# Nota van zienswijzen

**Provinciaal inpassingsplan N629**

**Oosterhout - Dongen**

projectnummer 0411984.02
concept revisie 1.0
25 april 2018

Understanding today.
Improving tomorrow.

# Nota van zienswijzen

## Provinciaal inpassingsplan N629

projectnummer 0411984.02

concept revisie 1.0
25 april 2018


## Auteurs
D.F. Hollemans
G.E. La Rose


## Opdrachtgever
Provincie Noord-Brabant
Postbus 90151
5200 MC 's-Hertogenbosch

| datum vrijgave | beschrijving revisie 1.0 | goedkeuring | vrijgave |
|---|---|---|---|
| 26 april 2018 | concept | G.E. La Rose | J.M.G. Vergouwen |

# Inhoudsopgave


| | | Blz. |
|---|---|---|
| **1** | **Aanleiding** | **1** |
| **2** | **Procedure** | **2** |
| 2.1 | Procedure zienswijzen ontwerp provinciaal inpassingsplan N629 Oosterhout - Dongen | 2 |
| 2.2 | Verdere procedure | 2 |
| **3** | **Zienswijzen** | **3** |
| **4** | **Samenvatting en beantwoording algemeen ingediende zienswijzen** | **5** |
| 4.1 | Samenvatting en beantwoording zienswijze Vereniging ‘Spaar de Duiventoren en het Blik’ | 5 |
| 4.1.1 | Samenvatting zienswijze | 5 |
| 4.1.2 | Reactie op zienswijze | 11 |
| 4.1.3 | Wijzigingen PIP N629 | 20 |
| 4.2 | Samenvatting en beantwoording pamflet Vereniging ‘Spaar de Duiventoren het Blik’ 1 | 21 |
| 4.2.1 | Samenvatting zienswijze | 21 |
| 4.2.2 | Reactie op zienswijze | 22 |
| 4.2.3 | Wijzigingen PIP N629 | 22 |
| 4.3 | Samenvatting en beantwoording pamflet Vereniging ‘Spaar de Duiventoren het Blik’ 2 | 23 |
| 4.3.1 | Samenvatting Zienswijze | 23 |
| 4.3.2 | Reactie op zienswijze | 24 |
| 4.3.3 | Wijzigingen PIP N629 | 24 |
| **5** | **Samenvatting en beantwoording zienswijzen** | **25** |
| **6** | **Advies Commissie m.e.r.** | **186** |

**7 Wijzigingen provinciaal inpassingsplan N629 Oosterhout – Dongen 188**
7.1 Wijzigingen als gevolg van ingediende zienswijzen 188
7.2 Ambtshalve wijzigingen 189

**Bijlage 1 - Algemeen ingediende zienswijze 1**

**Bijlage 2 - Algemeen ingediende zienswijze 2**

**Bijlage 3 – Verschilcontouren voor geluid**

**Bijlage 4 – Samenvatting van het MER**

**Bijlage 5 – Aerius, notitie en berekening**

# 1 Aanleiding

**Inleiding**
Dit document is de reactienota op de ingediende zienswijzen op het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan N629 Oosterhout – Dongen. Het ontwerp van dit provinciaal inpassingsplan heeft van 26 januari 2018 tot en met 8 maart 2018 ter inzage gelegen.

In deze nota van zienswijzen geven Provinciale Staten van Noord-Brabant een reactie op de ingediende zienswijzen. De nota licht tevens toe tot welke wijzigingen van het plan voor de aanleg van een nieuw tracé voor de N629 de zienswijzen geleid hebben. Een overzicht van de wijzigingen van het plan als gevolg van de zienswijzen is opgenomen in de conclusie in hoofdstuk 7.

**Leeswijzer**
In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de procedure waarin de zienswijzen ingediend zijn en het vervolg van de procedure voor de N629. In hoofdstuk 3 worden de verschillende indieners van de zienswijzen (anoniem) benoemd. Hoofdstuk 4 gaat in op de zienswijzen van de Vereniging ‘Spaar de Duiventoren en het Blik’. Het gaat om een drietal zienswijzen, die door meerdere indieners ingediend is. De zienswijzen worden samengevat en beantwoord. In hoofdstuk 5 van deze nota worden de overige (unieke) zienswijzen behandeld en wordt aangegeven tot welke wijzigingen de inspraakreacties geleid hebben. Vervolgens wordt in hoofdstuk 6 het advies van de commissie mer behandeld. Tenslotte wordt in hoofdstuk 7 opgesomd welke wijzigingen worden doorgevoerd in het PIP voor de N629 Oosterhout – Dongen naar aanleiding van de zienswijzen én welke wijzigingen ambtshalve zijn doorgevoerd.

# 2 Procedure

## 2.1 Procedure zienswijzen ontwerp provinciaal inpassingsplan N629 Oosterhout - Dongen

Vanaf vrijdag 26 januari 2018 tot en met donderdag 8 maart 2018 heeft het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan N629 Oosterhout – Dongen ter inzage gelegen. Het ontwerp van dit provinciaal inpassingsplan licht het nieuwe tracé van de provinciale weg N629 tussen Oosterhout en Dongen toe. Het gaat daarbij om de verdere uitwerking van het tracé 'Bundeling Noord' waarvoor de provincie en de gemeenten Dongen en Oosterhout in juni 2016 hun voorkeur hebben uitgesproken. Op dinsdag 20 februari 2018 heeft een informatiebijeenkomst plaatsgevonden waarin de uitgewerkte plannen zijn toegelicht. Belanghebbenden en geïnteresseerden konden tot en met 8 maart 2018 op het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan reageren door een zienswijze in te dienen.

In totaal zijn in de inspraakperiode 517 zienswijzen ingediend. Van deze zienswijzen zijn XXX zienswijzen buiten de termijn binnengekomen. Deze reacties zijn wel meegenomen in deze nota. In deze reactienota worden de zienswijzen in behandeling genomen en beantwoord.

Iedere zienswijze wordt separaat beantwoord. Een uitzondering hierop zijn (delen van) een zienswijzen die door meerdere personen ingediend zijn. In hoofdstuk 4 van deze reactienota zijn deze zienswijze samengevat en beantwoord. De zienswijze in paragaaf 4.1 is door 2 personen ingediend. De zienswijze in paragraaf 4.2 is door 383 personen ingediend. De zienswijze in paragraaf 4.3 is door 43 personen ingediend. Bij de samenvatting en beantwoording van de zienswijzen wordt indien nodig verwezen naar hoofdstuk 4.

Vanwege privacywetgeving zijn de zienswijzen in deze nota niet voorzien van NAW-gegevens van indiener(s), maar wordt verwezen naar het registratienummer zoals vermeld in de ontvangstbevestiging. Alle zienswijzen worden anoniem beantwoord. Zienswijzen zijn samengevat en niet integraal als bijlagen bij deze reactienota gevoegd.

Opgemerkt moet worden dat ons gebleken is dat een deel van de zienswijze ingediend is door minderjarigen, wij hebben daarom ernstige twijfels bij de rechtmatigheid van enkele zienswijzen.

## 2.2 Verdere procedure

Met de terinzagelegging van het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan is de wettelijke procedure tot vaststelling van het provinciaal inpassingsplan gestart. De zienswijzen die ingediend worden op het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan zullen bij de besluitvorming van Provinciale Staten over de vaststelling van het inpassingsplan betrokken worden. Na vaststelling van het provinciaal inpassingsplan door Provinciale Staten is er gelegenheid tot het aantekenen van beroep bij de Raad van State.

# 3 Zienswijzen

Onderstaande zienswijzen zijn ontvangen.
Uit privacyoverwegingen zijn de naam en het huisnummer van de inspreker niet weergegeven.

| Nummer | Corsanummer | Straat | Postcode en woonplaats |
|---|---|---|---|
| 1 | 4310509 | Breitnerstraat | 5102 EC, Dongen |
| 2 | 4310899 | Theodoorstraat | 5101 BN, Dongen |
| 3 | 4311063 | Leharstraat | 5102 BX, Dongen |
| 4 | 4313821 | Looiersplein | 5104 GN, Dongen |
| 5 | 4313886 | Zaaren | 5122 GB, RIjen |
| 6 | 4315151 | Patronaatstraat | 4921 BL, Made |
| 7 | 4316530 | Mies van der Rohestraat | 5103 NN, Dongen |
| 8 | 4317057 | Geer | 5104 HG, Dongen |
| 9 | 4317501 | Barentszstraat | 5102 BW, Dongen |
| 10 | 4319971 | Postbus 5520 | 4801 DZ, Breda |
| 11 | 4321576 | Mozartstraat | 5011 SX, Tilburg |
| 12 | 4321882 | Hoge Dijk | 4909 BM, Oosteind |
| 13 | 4322377 t/m 4322379 | Butaanweg | 3196 KC, Hoogvliet Rotterdam |
| 14 | 4322530 | Provincialeweg | 4909 AK, Oosteind |
| 15 | 4323983 | C.L. Bressersstraat | 5104 EJ, Dongen |
| 16 | 4324199 | Dahliastraat | 5102 ZC, Dongen |
| 17 | 4324891, tevens 4324929 en 4324934 | Provincialeweg | 4909 AG, Oosteind |
| 18 | 4325158, tevens 4325799 en 4330233 | Ter Horst | 4909 AS, Oosteind |
| 19 | 4325858 | Heuvel | 5101 TD, Dongen |
| 20 | 4325923 | Vermeerstraat | 5102 DC, Dongen |
| 21 | 4320618 | Prinses Maximastraat | 5104 ES, Dongen |
| 22 | 4326203 | Bijvoetstraat | 5103 MG, Dongen |
| 23 | 4326210 | Wagnerstraat | 5102 BG, Dongen |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 24 | 4326298 | Hoendiep | 9743 AR, Groningen |
| 25 | 4326549 | Heikantsestraat | 4909 BP, Oosteind |
| 26 | 4326636 | Heuvel | 5101 TD, Dongen |
| 27 | 4326641 | Postbus 4116 | 7302 AC, Apeldoorn |
| 28 | 4326647 | Postbus 25 | 6200 MA, Maastricht |
| 29 | 4326658, tevens 4327823 en 4327824 | Schoolstraat | 5104 JN, Dongen |
| 30 | 4326724 | Gaarde | 5103 EC, Dongen |
| 31 | 4326852 en 4326853 | Trompethof | 5101 AK, Dongen |
| 32 | 4327068 en 4327069 | Groenstraat | 5101 PB, Dongen |
| 33 | 4327073 | Merwedelaan | 5101 VP, Dongen |
| 34 | 4327076 | Laagbos | 4824 BC, Breda |
| 35 | 4327078 | Hertog Janstraat | 5104 EX, Dongen |
| 36 | 4327080 | Hertog Janstraat | 5104 EX, Dongen |
| 37 | 4327082 | Lage Ham | 5102 AA, Dongen |
| 38 | 4327086 en 4327087 | Prinses Irenestraat | 5104 AK, Dongen |
| 39 | 4327089 | Hildebrandlaan | 4904 HC, Oosterhout |
| 40 | 4327091 | Statenlaan | 5121 HA, Rijen |
| 41 | 4327093 | Triangellaan | 5101 AG, Dongen |
| 42 | 4327095 | Generaal van der Plaatstraat | 4811 RG, Breda |
| 43 | 4327097 | Hertog Janstraat | 5104 EX, Dongen |
| 44 | 4327099 | Bradleystraat | 5103 TJ, Dongen |
| 45 | 4327102 | Kardinaal de Jongstraat | 5121 JN, Rijen |
| 46 | 4327104 | Heistraat | 4904 BD, Oosteind |
| 47 | 4327108 | Klaproos | 5102 HP, Dongen |
| 48 | 4327110 | Hoogstraat | 4904 AV, Oosteind |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 49 | 4327112 t/m 4327117 | Hoge Dijk | 4909 BN, Oosteind |
| 50 | 4327119 | Kijldijk | 4909 AX, Oosteind |
| 51 | 4327121 | Trompethof | 5101 AK, Dongen |
| 52 | 4327127 | Kardinaal van Rossumstraat | 5104 HM, Dongen |
| 53 | 4327129 | Doelstraat | 5101 PA, Dongen |
| 54 | 4327223 en 4327224 | Dorpstraat | 5113 TE, Ulicoten |
| 55 | 4327262 | Modestusstraat | 5101 BP, Dongen |
| 56 | 4327482 en 4327483 | Hoge Ham | 5104 JD, Dongen |
| 57 | 4327526 | Scholverbos | 5122 HR, Rijen |
| 58 | 4327645 | Pastoor Dirvenstraat | 5104 BD, Dongen |
| 59 | 4327648 | Pastoor Dirvenstraat | 5104 BD, Dongen |
| 60 | 4327805 | Vlaanderenhof | 5101 ZL, Dongen |
| 61 | 4327809 | Hertog Janstraat | 5104 EX, Dongen |
| 62 | 4327811 | Hertog Janstraat | 5104 EX, Dongen |
| 63 | 4327813 | Papendonk | 4907 HR, Oosterhout |
| 64 | 4327817 en 4327818 | Provincialeweg | 4909 AL, Oosteind |
| 65 | 4327821 | Bessengaarde | 5103 EL, Dongen |
| 66 | 4327859 | e-mailadres | |
| 67 | 4327860 | Heikantsestraat | 4904 BP, Oosteind |
| 68 | 4327865 en 4327866 | Minister Goselinglaan | 5103 BH, Dongen |
| 69 | 4327898 | e-mailadres | |
| 70 | 4327908 | e-mailadres | |
| 71 | 4327909 | e-mailadres | |
| 72 | 4327952 | Postbus 181 | 9700 AD, Groningen |
| 73 | 4327953 | Wilhelminastraat | 4921 AH, Made |
| 74 | 4327972 | Wielewaalstraat | 5106 NZ, Dongen |
| 75 | 4328231 | Harmoniestraat | 5101 AC, Dongen |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 76 | 4328263, 4328264 en 4328265 | Groenendijk | 4904 AD, Oosteind |
| 77 | 4328411 en 4328412 | Kardinaal van Rossumstraat | 5104 HK, Dongen |
| 78 | 4328470 | Klaverweide | 5103 JC, Dongen |
| 79 | 4328508 | Hertenveld | 5103 HH, Dongen |
| 80 | 4328521 | Paukenlaan | 5101 AR, Dongen |
| 81 | 4328533 en 4328534 | Doelstraat | 5101 PA, Dongen |
| 82 | 4328554 | Modestusstraat | 5101 BP, Dongen |
| 83 | 4328565 en 4328566 | Monseigneur Nolenslaan | 5103 BM, Dongen |
| 84 | 4328580 en 4328581 | Heistraat | 4940 BD, Oosteind |
| 85 | 4328584 en 4328586 | Heistraat | 4909 BD, Oosteind |
| 85 | 4328588, 4328590, 4328591, 4328593, 4328594, 4328596, 4328597 en 4328598 | Heistraat | 4909 BD, Oosteind |
| 86 | 4328600, tevens 4330074 en 4330075 | Heistraat | 4909 BD, Oosteind |
| 87 | 4328602 en 4328603 | Doelstraat | 5101 PA, Dongen |
| 88 | 4328655 | e-mailadres | |
| 89 | 4328705 t/m 4328707 | Doelstraat | 5101 PA, Dongen |
| 90 | 4328794 | Lucebertstraat | 5103 PZ, Dongen |
| 91 | 4328808, | Minister Aalberselaan | 5103 BA, Dongen |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | 4329401 en 4329402 | | |
| 92 | 4328809 | Postbus 90151 | 5200 MC, ‘s-Hertogenbosch |
| 93 | 4328816, tevens 4329811 en 4329822 | Sibeliuslaan | 5011 JW, Tilburg |
| 94 | 4328817 | Ter Horst | 4909 AS, Oosteind |
| 95 | 4328835 | Simon Vestdijkstraat | 5103 PA, Dongen |
| 96 | 4328994 | Biezen | 5104 KC, Dongen |
| 97 | 4329361 en 4329362, tevens 4329371 en 4329372 | Berkenstraat | 4909 BG, Oosteind |
| 98 | 4329364 | Kerkstraat | 5101 BD, Dongen |
| 99 | 4329375 t/m 4329377 | Postbus 100 | 5201 AC, ‘s-Hertogenbosch |
| 100 | 4329397 en 4329398 | Heikantsestraat | 4909 BR, Oosteind |
| 101 | 4329445 | Postbus 200 | 6160 AE, Geleen |
| 102 | 4329548 | Doelstraat | 5101 PA, Dongen |
| 103 | 4329845 en 4329846 | Floris Versterstraat | 4907 PA, Oosterhout |
| 104 | 4329920 en 4329922 | Floris Versterstraat | 4907 PA, Oosterhout |
| 105 | 4330020 | Postbus 4116 | 7302 AC, Apeldoorn |
| 106 | 4330235 | e-mailadres | |
| 107 | 4330262 | Sara Burgerhartstraat | 4906 JH, Oosterhout |
| 108 | 4330288 | e-mailadres | |
| 109 | 4330289 | e-mailadres | |
| 110 | 4330290 | e-mailadres | |
| 111 | 4330292 | e-mailadres | |
| 112 | 4330293 | e-mailadres | |
| 113 | 4330294 | e-mailadres | |
| 114 | 4330854 | e-mailadres | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 115 | 4330858 | e-mailadres | |
| 116 | 4330859 | e-mailadres | |
| 117 | 4330862 | e-mailadres | |
| 118 | 4330863 | e-mailadres | |
| 119 | 4330876 | e-mailadres | |
| 120 | 4330895 | Beneluxlaan | 5101 ZD, Dongen |
| 121 | 4330904 | e-mailadres | |

# 4 Samenvatting en beantwoording algemeen ingediende zienswijzen

Gebleken is dat bepaalde zienswijzen een groot aantal keer ingediend zijn tijdens de periode van terinzagelegging. Als deel van de samenvatting en beantwoording van de ingediende zienswijzen is in dit hoofdstuk een algemene samenvatting en beantwoording van deze twee vaker ingediende zienswijzen gegeven.

Concreet gaat het om zienswijzen van de Vereniging ‘Spaar de Duiventoren en het Blik’. Een zienswijze van deze verenging omvat een groot aantal punten en wordt samengevat en beantwoord in paragraaf 4.1. De andere zienswijzen betreffen twee varianten van een pamflet van deze vereniging die op hoofdlijnen overeenkomt met de zienswijze uit paragraaf 4.1 en door verschillende andere indieners getekend is.

Naar deze samenvatting en beantwoording van de in paragrafen 4.1, 4.2 en 4.3 opgenomen zienswijzen wordt indien nodig verwezen bij het samenvatten en beantwoording van de zienswijzen zoals opgenomen in hoofdstuk 5.

## 4.1 Samenvatting en beantwoording zienswijze Vereniging ‘Spaar de Duiventoren en het Blik’

In deze paragraaf is de door Vereniging ‘Spaar de Duiventoren en het Blik’ ingediende zienswijze samengevat en beantwoord.

### 4.1.1 Samenvatting zienswijze

A
Indiener (Vereniging ‘Spaar de Duiventoren en het Blik’) is van mening dat de afweging met betrekking tot het nee, tenzij-principe bij herbegrenzing van het Natuurnetwerk Brabant onderdeel moet zijn van het provinciaal inpassingsplan en het MER. Indiener is van mening dat deze afweging in paragraaf 3.4 van het provinciaal inpassingsplan overgeslagen wordt.

B
Indiener maakt bezwaar tegen het toepassen van artikel 5.3 van de Verordening ruimte Noord-Brabant omdat indiener van mening is dat de provincie Noord-Brabant in de procedure voorbij is gegaan aan de motivering van het nee, tenzij-principe. Daarmee heeft de provincie volgens indiener de provincie in feite geen beroep op de toepassing van dit principe gedaan.

C
Indiener wijst op artikel 5.3, lid 2, sub a van de Verordening ruimte Noord-Brabant. Daarin is bepaald dat er bij toepassing van het nee, tenzij-principe sprake moet zijn van een groot openbaar belang. Indiener stelt dat de provincie het openbaar belang om het Natuurnetwerk Brabant aan te tasten in relatie tot het nee, tenzij-principe niet heeft aangetoond of niet heeft aan willen tonen.

D
Indiener bestrijdt dat er sprake is van een groot openbaar belang aangezien met de aanleg van de nieuwe N629 nagenoeg dezelfde reistijden worden verwacht als op de bestaande N629. Verder haalt indiener het concept-MER bij het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan aan en stelt dat het concept-MER concludeert dat de reistijden niet korter worden door aanleg van de nieuwe weg.

E
In aanvulling op het gestelde onder D geeft indiener aan dat de aanleg van de nieuwe N629 leidt tot onderbenutting van de nieuwe verbinding omdat in de spits op alle wegvakken van de nieuwe N629 sprake is van een I/C-verhouding van 0,4.

F
Met betrekking tot het groot openbaar belang wijst indiener voorts op de verkeersveiligheid. Indiener stelt dat het gekozen voorkeurstracé (Bundeling-Noord) niet als meest veilige variant geldt. Indiener stelt dat op het nieuwe tracé verschillende snelheden (80, 60 en 50 kilometer per uur) gehanteerd worden over een afstand van enkele kilometers. Volgens indiener komt het hanteren van deze verschillende snelheden de verkeersveiligheid niet ten goede.

G
Met betrekking tot het groot openbaar belang is indiener tevens van mening dat voorziene nieuwe N629 niet te goede komt aan de leefbaarheid omdat de concentraties luchtverontreinigende stoffen marginaal afnemen.

H
Met het oog op het groot openbaar belang wijst indiener ook op het aspect externe veiligheid. Indiener geeft aan dat het groepsrisico in de referentiesituatie 0,00042 maal de oriëntatiewaarde bedraagt en dat dit niet hetzelfde is als 4,2% zoals vermeld op bladzijde 117 van de toelichting op het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan.

I
Gelet op het gestelde onder C tot en met H is indiener van mening dat het groot openbaar belang waar sprake van moet zijn bij aantasting van het Natuurnetwerk Brabant niet kan worden aangetoond. Indiener is van mening dat de realisatie van de nieuwe N629 nauwelijks leidt tot verbetering van de bestaande situatie. Indiener is tevens van mening dat de nieuwe N629 niet voldoende bijdraagt aan de verbetering van de bestaande situatie om als zaak van groot openbaar belang te kunnen worden gezien.

J
In aanvulling op het gestelde onder I is indiener van mening dat de belangen van natuur en landschap onvoldoende meegewogen zijn bij de vraag of aantasting van het Natuurnetwerk Brabant plaats kan vinden. Volgens indiener is dit in strijd met artikel 5.3.2, onder a van de Verordening ruimte Noord-Brabant.

K
Voorts wijst indiener op artikel 5.3, lid 2 sub b en sub c van de Verordening ruimte Noord-Brabant. Sub b van dat artikel bepaalt dat het nee, tenzij-principe alleen toegepast kan worden als er geen alternatieve oplossingen waardoor de aantasting van het Natuurnetwerk Brabant voorkomen kan worden voorhanden zijn. Sub c van dat artikel bepaalt dat het nee, tenzij-principe alleen kan worden toegepast als er geen alternatieve locaties of alternatieve oplossingen waardoor aantasting van het Natuurnetwerk Brabant voorkomen kan worden beschikbaar zijn. Indiener stelt dat het alternatief Parallel-Noord de belangrijkste verkeersproblemen oplost zonder het Natuurnetwerk Brabant aan te tasten. Indiener trekt daarmee het nut en de noodzaak van de in het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan uitgewerkte oplossing in twijfel.

L
In aanvulling op het gestelde onder K stelt indiener dat vergelijking van de verkeerscijfers uit een eerder MER uit 2011 en het concept-MER bij het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan geen substantiële verschillen in verkeerscijfers laten zien. Indiener stelt zich daarom op het standpunt dat de keuze voor alternatief Bundeling-Noord een politiek-bestuurlijke keuze is geweest.

M
Met betrekking tot de keuze voor alternatief Bundeling-Noord als voorkeursalternatief is indiener verder van mening dat in het concept-MER een nulplusalternatief beschouwd had moeten zijn zodat alle twijfel over de onhaalbaarheid van een dergelijk alternatief weggenomen had kunnen worden.

N
Indiener is ook de mening toegedaan dat nieuwe ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit niet meegenomen zijn bij de vergelijking tussen de alternatieven voor de nieuwe N629.

O
Indiener wijst erop dat in het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan vermeld is dat de afstand tussen Dongen en Oosterhout circa 8 kilometer bedraagt. Indiener stelt dat deze afstand 6 kilometer is.

P
Indiener wijst op een fout in de GES-score van alternatief Parallel-Noord die op de dag van besluitvorming in de gemeenteraad van Dongen onderkend werd. Indiener trekt daarmee de gemeente afweging voor de voorkeursvariant in twijfel.

Q
De indiener geeft verder aan niet onderzocht is wat het effect van het aanbrengen van zogenoemd stil asfalt op de bestaande Westerlaan in Dongen is in bijvoorbeeld het alternatief Parallel-Noord. Daarmee heeft er volgens indiener geen eerlijke vergelijking van varianten plaatsgevonden.

R
Gelet op het gestelde onder L tot en met R is indiener van mening dat door de provincie onvoldoende aandacht is besteed aan mogelijkheden om de verkeersproblemen aan te pakken zonder het Natuurnetwerk Brabant aan te tasten. Indiener stelt dat aanpak van de verkeersproblemen zonder aantasting van het Natuurnetwerk Brabant op basis van het MER wel mogelijk is.

S
Omdat volgens indiener wel locaties en alternatieven voorhanden zijn waarmee aanpak van de verkeersproblemen zonder de aantasting van het Natuurnetwerk Brabant plaats kan vinden, kan de provincie volgens indiener geen beroep doen op het nee, tenzij-principe.

T
Indiener is verder van mening dat de provincie niet aangetoond heeft dat alternatieven zoals het nulplusalternatief niet mogelijk zijn.

U
Indiener wijst op artikelen 5.6 en 5.7 van de Verordening ruimte Noord-Brabant. Indiener geeft aan dat op basis van artikel 5.7.1. compensatie plaats dient te vinden in de niet gerealiseerde delen van het Natuurnetwerk Brabant en/of in niet gerealiseerde ecologische verbindingszones. Indiener stelt dat dit uitgangspunt in strijd is met de provinciale structuurvisie, alsmede met het landelijk natuurbeleid. Indiener redeneert namelijk dat het Natuurnetwerk Brabant volgens beleid van hogere overheden gerealiseerd dient te worden. Wanneer de aantasting van het Natuurnetwerk Brabant gecompenseerd wordt op locaties die de provincie toch al als NNB of EVZ moest inrichten, dan is er volgens indiener sprake van 'schijn-compensatie'. Het toepassen van artikel 5.7 van de Verordening Ruimte door fysieke compensatie als gevolg dit project in bestaand Natuurnetwerk Brabant en een bestaande ecologische verbindingszone plaats te laten vinden is in de ogen van indiener in strijd met het rijksbeleid, de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn. Er dient volgens indiener conform de compensatieregels gecompenseerd te worden buiten het bestaand Natuurnetwerk Brabant. Compensatie door gebruik te maken van volgens indiener bestaand Natuurnetwerk Brabant en een volgens indiener bestaande ecologische verbindingszone is volgens die indiener niet de juiste invulling. Indiener stelt zich op het standpunt dat het Natuurnetwerk Brabant langs het Wilhelminakanaal en de ecologische verbindingszone Wildertse Arm bestaande natuur zijn.

V
Indiener wijst voorts op artikel 2.4.10 in relatie tot artikel 2.10.5 van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening. Indiener stelt dat in deze artikelen te lezen valt dat aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden, oppervlakte, en samenhang van het natuurnetwerk worden beperkt en de overblijvende aspecten worden gecompenseerd. Indiener stelt zich op het standpunt dat de Verordening ruimte Noord-Brabant onvoldoende toeziet op de voornoemde aantasting. Als reden voert indiener aan dat met het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan de negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden, oppervlakte en samenhang niet worden beperkt en de overblijvende effecten ook niet gelijkwaardig worden gecompenseerd. Indiener stelt dat de Verordening ruimte Noord-Brabant met name tekort schiet op het aspect samenhang (artikelen 5.3, 5.6 en 5.7 van de Verordening ruimte Noord-Brabant). Indiener stelt dat de voorgestelde natuurcompensatie niet leidt tot een versterking van de samenhang van het Natuurnetwerk Brabant.

W
De indiener geeft aan niet akkoord te kunnen gaan met de voorgestelde compensatie omdat het verlies aan natuur, biodiversiteit en rust niet wordt goedgemaakt.

X
Indiener geeft aan dat er in het compensatieplan niet geschreven is over de wezenlijke kenmerken en waarden van het gebied. Indiener wijst erop dat de delen van het Natuurnetwerk Brabant oud zijn en in dat gebied veel bomen van meer dan 100 jaar oud staan. Daarom is volgens indiener de opslag die gebruikt is bij het bepalen van de compensatieopgave niet juist. Bij bomen van meer dan 100 jaar oud is volgens indiener geen opslag van 2/3 verplicht, maar wordt een maatwerkoplossing vereist.

Y
Indiener stelt dat in de gebieden waar compensatie voorzien is in verstoorde zones liggen. Indiener stelt dat in deze zones rust en ruimte ontbreken waardoor de natuur niet optimaal kan functioneren. Voorts stelt indiener dat het gebied noordelijk van het Wilhelminakanaal tussen Oosterhout, Dongen, Oosteind en de Willemspolder driehoekig van vorm is en dat de zone tegen het kanaal aan de top van de driehoek een dodelijke fuik wordt. Daarbij stelt indiener dat het totale gebied versnipperd raakt en de ecologische verbindingszone geïsoleerd komt te liggen. Migratie van fauna wordt daardoor volgens indiener onmogelijk.

Z
Indiener stelt dat door verdiepte ligging van de ecologische verbindingszone vervuiling zich in de ecologische verbindingszone gaat ophopen. Indiener stelt zich op het standpunt dat het verdiepte gedeelte nooit voldoende water zal bevatten om te kunnen functioneren als voortplantingswater voor amfibieën. Ook is indiener van mening dat mitigerende voorzieningen het gemis aan de koppeling van de ecologische verbindingszone met de relatieve rust en biotopen van onder andere rietoevers langs het Wilhelminakanaal niet goed kunnen maken. Indiener geeft aan dat de ecologische verbindingszone als compensatie van de aantasting van het Natuurnetwerk Brabant niet aan de eisen voldoet.

AA
Voorts geeft indiener aan dat de termijn en de omvang van de realisatie niet verzekerd zijn. De indiener wijst op de voorgestelde compensatie in de Oosterhoutse Oranjepolder en geeft aan van mening te zijn dat hier onvoldoende ruimte is voor de compensatie omdat een gedeelte van het desbetreffende compensatieperceel al gereserveerd is voor andere projecten.

BB
Onder verwijzing naar artikel 11, lid 1 van de Verordening ruimte Noord-Brabant stelt indiener dat de ecologische verbindingszone langs het Wilhelminakanaal ten minste 50 meter breed moet zijn.

CC
De indiener is van mening dat door omissies in het natuuronderzoek niet op voorhand duidelijk is dat een ontheffing op grond van artikelen 3.3, 3.5 en 3.10 van de Wet natuurbescherming kan worden verkregen. Indiener geeft aan dat door indiener de aanwezigheid van broedvogels met jaarrond beschermde nesten is waargenomen terwijl deze soorten niet genoemd zijn in het natuuronderzoek. Tevens stelt indiener dat artikel 3.3 van de Wet natuurbescherming een aantal belangen noemt waardoor ontheffing verleend kan worden en dat de aanleg van de nieuwe N629 niet als een van de genoemde belangen aan te merken is.

DD
Indiener stelt dat onduidelijk is of in het gebied beschermde soorten aanwezig zijn die ten tijde van de ecologische quickscan niet nader zijn onderzocht omdat op die soorten onder de toen geldende wetgeving een vrijstelling van toepassing was.

EE
Indiener stelt dat het natuuronderzoek in februari 2014 is uitgevoerd en gerapporteerd is in maart 2014 en dat de houdbaarheid van dergelijke informatie ongeveer drie jaar bedraagt. Indiener vraagt zich ook af of soorten die een winterslaap houden gemist zijn in de ecologische quickscan omdat dit onderzoek op 12 en 13 februari 2014 uitgevoerd is.

FF
Ook stelt indiener dat in het soortenonderzoek dat in aanvulling op de ecologische quickscan uitgevoerd is, het plangebied voor het soortgericht onderzoek beperkt is tot de locatie waar de geplande weg moet komen. Volgens indiener is daarmee geen inzicht geboden in de soorten die voorkomen of voor kunnen komen in de directe nabijheid van het onderzochte gebied. Eventuele effecten, die de ecologische functionaliteit van vaste rust- en verblijfplaatsen van beschermde soorten (met name vogelsoorten) aantasten door niet onderzochte effecten op bijvoorbeeld van belang zijnde foerageergebieden, rustgebieden of hiervoor genoemde jaarlijkse broedlocatie, zijn hierdoor niet in kaart gebracht, aldus indiener. In aanvulling op het voorgaande wijst indiener op het nestelen van een kolonie blauwe reigers ten zuiden van het kanaal op 150 afstand van het geplande tracé van de nieuwe N629. Tevens stelt indiener dat er op 100 meter van de weg een nest van de havik aanwezig is.

GG
Met betrekking tot het soortenonderzoek dat in aanvulling op de ecologische quickscan uitgevoerd is, stelt indiener ook dat voor dit onderzoek niet de juiste methode gebruikt is omdat het onderzoek gebaseerd is op een steekproef. Daarnaast zijn onderzoeken naar vleermuizen volgens indiener niet conform het vleermuisprotocol uitgevoerd. Daarnaast is het onderzoek naar vleermuizen volgens indiener gecombineerd met onderzoek naar de huismus, buizerd, kerkuil en steenuil waardoor er volgens indiener te weinig tijd was om in het onderzoek voldoende aandacht te besteden aan het vleermuisonderzoek.

HH
Indiener stelt ook dat de methodes zoals gehanteerd in het aanvullend soortenonderzoek onvoldoende zijn omdat indiener beschikt over gegevens over het voorkomen van beschermde soorten die niet in het desbetreffende onderzoek genoemd zijn. Indiener verwijst naar de eerdergenoemde kolonie blauwe

reigers en het haviksnest. Daarnaast stelt indiener dat op de website www.waarneming.nl een melding te vinden is van een dode grootoorvleermuis die langs het Wilhelminakanaal ter hoogte van de brug in de Duiventorenbaan gevonden is. Ook geeft indiener aan dat in de directe omgeving van het tracé van de nieuwe N629 een buizerd broedt.

II
Indiener stelt dat in de rapportage over mitigerende maatregelen ten bate van flora en fauna mitigerende of compenserende maatregelen voor met name vogelsoorten met jaarrond beschermde nesten ontbreken.

JJ
Indiener vraagt zich af hoe het provinciaal inpassingsplan rekening houdt met het zogenoemde akkoord van Parijs?

KK
Indiener stelt dat de milieueffectrapportage uit 2011 en het concept van de milieueffectrapportage zoals deze bij het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan gevoegd is, uitgaan van de groei van het wegverkeer en geen rekening houden met de recente uitgangspunten van het mobiliteitsbeleid. Dit terwijl indiener stelt dat het wegverkeer stagneert of af gaat nemen.

LL
Tot slot roept indiener gedeputeerde staten op om in samenwerking met de gemeenten Dongen en Oosterhout alternatieven uit te werken waarmee de verkeersproblematiek op de N629 aangepakt kan worden en waarbij natuur en biodiversiteit gerespecteerd en behouden worden.

### 4.1.2 Reactie op zienswijze

A
In toelichting op het provinciaal inpassingsplan wordt naar aanleiding van de ingekomen zienswijzen extra aandacht besteed aan de wijze waarop de nee, tenzij-afweging plaats heeft gevonden. Die toelichting beschrijft waarom er sprake is van een zwaarwegend maatschappelijk belang, dat er geen alternatieven zijn en hoe compensatie van de aantasting van natuur plaatsvindt. Verder geldt dat uit onderzoek naar de alternatieven voor de N629 blijkt dat er geen alternatieven zijn die zowel de problematiek op de bestaande weg oplossen als de natuur in de omgeving volledig sparen.

B
Indiener heeft gelijk dat in de toelichting op het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan niet heel uitgebreid ingegaan is op de redenen waarom het nee, tenzij-principe kan worden toegepast. In de toelichting op het provinciaal inpassingsplan wordt extra aandacht besteed aan de motivering van het “Nee, tenzij-principe”.

C
Op de bestaande N629 en Westerlaan/Duiventorenbaan in Dongen is sprake van problemen met betrekking tot de doorstroming, bereikbaarheid, leefbaarheid, verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling.
Door de geplande ontwikkeling van Everdenberg-Oost en nieuwe woningbouw en bedrijvigheid in Dongen kunnen deze problemen toenemen. De problematiek op de N629 bestaat al geruime tijd en is onder andere aanleiding tot het uitvoeren van een planstudie in 2006. Voor het oplossen van de problematiek bestaat een groot draagvlak in de gemeenteraden van Dongen en Oosterhout. Wij zien de aanpak van de genoemde problemen en het voorzien in een goede aansluiting van Dongen op het rijkswegennet als een groot openbaar belang.

D
Het concept-MER concludeert dat de reistijden zullen verkorten met de nieuwe N629, al zijn de verschillen niet heel groot. Dit heeft mede te maken met het korte traject van de nieuwe en bestaande weg. De doorstroming van het verkeer in de nieuwe situatie zal echter beter zijn omdat bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer gescheiden worden.

E
I/C-verhoudingen (verhouding tussen de verkeersintensiteit op een weg en de capaciteit van de weg en daarmee een indicator voor de kans op filevorming) worden afgeleid van de (maatgevende) spitsperioden. Het klopt dat er bij een I/C-verhouding van 0.4 ruim voldoende groeimogelijkheden zijn voor het verkeer. De verschillende alternatieven uit het MER zijn onder meer beoordeeld op de robuustheid van de oplossing. Het is van belang dat het gekozen alternatief in staat is een groei van de verkeersdruk op te vangen. De aanwezigheid van deze restcapaciteit wordt daarom als positief gezien. Zie hiervoor de toelichting in paragraaf 6.2.1.1 van het MER. Andere alternatieven (met name het 0+-alternatief en het alternatief 'Parallel Noord') kennen een veel hogere I/C-verhouding. Daarom scoort het voorkeursalternatief beter op dit aspect. De toekomstvastheid van het alternatief 'Bundeling Noord' is beter dan die van de overige alternatieven.

F
Het is gebruikelijk dat op een provinciale weg de maximaal toegestane snelheid wordt aangepast aan de kenmerken van een weg, bijvoorbeeld in een bepaalde bocht(straal), zoals bij de brug over het Wilhelminakanaal. Een hogere snelheid op de brug betekent dat de bochtstraal naar de brug toe groter wordt. Met deze grotere bochtstraal zou ook de aantasting van 't Blik toenemen. Een en ander is toegelicht in bijlage 4 bij de toelichting op het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan, waarin de verschillende locaties voor de brug worden vergeleken. Op de nieuwe N629 gaat nergens een maximumsnelheid van 50 kilometer per uur gelden. Wel geldt aan weerszijden van de brug over het Wilhelminakanaal een maximumsnelheid van 60 kilometer per uur. Voor deze maximumsnelheid is gekozen om de bochtstraal te verkleinen om daarmee aantasting van natuur waar mogelijk te voorkomen. Met uitzondering van de opmaten naar de brug geldt op de gehele nieuwe N629 een maximumsnelheid van 80 kilometer per uur.

G
Iedere afname van de concentratie aan luchtverontreinigende stoffen draagt bij aan een betere leefbaarheid. Het aspect leefbaarheid heeft niet alleen betrekking op de luchtkwaliteit. Ook het aspect geluid speelt hier een rol. De situatie aan de bestaande N629 verbetert op het gebied van geluid aanzienlijk. In bijlage 9 bij de toelichting op het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan is het akoestisch onderzoek opgenomen.

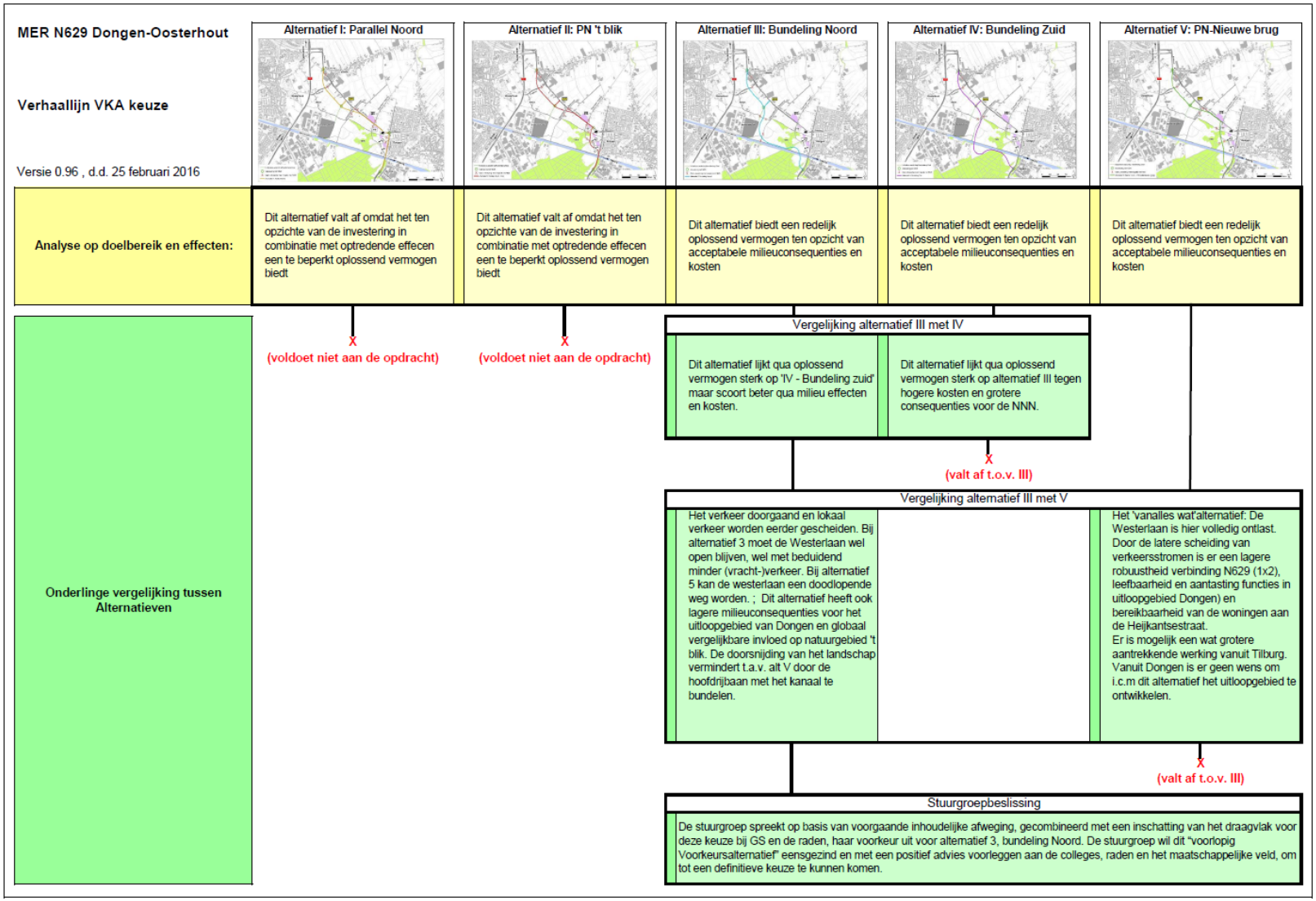
H
De gegevens in het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan zijn correct. De wettelijk voorgeschreven rekenmethode veroorzaakt vaker de aangedragen onduidelijkheid. De genoemde eenheid van 4.2% is echter wel correct. Dit kan herleid worden uit de bij de tekst opgenomen grafiek en volgt ook uit pagina 27 (hoofdstuk 3) van de Handleiding Risicoberekeningsmethodiek (RBM), waarmee het risico van het transport is berekend.

I
In het project staat de aanpak van de onder C genoemde problematiek centraal. Wij zien de aanpak van deze problematiek als een groot openbaar belang. Het alternatief 'Bundeling Noord' voorziet in een adequate en toekomstbestendige oplossing voor de problemen op de huidige N629.

J
In de afweging om te komen tot het voorkeursalternatief, heeft het belang van de natuur een belangrijke rol gespeeld. De aantasting en verstoring van de natuur willen wij zoveel mogelijk voorkomen. In ons beleid stellen we dan ook hoge eisen aan het voorkomen van de aantasting of verstoring van de natuur. Geen enkel alternatief voor de nieuwe N629 scoort echter positief op alle aspecten en dit geldt ook voor het aspect natuur. Wij zijn ons bewust van de consequenties van de aantasting van de natuur en daarom is veel aandacht besteed aan de compensatie van de aantasting in zowel compenserende en mitigerende maatregelen voor natuur als de kwaliteitsverbetering van het landschap. De brug over het Wilhelminakanaal is voorts verlegd om geluidverstoring in de woningen aan de Doelstraat te beperken. De bochtstraal is daarbij zo krap mogelijk gemaakt om aantasting van 't Blik te beperken. Daarom is de maximumsnelheid op de opmaten naar de brug beperkt tot 60 kilometer per uur. In het compensatieplan, dat als bijlage 8 onderdeel uitmaakt van het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan, is verwoord op welke manier de verstoring en aantasting van de aanwezige natuur wordt gemitigeerd en gecompenseerd. Met deze maatregelen wordt rekening gehouden met de belangen van de aanwezige natuur.

K
Op basis van de milieueffectrapportage (MER) heeft een vergelijking plaatsgevonden tussen de verschillende alternatieven voor het verbeteren van de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid op de bestaande N629 en Westerlaan. Uit het MER blijkt dat het alternatief 'Parallel Noord' leidt tot een compensatieopgave van circa vier hectare en tot een beperkte verstoring van flora en fauna. Dat alternatief leidt echter ook tot een toename van het aantal geluidgehinderden met 47%. Het alternatief verbetert de oversteekbaarheid van de Westerlaan niet, voorziet niet in een oplossing voor de situatie rondom tuincentrum AVRI en neemt de leefbaarheidsproblemen in de Dongense wijk West I niet weg. Ten opzichte van de andere alternatieven scoort het alternatief 'Parallel Noord' het minst op het gebied van verkeersafwikkeling/doorstroming (hoge I/C-verhouding). De toekomstvastheid van het alternatief is daardoor (te) beperkt. Het alternatief 'Parallel Noord' heeft onvoldoende oplossend vermogen in vergelijking tot de andere alternatieven.

L
De vergelijking van de verschillende alternatieven voor de N629 heeft plaatsgevonden in het MER uit 2016, gebaseerd op de meest actuele gegevens uit onderzoeken. Bestuurlijk is er ingestemd met het alternatief, dat als voorkeursalternatief uit deze vergelijking is gekomen. Daarom is de politiek-bestuurlijke keuze gebaseerd op een (onafhankelijke) vergelijking van alternatieven.




*Figuur 4.1 Verhaallijn keuze voorkeursalternatief N629*

Naar aanleiding van de ingekomen zienswijzen wordt in de toelichting op het provinciaal inpassingsplan de motivatie voor de keuze voor het voorkeursalternatief uitgebreider behandeld. De zienswijze is op dit punt gegrond, dat de motivatie niet voldoende is. Daarbij wordt in ieder geval gebruik gemaakt van de verhaallijn, zoals weergegeven in figuur 4.1. Deze verhaallijn geeft schematisch weer waarom het alternatief 'Bundeling Noord' als voorkeursalternatief gekozen is.

M
Op de bestaande N629 is tussen de Ekelstraat en de voorziene aansluiting op het bedrijventerrein Everdenberg-Oost in de huidige situatie sprake van een I/C-verhouding tussen de 0,7 en de 0,9. Op dit tracédeel is voor een goede afwikkeling van de verkeersintensiteit in de toekomstige situatie gekozen voor de aanleg van 2*2 rijstroken. Daarnaast kunnen bedrijven en woningen, uit het oogpunt van verkeersveiligheid, niet direct op een weg met 2*2 rijstroken aangesloten worden. Dat betekent dat moet worden voorzien in parallelwegen. Ook is er ruimte nodig voor vrijliggende fietspaden. Dit alles betekent dat gebouwen naast de bestaande N629 gesloopt moeten worden. Een andere oplossing voor een nulplusalternatief is om te werken met een parallelstructuur. Dit alternatief is in principe uitgewerkt in "Parallel Noord". Dit alternatief gaat ook gepaard met de sloop van gebouwen. Verder is, zoals eerder al aangegeven onder punt E, op voorhand duidelijk dat dit alternatief onvoldoende oplossend vermogen heeft (zie ook figuur 4.1). De keuze om geen nulplusalternatief te onderzoeken is gemaakt in de Nota van Reikwijdte en Detailniveau van het MER. Deze keuze heeft ook bij de NRD ter inzage gelegen. Om één en ander ook in het provinciaal inpassingsplan duidelijker te onderbouwen, wordt de onder L bedoelde nadere toelichting op de keuze van het voorkeursalternatief toegevoegd aan de toelichting op het provinciaal inpassingsplan.

N
Nieuwe ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit zijn meegenomen bij de vergelijking tussen de verschillende alternatieven. In algemene zin geldt dat het wegverkeer over de weg de komende jaren blijft groeien. Voor de prognoses van de ontwikkeling van het wegverkeer wordt gebruik gemaakt van landelijke modellen met landelijke scenario's. Deze scenario's vormen de basis voor de regionale verkeersmodellen, die worden gebruikt om de verkeersintensiteiten te berekenen bij nieuwe ontwikkelingen. Van deze scenario's en modellen kan niet worden afgeweken.

O
Afhankelijk van de locaties in de twee gemeenten kunnen de onderlinge afstanden tussen de kernen van Dongen en Oosterhout variëren. De afstand tussen de twee centra van de kernen is ongeveer 8 kilometer.

P
De standpunten van de gemeenten Oosterhout en Dongen hebben wij betrokken bij onze besluitvorming, maar in het provinciaal inpassingsplan wordt de afweging geheel zelfstandig gemaakt.

De alternatievenafweging in kwestie heeft plaatsgevonden in meerdere vergelijkingen. Allereerst heeft een afweging plaatsgevonden op doelbereik, dit was de eerste stap in de alternatievenafweging. Na deze stap zijn de alternatieven die bijdragen aan het doelbereik paarsgewijs vergeleken waarbij steeds het alternatief dat het minst bijdroeg aan het doel (oplossen van de problemen met betrekking tot de doorstroming, bereikbaarheid, leefbaarheid, verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling) afgevallen is.

Het alternatief Parallel Noord is eind 2016, toen de keuze voor het voorkeursalternatief moest worden gemaakt, afgevallen in de eerste stap van de alternatievenafweging omdat Parallel Noord een te beperkt oplossend vermogen heeft. Het alternatief scoorde het minst op de aspecten verkeersafwikkeling/doorstroming en liet een relatief hoge I/C-verhouding zien, waardoor de toekomstvastheid van het alternatief (te) beperkt is. Daarnaast leidt het alternatief Parallel Noord ook niet tot een verbetering van de leefbaarheid. Dat er een fout in de GES-score van het alternatief Parallel Noord zat in het concept van het MER is daarmee niet relevant voor de verdere alternatievenafweging en de score voor het voorkeursalternatief omdat Parallel Noord reeds afgevallen was toen de alternatieven Bundeling Noord en Bundeling Zuid paarsgewijs werden vergeleken en vervolgens Bundeling Noord en Parallel Noord – Nieuwe Brug paarsgewijs vergeleken werden waarna Bundeling Noord als voorkeursalternatief gekozen is. Bij die paarsgewijze vergelijkingen was het alternatief Parallel Noord al afgevallen als kansrijk alternatief.

Q
In het concept-MER zijn alle alternatieven zonder mitigerende maatregelen beschouwd. Daarmee heeft een eerlijke vergelijking van alternatieven plaatsgevonden in het concept-MER. Het onderzoek naar mitigerende maatregelen maakt onderdeel uit van het opstellen van het provinciaal inpassingsplan.

R
Zoals onder de punten A, L en M reeds is vermeld, is er uit het onderzoek naar alternatieven voor de N629 geen alternatief gekomen, dat zowel de problematiek op de bestaande weg oplost als de natuur in de omgeving volledig spaart.

S
In de toelichting op het provinciaal inpassingsplan wordt extra aandacht besteed aan de toepassing van het nee, tenzij-principe. Die toelichting zal onder andere beschrijven waarom er in dit geval geen mogelijkheden zijn die voorzien in het volledig sparen van de natuur in de omgeving van de N629.

T
Onder de punten K t/m M zijn wij ingegaan op de motivatie, waarom een nulplusalternatief niet leidt tot een toekomstbestendige oplossing voor de problematiek op de N629 en dus niet is meegenomen in de vergelijking van de alternatieven in het MER.

U
De provincie is verantwoordelijk om het landelijke natuurnetwerk te realiseren in de provincie Noord-Brabant. Hiervoor stelt het Rijk ook financiële middelen beschikbaar. Binnen dit landelijke natuurnetwerk moet de provincie zich ook houden aan de regels die daarvoor door het Rijk zijn gesteld in het Barro.

Naast dit landelijke natuurnetwerk (NNN) hebben wij ook eigenstandige provinciale ambities op het gebied van de ontwikkeling van natuur verwerkt in het Natuurnetwerk Brabant (NNB). Dit NNB is daarmee groter van omvang dan waar wij vanuit landelijke afspraken verantwoordelijk voor zijn. Binnen die extra omvang van het natuurnetwerk kunnen wij eigenstandig beleid ontwikkelen. Dit is ook in de Structuurvisie RO aangegeven.

Als gevolg van deze benadering is het voor ons mogelijk om ambities in het Natuurnetwerk en de Natuurverbindingen (EVZ's) te realiseren door middel van inzet van compensatieverplichtingen die, na strenge toetsing en weging van waarden, voortvloeien uit ontwikkelingen die gepaard gaan met aantasting van het NNB. De stelling van indiener dat de compensatie binnen het NNB in strijd is met de structuurvisie alsmede met het landelijk beleid of Europese regelgeving is gelet op voorgaande niet correct.

Voor de ontwikkeling van het eigen deel van het natuurnetwerk stellen wij eigen middelen beschikbaar. Daarnaast ontwikkelen wij beleid om middelen voor de aanleg van dat netwerk te genereren. De verplichte compensatie binnen nog niet gerealiseerde delen van het NNB zoals opgenomen in de Verordening ruimte past binnen dat beleid. Het is daarbij correct dat de gebieden als NNB zijn begrensd. Daarmee is er echter nog geen sprake van bestaande natuur. Er is pas sprake van bestaande natuur als dit conform de doelstellingen uit het Natuurbeheerplan is ingericht.

V
Met de compensatie, die wordt omschreven in het PIP worden niet gerealiseerde delen van het Natuurnetwerk Brabant en/of niet gerealiseerde ecologische verbindingszones ingericht als natuurgebied en indien nodig bestemd als natuur. Het natuurnetwerk als instrument heeft daarbij juist als doel dat er een samenhangend geheel ontstaat. Door de juiste bestemming te geven aan de gebieden en de inrichting te borgen, is sprake van een bijdrage aan de versterking van de samenhang van het Natuurnetwerk Brabant. De verschillende natuurgebieden worden immers (meer) aan elkaar verbonden dan voorheen. Wanneer nog geen sprake is van een daadwerkelijke verbinding, kan deze met een compensatieopgave van een ander project of door het beschikbaar stellen van eigen middelen op een later moment alsnog tot stand komen. Wij hebben ons als doel gesteld dat het Natuurnetwerk Brabant in 2027 gerealiseerd is.

W
De compensatie, zoals omschreven in het PIP, voldoet aan de voorwaarden uit de Verordening ruimte. In het plangebied worden mitigerende maatregelen getroffen voor de soorten, die (kunnen) voorkomen in het gebied. De compensatie heeft een oppervlaktetoeslag van 2/3 voor extra compensatie van het verlies aan kwaliteit.

X
Als structuur is 't Blik weliswaar ouder dan 100 jaar, maar de gemiddelde leeftijd van de houtopstanden in 't Blik is minder dan 100 jaar. Daarmee klopt de gehanteerde opslag voor compensatie.

Y
Niet duidelijk is welke gebieden volgens indiener in verstoorde zones liggen. Vermoedelijk doelt indiener op de stapstenen en de EVZ tussen de nieuwe N629 en het Wilhelminakanaal. Door het treffen van maatregelen worden diersoorten geweerd van het tracé van de nieuwe N629. De ingerichte natuurgebieden in de vorm van Ecologische Verbindingszones dichtbij en op enige afstand van de N629, voldoen aan de eisen die, uitgaande van de geconstateerde effecten, aan de compensatie worden gesteld. De doelsoorten die voor moeten (gaan) komen in de EVZ zijn niet gevoelig voor verstoring als gevolg van de weg.

De functie van een EVZ is het verbinden van natuurgebieden. Vanuit een groter perspectief bezien is er daarom geen sprake van versnippering van natuurgebieden. Verder sluit de westelijke EVZ-stapsteen aan op de ecologische verbindingszone tussen het kanaal en het bedrijventerrein Everdenberg(-Oost), via die ecologische verbindingszone kunnen dieren zich verder door de oevers van het Wilhelminakanaal verplaatsen. Daarmee is van een fuikwerking in de westelijke EVZ-stapsteen geen sprake. De N629 wordt uitgerasterd en daar waar de weg over het Wilhelminakanaal loopt, wordt een onderdoorgang gecreëerd voor dieren. Op deze manier kunnen ze de N629 op een veilige manier passeren en in het Blik terecht komen of verder noordelijk als ze dat willen.

Z
De ecologische verbindingszone ligt niet per definitie lager dan de omgeving. Wel worden enkele poeltjes aangelegd als natte elementen van de zone. Langs de N629 zal een greppel het water opvangen van de weg. Het water in deze greppel is niet vervuild, aangezien het water van de nieuwe N629 afgewaterd wordt naar de andere zijde van de weg. Dit wordt als eis meegegeven aan de aannemer, die de aanleg van de weg gaat uitvoeren. Het water in de EVZ zelf betreft kwelwater uit het Wilhelminakanaal dat een goede kwaliteit heeft om te dienen als basis voor een natte ecologische zone. Als poeltjes geen permanent water bevatten, kunnen deze poeltjes met leemlagen waterdicht genaakt worden zodat ze voldoende water kunnen vasthouden. Voortplantingspoeltjes komen in de Stapstenen te liggen aan weerszijden van de corridor. De corridor zelf hoeft geen voortplantingswateren te bevatten.

AA
De gebieden in de Oranjepolder en de Wildert zijn groot genoeg om te voldoen aan de compensatieopgave voor de N629. Specifiek voor de Oranjepolder geldt dat het totale compensatiegebied 3,3 hectare groot is. Daarvan is 1,3 hectare gereserveerd voor compensatie als gevolg van de realisatie van de nieuwe N629. De resterende 2 hectare wordt ingezet als compensatie voor het project ‘fietspad Dorst’, waar de gemeente Oosterhout verantwoordelijk voor is.

Er zijn verder financiële middelen voor de inrichting van de gebieden en de gronden zijn in eigendom van de gemeenten of (bij een gedeelte van de Wildert) ontwikkelaar. Hierdoor kunnen de gebieden op korte termijn worden ingericht.

BB
De EVZ ten noorden van het Wilhelminakanaal ligt in het zoekgebied voor stedelijke ontwikkeling. Hiervoor geldt een breedte van ten minste 50 meter voor een ecologische verbindingszone. De strook tussen de nieuwe N629 en het Wilhelminakanaal biedt, in combinatie met andere functies, te weinig ruimte om een EVZ van 50 meter breed aan te leggen. Daarom is extra ingezet op de omvang van de stepping stones. Met de oppervlakten van de stepping stones is de gemiddelde breedte van de EVZ langs het kanaal meer dan 50 meter. Voor de breedte van de EVZ is geredeneerd vanuit de doelsoorten voor deze EVZ, er is dus geen sprake van een stringente benadering van een minimale dan wel maximale breedte. De doelsoorten zijn niet gevoelig voor verstoring als gevolg van de nieuwe N629, daarmee functioneert de voorziene EVZ. Met de voorziene compensatie wordt kwalitatief voldoende invulling gegeven aan de compensatieopgave en daarmee aan de vereisten die de Verordening ruimte Noord-Brabant stelt.

CC
Met de voorgestelde mitigerende en compenserende maatregelen is het aanvragen van ontheffing van de Wet natuurbescherming niet nodig. Het ecologisch onderzoek voldoet aan de eisen, die daarvoor gelden, en heeft ook betrekking op de aanwezigheid van vogelnesten in het gebied. De

aanwezigheid van jaarrond beschermde nesten van vogels is in de onderzoeksperiode niet vastgesteld. Actualisatie van dergelijk onderzoek is mogelijk, maar zal hoogstens leiden tot een vergunningplicht, niet tot het niet-uitvoerbaar zijn van het PIP.

DD
Er is een aanvullend ecologisch onderzoek uitgevoerd om ook de nieuw beschermde diersoorten te inventariseren. Hiermee zijn alle beschermde soorten in beeld gebracht. De uitkomsten hiervan worden verwerkt in het PIP.

EE
Een ecologisch onderzoek is in principe 2 tot 5 jaar geldig. Het soortenonderzoek is uitgevoerd binnen de daarvoor geldende geschikte perioden voor de soorten en soortgroepen die het betreft.

FF
De Quickscan wordt altijd uitgevoerd in een groter gebied dan enkel de ligging van het plangebied zelf, aangezien de invloed van een project verder reikt dan enkel die locatie zelf. Het ecologisch onderzoek is gericht op de biotopen die door aanleg van de weg worden beïnvloed.

GG
Zoals hierboven vermeld, voldoen de onderzoeken, die zijn uitgevoerd aan de eisen, die daarvoor gelden. Dit geldt zowel voor de quickscan ecologie als het vleermuisonderzoek. Daarbij is de opzet van het onderzoek afgestemd de gebruiksfuncties van het gebied door vleermuizen.
Het combineren van onderzoeken naar verschillende soortgroepen is een gangbare werkwijze.

HH
Voor het provinciaal inpassingsplan is natuuronderzoek uitgevoerd. Dat onderzoek voldoet aan de geldende normen. Uit dat onderzoek blijkt dat de genoemde diersoorten niet aangetroffen zijn.

II
Enkel de omschreven mitigerende of compenserende maatregelen uit het compensatieplan zijn nodig volgens de Wet natuurbescherming. De maatregelen, die reclamant noemt voor met name vogelsoorten met jaarrond beschermde nesten, zijn in het plangebied voor de aanleg van de N629 niet nodig. De voorgestelde mitigerende maatregelen volstaan om de leefgebieden van soorten aan weerszijden van de nieuwe weg te ontsnipperen.

JJ
De aanleg van de nieuwe N629 heeft geen directe relatie met de akkoorden van Parijs. In het concept-MER wordt wel geconcludeerd dat het voorkeursalternatief een positief effect heeft op het aantal overschrijdingsdagen voor fijnstof. Ook al zijn de effecten niet groot (niet in betekenende mate), er is wel degelijk sprake van een verbetering van de luchtkwaliteit op het gebied van fijnstof.

KK
Bij het bepalen van de toekomstige verkeersintensiteit in een gebied wordt gebruik gemaakt van verkeersmodellen. Voor het plangebied is gebruik gemaakt van het model Hart van Brabant. De modellen zijn gebaseerd op landelijke trends en modellen.
Het planbureau voor de leefomgeving is één van de landelijke instanties, die de ontwikkelingen voor de mobiliteit in beeld brengt en hiermee de basis vormt voor de verkeersmodellen. Het planbureau gaat uit van een stijging van de personenmobiliteit. Dat geldt voor autokilometers, maar ook voor openbaar vervoer en langzaam verkeer (fietsen).

LL
Alle zinvolle alternatieven zijn reeds in beeld gebracht en onderzocht, zie daarvoor de NRD. Op basis van dat onderzoek is het huidige voorkeursalternatief gekozen. Wij zien geen aanleiding om nieuw onderzoek naar alternatieven uit te voeren omdat wij de nu gekozen oplossing als beste oplossing zien.

### 4.1.3 Wijzigingen PIP N629

Naar aanleiding van de zienswijze worden een aantal zaken aangepast aan het provinciaal inpassingsplan voor de N629:
- De motivatie voor de keuze van het voorkeursalternatief (vergelijking alternatieven) wordt nader verwoord in paragraaf 2.3.1.
- De toepassing van het “Nee, tenzij-principe” wordt nader onderbouwd in paragraaf 2.3.2.

## 4.2 Samenvatting en beantwoording pamflet Vereniging 'Spaar de Duiventoren het Blik' 1

Deze paragraaf bevat de samenvatting en beantwoording van een pamflet dat door de Vereniging 'Spaar de Duiventoren en het Blik' opgesteld is. Dit pamflet is door een aantal indieners ondertekend en ingediend als zienswijze. In totaal is deze zienswijze door 383 personen ingediend.

Bijlage 1 geeft dit pamflet weer. Deze bijlage toont daarnaast een tabel met indieners (anoniem) van deze algemeen ingediende zienswijze.

### 4.2.1 Samenvatting zienswijze

A
Indiener geeft aan dat het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan voorziet in een verdubbeling van de wegen tussen Dongen en Oosterhout en dat dit leidt tot een ernstige aantasting van de Duiventoren en 't Blik. Nut en noodzaak van de nieuwe N629 is volgens indiener in het concept-MER bij het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan onvoldoende aangetoond.

B
Indiener geeft tevens aan dat in het concept-MER bij het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan niet voldoende is aangetoond dat alternatieven voor de aanpak van de N629 die geen of minder aantasting van natuur betekenen niet haalbaar zijn.

C
De indiener stelt dat het niet waarschijnlijk is dat de mobiliteit in de toekomst verder groeit, terwijl het concept-MER bij het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan dit wel aanneemt.

D
Indiener stelt dat de voorgestelde compensatie, namelijk vlak langs de nieuwe weg, niet opweegt tegen het verlies aan natuur, rust en ruimte.

E
Voorts doet indiener een beroep op artikel 5 (Natuurnetwerk Brabant) uit de Verordening ruimte Noord-Brabant en vraagt provinciale staten het provinciaal inpassingsplan dat aanpak van de N629 mogelijk maakt af te wijzen. De indiener roept gedeputeerde staten op om in samenwerking met de gemeente Dongen alternatieven uit te werken waarmee de verkeersproblematiek op de N629 aangepakt kan worden en waarbij natuur gerespecteerd en behouden wordt.

### 4.2.2 Reactie op zienswijze

A
De motivatie in het ontwerp-inpassingsplan voor de nut en noodzaak van de aanleg van de nieuwe N629 is niet erg uitgebreid. In paragraaf 2.3.2 wordt in het kader van het “Nee, tenzij-principe” beter onderbouwd waarom de aanleg van de weg op deze manier plaatsvindt.

B
De motivatie, waarom is gekomen tot de keuze van het voorkeursalternatief, is extra uiteengezet in paragraaf 2.3.1 van het PIP. Hiermee wordt duidelijk aangegeven waarom alternatieven met minder verstoring voor de natuur zijn afgevallen.

C
Bij het bepalen van de toekomstige verkeersintensiteit in een gebied wordt gebruik gemaakt van verkeersmodellen. Voor het plangebied is gebruik gemaakt van het model Hart van Brabant. De modellen zijn gebaseerd op landelijke trends en modellen.
Het planbureau voor de leefomgeving is één van de landelijke instanties, die de ontwikkelingen voor de mobiliteit in beeld brengt en hiermee de basis vormt voor de verkeersmodellen. Het planbureau gaat uit van een stijging van de personenmobiliteit. Dat geldt voor autokilometers, maar ook voor openbaar vervoer en langzaam verkeer (fietsen).

D
De compensatie, zoals omschreven in het PIP, voldoet aan de voorwaarden uit de Verordening ruimte. In het plangebied worden mitigerende maatregelen getroffen voor de soorten, die (kunnen) voorkomen in het gebied. De compensatie heeft een oppervlaktetoeslag van 2/3 voor extra compensatie van het verlies aan kwaliteit.

E
Om te komen tot de voorkeursvariant “Bundeling Noord” voor het oplossen van de verkeersproblematiek op de N629 zijn diverse alternatieven uitgewerkt en met elkaar vergeleken. Alle belangen die spelen, ook de gevolgen voor de natuur, zijn bij de vergelijking meegewogen. Voor de aantasting/verstoring van de natuur worden maatregelen ter compensatie getroffen. Hiervoor zijn de regels uit de Verordening Ruimte (artikel 5) gevolgd.

### 4.2.3 Wijzigingen PIP N629

Naar aanleiding van de zienswijze wordt de nut en noodzaak voor de aanleg van de nieuwe N629 en de vergelijking tussen de alternatieven beter onderbouwd in de toelichting van het PIP.

## 4.3 Samenvatting en beantwoording pamflet Vereniging 'Spaar de Duiventoren het Blik' 2

Deze paragraaf bevat de samenvatting en beantwoording van een zienswijze die door de Vereniging 'Spaar de Duiventoren en het Blik' opgesteld is. Dit stuk is door een aantal indieners ondertekend en ingediend als zienswijze. In totaal is deze zienswijze 43 keer ingediend.

Bijlage 2 geeft deze zienswijze weer. Deze bijlage toont alle Corsanummers van deze algemeen ingediende zienswijze.

### 4.3.1 Samenvatting Zienswijze

A
Indiener wijst op het nee, tenzij-principe bij aantasting van het Natuurnetwerk Brabant. Volgens indiener betekent dit dat aantasting van dit natuurnetwerk alleen toegestaan is wanneer er sprake is van een groot openbaar belang en wanneer er geen andere oplossingen die aantasting van het Natuurnetwerk Brabant kunnen voorkomen voorhanden. Indiener stelt zich op het standpunt dat aan deze voorwaarden niet voldaan is. Indiener stelt dat niet aangetoond is dat er sprake is van een groot openbaar belang omdat er volgens indiener te weinig onderzoek naar de mogelijkheden om de bestaande infrastructuur te verbeteren, plaatsgevonden heeft.

B
De indiener is van mening dat in de besluitvorming de aantasting van de Duiventoren en 't Blik niet of nauwelijks een rol gespeeld hebben. Het behoud van deze natuurgebieden die volgens indiener ook een cultuurhistorische waarde hebben is volgens indiener van groter maatschappelijk en openbaar belang dan de aanleg van een nieuwe weg. Indiener is van mening dat de voorstelde natuurcompensatie het verlies aan rust en ruimte niet afdoende compenseren. Indiener stelt zich op het standpunt dat het leefgebied van veel soorten (buizerd, havik, reiger, vleermuis, bijen en andere bestuivende insecten en ook beschermde zoogdieren) onherstelbaar aangetast wordt. Daarnaast is in dit geval aldus indiener geen sprake van compensatie voor de aantasting van de natuur, omdat de provincie al de verplichting heeft om langs het Wilhelminakanaal een natte ecologische verbindingszone aan te leggen.

C
Indiener vraagt provinciale staten om het provinciaal inpassingsplan in kwestie af te wijzen. Indiener roept daarnaast gedeputeerde staten op om samen met de gemeenten Dongen en Oosterhout te zoeken naar alternatieven waarmee de verkeersproblematiek op de N629 aangepakt kan worden en waarbij natuur gerespecteerd en behouden wordt.

### 4.3.2 Reactie op zienswijze

A
Het “Nee, tenzij-principe” is nader onderbouwd in paragraaf 2.3.2 van het PIP voor de nieuwe N629. Indiener heeft gelijk dat dit niet voldoende was gedaan in het ontwerp inpassingsplan.

B
Om te komen tot de voorkeursvariant “Bundeling Noord” voor het oplossen van de verkeersproblematiek op de N629 zijn diverse alternatieven uitgewerkt en met elkaar vergeleken. Alle belangen die spelen, ook de gevolgen voor de natuur, zijn bij de vergelijking meegewogen. Voor de aantasting/verstoring van de natuur worden maatregelen ter compensatie getroffen. Hiervoor zijn de regels uit de Verordening Ruimte (artikel 5) gevolgd. Ook de zone langs het kanaal komt hiervoor in aanmerking. De compensatie, zoals omschreven in het PIP, voldoet hiermee aan de voorwaarden uit de Verordening ruimte. In het plangebied worden mitigerende maatregelen getroffen voor de soorten, die (kunnen) voorkomen in het gebied. De compensatie heeft een oppervlaktetoeslag van 2/3 voor extra compensatie van het verlies aan kwaliteit.
De realisatie van de nieuwe N629 heeft negatieve effecten op natuur en cultuurhistorie. De negatieve effecten zullen onder meer worden gecompenseerd middels investeringen in de ruimtelijke kwaliteit van het landschap (landschappelijke kwaliteitsverbetering) rondom de N629. Maatregelen zijn gericht op zowel natuur, recreatie als cultuurhistorie. Eén van de maatregelen is het maken van nieuwe recreatieve verbindingen. De cultuurhistorisch karakteristieke zandpaden in het gebied worden daarbij zoveel mogelijk teruggebracht of in stand gehouden.

C
Zoals vermeld onder de reactie op punt B van de zienswijze zijn, om te komen tot de voorkeursvariant “Bundeling Noord”, diverse alternatieven uitgewerkt en met elkaar vergeleken. Alle belangen die spelen, ook de gevolgen voor de natuur, zijn bij de vergelijking meegewogen.

### 4.3.3 Wijzigingen PIP N629

Naar aanleiding van de zienswijze wordt in paragraaf 2.3.2 van het provinciaal inpassingsplan voor de nieuwe N629 de motivatie van het “Nee, tenzij-principe” nader onderbouwd.

# 5 Samenvatting en beantwoording zienswijzen

In de navolgende tabel wordt een samenvatting van de 62 ingekomen zienswijze weergegeven, evenals de reactie van de provincie daarbij.

| Nummer | Corsanummer | Samenvatting zienswijze | Reactie provincie | Wijzigingen PIP |
|---|---|---|---|---|
| 1 | 4310509 | Indiener geeft aan bezwaren te hebben tegen het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan vanwege de effecten van het plan op de natuur. | De realisatie van de nieuwe N629 heeft negatieve effecten op natuur en cultuurhistorie. De negatieve effecten zullen worden gecompenseerd middels investeringen in de ruimtelijke kwaliteit van het landschap rondom de N629. Maatregelen zijn gericht op zowel natuur, recreatie als cultuurhistorie.<br><br>Voor het doorsnijden (verstoren) van het Natuurnetwerk Nederland zijn in artikel 5.6 van de Verordening ruimte Noord-Brabant compensatieregels opgesteld. Hiervoor is een Compensatieplan opgesteld, dat onderdeel is van het ontwerp-Provinciaal Inpassingsplan N629 en voldoet aan deze regels. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener stelt voor om het vrachtverkeer van en naar Tilburg via de Burgemeester Letschertweg richting Gilze (via de N260) richting de A58 te leiden. | Het overgrote deel van het verkeer dat op de nieuwe N629 vanaf het splitsingspunt in de richting van Tichelrijt en Tilburg rijdt, heeft de bestemming Tichelrijt. Voor het borgen van een robuuste en toekomstbestendige verkeersafwikkeling op Tichelrijt en de doorstroming van het overige verkeer is het wenselijk om een verkeerscan uit te voeren voor het gehele tracé Steenstraat – Vierbundersweg (N632). Hierbij wordt ook | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | naar de verkeersveiligheid op en rond het tracé gekeken. Het nieuw college van Dongen wordt geadviseerd dit uit te voeren. In verband met een bestemmingsplanwijziging op Tichelrijt is reeds een soortgelijk onderzoek voor rotonde Steenstraat-Textielstraat recentelijk afgerond. Bij het uitvoeren van de tracéscan zijn de gemeente Tilburg en de provincie betrokken. | |
| | | Indiener geeft aan dat het aanbrengen van verkeersregelinstallaties op kruisingen van de bestaande N629 en het instellen van snelheidsbeperkingen op de bestaande N629 voldoende is voor het vrachtverkeer om een andere route (via de A58) naar Tilburg te gaan zoeken. Volgens indiener leidt dit niet alleen tot ontlasting van Dongen, maar ook tot een beperking van de fijnstofuitstoot en het behoud van rust en natuur. | Het treffen van maatregelen aan de bestaande N629 voor het oplossen van de verkeersproblematiek op de weg staat bekend als het nulplusalternatief. Het nulplusalternatief biedt onvoldoende oplossend vermogen voor de toekomst en is daarom afgevallen als volwaardig alternatief voor de nieuwe N629. Dit is nader onderbouwd in paragraaf 2.2.3 van het provinciaal inpassingsplan. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| 2 | 4310899 | Indiener geeft aan het verlies van natuur jammer te vinden en stelt in plaats van een nieuwe N629 te voorzien in extra in- en uitvoegmogelijkheden bij tuincentrum AVRI. | De realisatie van de nieuwe N629 heeft negatieve effecten op natuur en cultuurhistorie. De negatieve effecten zullen worden gecompenseerd middels investeringen in de ruimtelijke kwaliteit van het landschap rondom de N629. Maatregelen zijn gericht op zowel natuur, recreatie als cultuurhistorie.<br><br>Voor het doorsnijden (verstoren) van het Natuurnetwerk Nederland zijn in artikel 5.6 van de Verordening ruimte Noord-Brabant | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | compensatieregels opgesteld. Hiervoor is een Compensatieplan opgesteld, dat onderdeel is van het ontwerp-Provinciaal Inpassingsplan N629 en voldoet aan deze regels.<br><br>Het treffen van maatregelen aan de bestaande N629 voor het oplossen van de verkeersproblematiek op de weg staat bekend als het nulplusalternatief. Het nulplusalternatief biedt onvoldoende oplossend vermogen voor de toekomst en is daarom afgevallen als volwaardig alternatief voor de nieuwe N629. Dit is nader onderbouwd in paragraaf 2.2.3 van het provinciaal inpassingsplan. | |
| 3 | 4311063 | Indiener geeft aan bezwaar te hebben tegen het verdwijnen van de enige natuur in de directe nabijheid van Dongen. Tevens vreest indiener inkomstenverlies door teruglopend toerisme. | De realisatie van de nieuwe N629 heeft negatieve effecten op natuur en cultuurhistorie. De negatieve effecten zullen worden gecompenseerd middels investeringen in de ruimtelijke kwaliteit van het landschap rondom de N629. Maatregelen zijn gericht op zowel natuur, recreatie als cultuurhistorie.<br><br>Voor het doorsnijden (verstoren) van het Natuurnetwerk Nederland zijn in artikel 5.6 van de Verordening ruimte Noord-Brabant compensatieregels opgesteld. Hiervoor is een Compensatieplan opgesteld, dat onderdeel is van het ontwerp-Provinciaal Inpassingsplan N629 en voldoet aan deze regels.<br><br>Voor financiële nadelige gevolgen als gevolg van de uitvoering van het project kan (na | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | vaststelling/onherroepelijk worden van het inpassingsplan) een verzoek tot nadeelcompensatie worden gedaan bij de provincie. Er wordt vervolgens onderzocht of indiener hier recht op heeft. | |
| | | Indiener vreest dat realisatie van de nieuwe N629 betekent dat er een grens die uitbreiding van een industriegebied voorkomt, verdwijnt. Indiener geeft aan dat het industriegebied van Dongen in de huidige situatie al dicht bij de bebouwde komt ligt, met alle overlast van dien. | Er zijn op dit moment geen plannen om het industriegebied van Dongen verder uit te breiden. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener vreest voor de verkeersaantrekkende werking van de nieuwe N629 terwijl het aansluitend onderliggend wegennet niet op deze verkeersaantrekkende werking toegerust is. | Het overgrote deel van het verkeer dat op de nieuwe N629 vanaf het splitsingspunt in de richting van Tichelrijt en Tilburg rijdt, heeft de bestemming Tichelrijt. Vanwege dit bestemmingsverkeer zal de verkeersaantrekkende werking van de nieuwe N629 (zeer) beperkt zijn.<br>Voor het borgen van een robuuste en toekomstbestendige verkeersafwikkeling op Tichelrijt en de doorstroming van het overige verkeer is het wenselijk om een verkeerscan uit te voeren voor het gehele tracé Steenstraat – Vierbundersweg (N632). Hierbij wordt ook naar de verkeersveiligheid op en rond het tracé gekeken. Het nieuw college van Dongen wordt geadviseerd dit uit te voeren. In verband met een bestemmingsplanwijziging op Tichelrijt is een soortgelijk onderzoek voor rotonde Steenstraat- Textielstraat recentelijk afgerond. Bij het uitvoeren van de tracéscan | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | zijn de gemeente Tilburg en de provincie betrokken. | |
| | | Indiener wijst op het belang van biologische landbouw nabij het kanaal. Die landbouw voorziet (gedeeltelijk) in de voedselbehoefte van indiener. | In de gesprekken met de bewoners/bedrijven in het plangebied wordt gezocht naar een optimale inrichting van het gebied om de huidige bedrijfsvoering zo goed mogelijk voort te kunnen zetten.<br><br>Voor financiële nadelige gevolgen als gevolg van de uitvoering van het project kan (na vaststelling/onherroepelijk worden van het inpassingsplan) een verzoek tot nadeelcompensatie worden gedaan bij de provincie. Er wordt vervolgens onderzocht of indiener hier recht op heeft. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | De indiener is van mening dat de aanleg van de nieuwe N629 leidt tot beperking van de rust en stilte rondom de IJzertijdboerderij. | Zie vorige punt. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener stelt dat meer verkeer leidt tot meer fijnstofuitstoot, wat volgens indiener tot gezondheidsrisico's, in het bijzonder voor kinderen, kan leiden. Temeer, zo stelt indiener, daar de nieuwe N629 ten zuidwesten van Dongen ligt en de wind overwegend uit zuidwestelijke richting waait. | Uit het MER en het luchtkwaliteitsonderzoek (t.b.v. het ontwerp-Provinciaal Inpassingsplan), blijkt dat de normen voor fijnstof als gevolg van de aanleg en het gebruik van de nieuwe N629 nergens overschreden worden.<br><br>Uit het MER blijkt dat de alternatieven hierop niet onderscheidend zijn ten opzichte van elkaar. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | In het MER wordt geconcludeerd dat het voorkeursalternatief een positief effect heeft op het aantal overschrijdingsdagen voor fijnstof. Ook al zijn de effecten niet groot (niet in betekenende mate), er is wel degelijk sprake van een verbetering van de luchtkwaliteit op het gebied van fijnstof. | |
| | | Indiener is van mening dat de nu voorliggende oplossing een te dure oplossing voor een relatief simpel probleem is. | De aanleg van nieuwe infrastructuur gaat gepaard met kosten. Dit aspect is meegewogen bij de keuze voor het voorkeursalternatief. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener stelt dat de bestaande N629 voldoet. De bestaande brug in de Duiventorenbaan kan volgens indiener verbreed worden en er kan naast die brug een separate fietsbrug aangelegd worden. Indiener is verder van mening dat tuincentrum AVRI een groot deel van de kosten voor verbetering van de bestaande situatie voor zijn rekening moet nemen. Indiener stelt in ieder geval voor om de bestaande N629 ter hoogte van de AVRI te voorzien van een in- en uitvoegstrook op grond van de AVRI. | Het treffen van maatregelen aan de bestaande N629 voor het oplossen van de verkeersproblematiek op de weg staat bekend als het nulplusalternatief. Het nulplusalternatief biedt onvoldoende oplossend vermogen voor de toekomst en is daarom afgevallen als volwaardig alternatief voor de nieuwe N629. Dit is nader onderbouwd in paragraaf 2.2.3 van het provinciaal inpassingsplan. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener geeft aan het comité Handen af van de Duiventoren en het Blik te ondersteunen. | Indiener bedoelt vermoedelijk de Vereniging ‘Spaar de Duiventoren en het Blik’. Voor de samenvatting en beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 4.1 van deze reactienota. | De wijzigingen in het PIP naar aanleiding van de zienswijze staan omschreven in paragraaf 4.1 |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 4 | 4313821 | Indiener geeft aan bezwaar te willen maken tegen het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan wegens de, in de ogen van indiener, grote aantasting van natuurgebieden. | De realisatie van de nieuwe N629 heeft negatieve effecten op natuur en cultuurhistorie. De negatieve effecten zullen worden gecompenseerd middels investeringen in de ruimtelijke kwaliteit van het landschap rondom de N629. Maatregelen zijn gericht op zowel natuur, recreatie als cultuurhistorie.<br><br>Voor het doorsnijden (verstoren) van het Natuurnetwerk Nederland zijn in artikel 5.6 van de Verordening ruimte Noord-Brabant compensatieregels opgesteld. Hiervoor is een Compensatieplan opgesteld, dat onderdeel is van het ontwerp-Provinciaal Inpassingsplan N629 en voldoet aan deze regels. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| 5 | 4313886 | Indiener geeft aan bezwaar te hebben tegen het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan vanwege de effecten van dat plan op natuur- en stiltegebieden. Volgens indiener wordt met het plan voorzien in een kortetermijnoplossing die de langetermijnwaarden van natuur- en stiltegebieden doorkruist. | De realisatie van de nieuwe N629 heeft negatieve effecten op natuur en cultuurhistorie. De negatieve effecten zullen worden gecompenseerd middels investeringen in de ruimtelijke kwaliteit van het landschap rondom de N629. Maatregelen zijn gericht op zowel natuur, recreatie als cultuurhistorie.<br><br>Voor het doorsnijden (verstoren) van het Natuurnetwerk Nederland zijn in artikel 5.6 van de Verordening ruimte Noord-Brabant compensatieregels opgesteld. Hiervoor is een Compensatieplan opgesteld, dat onderdeel is van het ontwerp-Provinciaal Inpassingsplan N629 en voldoet aan deze regels. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | Het gekozen alternatief Bundeling Noord biedt structurele oplossingen voor de huidige problematiek op de N629 en is daarmee een oplossing voor de lange termijn. | |
| | | Indiener vreest voor een verkeersaantrekkende werking van de nieuwe N629, wat volgens indiener tot meer vervuiling, in het bijzonder de uitstoot van $CO_2$, leidt. | Uit het MER en het luchtkwaliteitsonderzoek (t.b.v. het Provinciaal Inpassingsplan), blijkt dat de normen voor fijnstof als gevolg van de aanleg en het gebruik van de nieuwe N629 nergens overschreden worden.<br><br>Uit het MER blijkt dat de alternatieven hierop niet onderscheidend zijn ten opzichte van elkaar.<br><br>In het MER wordt geconcludeerd dat het voorkeursalternatief een positief effect heeft op het aantal overschrijdingsdagen voor fijnstof. Ook al zijn de effecten niet groot (niet in betekenende mate), er is wel degelijk sprake van een verbetering van de luchtkwaliteit op het gebied van fijnstof. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| 6 | 4315151 | Indiener stelt dat de nieuwe N629 leidt tot een ernstige aantasting van de rust in de Duiventoren en ’t Blik. Indiener is van mening dat de provincie Noord-Brabant en de gemeenten Dongen en Oosterhout nonchalant omgaan met de natuur in en rondom Dongen. | De realisatie van de nieuwe N629 heeft negatieve effecten op natuur en cultuurhistorie. De negatieve effecten zullen worden gecompenseerd middels investeringen in de ruimtelijke kwaliteit van het landschap rondom de N629. Maatregelen zijn gericht op zowel natuur, recreatie als cultuurhistorie.<br>Voor het doorsnijden (verstoren) van het Natuurnetwerk Nederland zijn in artikel 5.6 van de Verordening ruimte Noord-Brabant | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | compensatieregels opgesteld. Hiervoor is een Compensatieplan opgesteld, dat onderdeel is van het ontwerp-Provinciaal Inpassingsplan N629 en voldoet aan deze regels. | |
| | | Indiener vreest voor een verkeersaantrekkende werking van de nieuwe N629 met extra geluidoverlast en fijnstofuitstoot van dien. | Uit het MER en het luchtkwaliteitsonderzoek (t.b.v. het Provinciaal Inpassingsplan), blijkt dat de normen voor fijnstof als gevolg van de aanleg en het gebruik van de nieuwe N629 nergens overschreden worden.<br>Uit het MER blijkt dat de alternatieven hierop niet onderscheidend zijn ten opzichte van elkaar.<br><br>In het MER wordt geconcludeerd dat het voorkeursalternatief een positief effect heeft op het aantal overschrijdingsdagen voor fijnstof. Ook al zijn de effecten niet groot (niet in betekenende mate), er is wel degelijk sprake van een verbetering van de luchtkwaliteit op het gebied van fijnstof.<br><br>Voor het geluid geldt dat het voorkeursalternatief Bundeling Noord het meest positieve effect heeft op het verbeteren van de leefbaarheid langs de bestaande N629 en de Westerlaan. Dit is ook weergegeven in bijlage 3 van deze nota. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP.<br><br>De figuur met het positieve effect van het voorkeursalternatief op het aspect geluid wordt opgenomen in het PIP. |
| | | Indiener is van mening dat nagelaten is om het goedkoopte en meest milieuvriendelijke alternatief voor aanpak van de verkeers- en leefbaarheidsproblemen op en om de bestaande N629 te onderzoeken. Onder | Het treffen van maatregelen aan de bestaande N629 voor het oplossen van de verkeersproblematiek op de weg staat bekend als het nulplusalternatief. Het nulplusalternatief biedt onvoldoende oplossend vermogen voor de toekomst en is | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | goedkoopste en meest milieuvriendelijke alternatief verstaat indiener het aanpassen van de bestaande N629. | daarom afgevallen als volwaardig alternatief voor de nieuwe N629. Dit is nader onderbouwd in paragraaf 2.2.3 van het provinciaal inpassingsplan. | |
| | | Indiener stelt dat er geen eerlijke vergelijking tussen het aanleggen van een nieuwe weg en het aanpassen van de bestaande N629 plaatsgevonden heeft, omdat het aanpassen van de bestaande N629 niet onderzocht is, en verzoekt dit alsnog te doen. | Zie vorige punt. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| 7 | 4316530 | De indiener is van mening dat het aanpassen van de bestaande N629 de beste oplossing voor de geconstateerde verkeer- en leefbaarheidsproblemen is. | Het treffen van maatregelen aan de bestaande N629 voor het oplossen van de verkeersproblematiek op de weg staat bekend als het nulplusalternatief. Het nulplusalternatief biedt onvoldoende oplossend vermogen voor de toekomst en is daarom afgevallen als volwaardig alternatief voor de nieuwe N629. Dit is nader onderbouwd in paragraaf 2.2.3 van het provinciaal inpassingsplan. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener stelt dat de nieuwe N629 leidt tot het einde van natuurgebied ’t Blik, doorsnijding van de Duiventoren en verstoring van de rust in 58 hectare natuur. | De realisatie van de nieuwe N629 heeft negatieve effecten op natuur en cultuurhistorie. De negatieve effecten zullen worden gecompenseerd middels investeringen in de ruimtelijke kwaliteit van het landschap rondom de N629. Maatregelen zijn gericht op zowel natuur, recreatie als cultuurhistorie.<br>Voor het doorsnijden (verstoren) van het Natuurnetwerk Nederland zijn in artikel 5.6 van de Verordening ruimte Noord-Brabant | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | compensatieregels opgesteld. Hiervoor is een Compensatieplan opgesteld, dat onderdeel is van het ontwerp-Provinciaal Inpassingsplan N629 en voldoet aan deze regels. | |
| | | Indiener vindt dat behoud van natuur nagestreefd moet worden, zeker omdat in dit geval volgens indiener alternatieven voor de aanleg van een nieuwe weg beschikbaar zijn. | De vergelijking met de alternatieve oplossingen wordt behandeld in de beantwoording van de zienswijze in paragraaf 4.1 onder het punt K en R. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener vreest voor een verkeersaantrekkende werking van de nieuwe N629 met alle vervuiling van dien. | Bij de beschouwing van de alternatieven in het MER is de verkeersaantrekkende werking onderzocht (paragraaf 6.4). Deze is beperkt. In het concept-MER wordt geconcludeerd dat het voorkeursalternatief een positief effect heeft op het aantal overschrijdingsdagen voor fijnstof. Uit het MER blijkt dat de alternatieven hierop niet onderscheidend zijn ten opzichte van elkaar. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Volgens indiener is onvoldoende onderzocht of er schonere, duurzamere en innovatievere oplossingen zijn die tevens de veiligheid voor alle weggebruikers, dus ook fietsers en bromfietsers vergroten. Er kan in de ogen van indiener worden geïnvesteerd in een sterk verbeterde infrastructuur voor fietsers en bromfietsers. Daarnaast stelt indiener voor om het openbaar vervoer tussen Dongen en Oosterhout te verbeteren door inzet van zelfrijdende bussen. | Bij het uitwerken van het voorkeursalternatief wordt gedacht aan alle weggebruikers. Zo wordt de fietsverbinding tussen Dongen en Oosterhout op langere termijn verbeterd met de aanleg van een snelfietsroute. De openbaar vervoersmogelijkheden blijven gelijk aan de huidige. Hier wordt momenteel niet veel gebruik van gemaakt. Wij zien daarom geen reden om dit netwerk te intensiveren. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | De indiener is van mening dat het transport over de weg door zelfrijdende en elektrische auto's de komende jaren een grote verandering door gaat maken. Indiener vindt dat het vervoer hierdoor schoner en veiliger wordt waardoor een nieuwe N629 snel overbodig is. | Bij het bepalen van de toekomstige verkeersintensiteit in een gebied wordt gebruik gemaakt van verkeersmodellen. Voor het plangebied is gebruik gemaakt van het model Hart van Brabant. De modellen zijn gebaseerd op landelijke trends en modellen. Het planbureau voor de leefomgeving is één van de landelijke instanties, die de ontwikkelingen voor de mobiliteit in beeld brengt en hiermee de basis vormt voor de verkeersmodellen. Het planbureau gaat uit van een stijging van de personenmobiliteit. Dat geldt voor autokilometers, maar ook voor openbaar vervoer en langzaam verkeer (fietsen). | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener vraagt zich af waarom vrachtverkeer van en naar industrieterrein Tichelrijt niet via de recent aangelegde wegen rondom Tilburg gestuurd kan worden. | Het overgrote deel van het verkeer dat op de nieuwe N629 vanaf het splitsingspunt in de richting van Tichelrijt en Tilburg rijdt, heeft de bestemming Tichelrijt. Voor het borgen van een robuuste en toekomstbestendige verkeersafwikkeling op Tichelrijt en de doorstroming van het overige verkeer is het wenselijk om een verkeerscan uit te voeren voor het gehele tracé Steenstraat – Vierbundersweg (N632). Hierbij wordt ook naar de verkeersveiligheid op en rond het tracé gekeken. Het nieuw college van Dongen wordt geadviseerd dit uit te voeren. In verband met een bestemmingsplanwijziging op Tichelrijt is reeds een soortgelijk onderzoek voor rotonde Steenstraat-Textielstraat recentelijk afgerond. Bij het | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | uitvoeren van de tracéscan zijn de gemeente Tilburg en de provincie betrokken. | |
| | | Indiener is van mening dat de aanleg van de nieuwe N629 leidt tot doorsnijding van de groene ruimte tussen Dongen en Oosterhout en daarmee tot het verlies aan rust en ruimte. | De realisatie van de nieuwe N629 heeft negatieve effecten op natuur en cultuurhistorie. De negatieve effecten zullen worden gecompenseerd middels investeringen in de ruimtelijke kwaliteit van het landschap rondom de N629. Maatregelen zijn gericht op zowel natuur, recreatie als cultuurhistorie.<br><br>Voor het doorsnijden (verstoren) van het Natuurnetwerk Nederland zijn in artikel 5.6 van de Verordening ruimte Noord-Brabant compensatieregels opgesteld. Hiervoor is een Compensatieplan opgesteld, dat onderdeel is van het ontwerp-Provinciaal Inpassingsplan N629 en voldoet aan deze regels. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Met het oog op de rijtijden Oosterhout-Dongen-A27 zoals gehanteerd in het concept-MER stelt indiener dat er met de nieuwe N629 twee drukke wegen in het gebied tussen Dongen en Oosterhout komen te liggen. | Door de aanleg van de nieuwe N629 verandert de functie van de Heistraat. Voorts zal de maximumsnelheid op de Heistraat dan ook worden teruggebracht naar 60 kilometer per uur. Een wijziging van de functie en de maximumsnelheid op de Heistraat vraagt om een andere inrichting van de weg. Daarbij zal ook worden gekeken naar maatregelen tegen sluipverkeer. Hierdoor zal de intensiteit op de bestaande N629 afnemen. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener stelt dat de luchtkwaliteit in de woonomgeving door aanleg en gebruik van de nieuwe N629 niet tot nauwelijks | In het MER wordt geconcludeerd dat het voorkeursalternatief een positief effect heeft op het aantal overschrijdingsdagen voor | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | verbetert en dat dit als zodanig ook toegegeven is door de provincie in de nota van inspraak bij het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan. | fijnstof. Dit is ook zo verwoord in de Nota van Inspraak. | |
| | | Indiener stelt dat de beperking van geluidbelasting in de Dongense woonwijken ook met geluidarm asfalt op de bestaande N629 en Westerlaan te bereiken is. Tevens is indiener van mening dat dit beschouwd had moeten zijn in het concept-MER teneinde tot een eerlijke vergelijking van de alternatieven te komen. | Het treffen van maatregelen aan de bestaande N629 voor het oplossen van de verkeersproblematiek op de weg staat bekend als het nulplusalternatief. Het nulplusalternatief biedt onvoldoende oplossend vermogen voor de toekomst en is daarom afgevallen als volwaardig alternatief voor de nieuwe N629. Dit is nader onderbouwd in paragraaf 2.2.3 van het provinciaal inpassingsplan. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | De indiener geeft aan dat de kosten voor de nieuwe N629 geraamd zijn op 50 miljoen euro. In de ogen van indiener kan dit bedrag beter besteed worden aan het verbeteren van de huidige N629. | De aanleg van nieuwe infrastructuur gaat gepaard met kosten. Dit aspect is meegewogen bij de keuze voor het voorkeursalternatief. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Met de nieuwe weg worden het volgens indiener gevaarlijkste stuk van de Heistraat, vanwege de oversteek bij de Hoge Dijk en de situatie bij de AVRI, nog niet veilig. De extra kosten voor verbetering van de Heistraat komen voor rekening van de gemeenten. Raming van die kosten is onbekend; er is nog geen uitwerkingsovereenkomst tussen provincie en gemeenten afgesloten. Die overeenkomst zou er moeten liggen voor de gemeenteraden zich definitief uitspreken. Aldus indiener. | Er zijn inmiddels uitvoeringsovereenkomsten afgesloten tussen de provincie en de gemeente Oosterhout voor de aanpassingen aan de bestaande N629/Heistraat. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | | |
| | | Indiener stelt dat de nieuwe N629 leidt tot extra verkeer op de Steenstraat en de Vierbundersweg en daarmee tot nieuwe problemen op die wegen door de rotondes en overstekend langzaam verkeer. Volgens indiener slaan problemen terug op de nieuwe N629 waar volgens indiener files zullen ontstaan als gevolg van deze problemen. | Het overgrote deel van het verkeer dat op de nieuwe N629 vanaf het splitsingspunt in de richting van Tichelrijt en Tilburg rijdt, heeft de bestemming Tichelrijt. Voor het borgen van een robuuste en toekomstbestendige verkeersafwikkeling op Tichelrijt en de doorstroming van het overige verkeer is het wenselijk om een verkeerscan uit te voeren voor het gehele tracé Steenstraat – Vierbundersweg (N632). Hierbij wordt ook naar de verkeersveiligheid op en rond het tracé gekeken. Het nieuw college van Dongen wordt geadviseerd dit uit te voeren. In verband met een bestemmingsplanwijziging op Tichelrijt is reeds een soortgelijk onderzoek voor rotonde Steenstraat-Textielstraat recentelijk afgerond. Bij het uitvoeren van de tracéscan zijn de gemeente Tilburg en de provincie betrokken. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | De indiener is van mening dat er weinig draagvlak voor een nieuwe weg door de natuur is. Indiener vreest dat verzet tegen de nieuwe N629 gaat leiden tot lange procedures waardoor een daadwerkelijke oplossing voor aanpak van de problemen op en om de bestaande N629 vertraging oploopt. | Bij een ontwikkeling als de aanleg van de nieuwe N629 zijn altijd voor- en tegenstanders. De procedure om te komen tot de vaststelling van het plan zal doorlopen worden. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| 8 | 4317057 | Indiener geeft aan de nieuwe N629 overbodig te vinden wegens de kosten die met de nieuwe weg gemoeid zijn en | De aanleg van nieuwe infrastructuur gaat gepaard met kosten. Dit aspect is meegewogen bij de keuze voor het voorkeursalternatief. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | wegens de aantasting van natuurgebieden. | De realisatie van de nieuwe N629 heeft negatieve effecten op natuur en cultuurhistorie. De negatieve effecten zullen worden gecompenseerd middels investeringen in de ruimtelijke kwaliteit van het landschap rondom de N629. Maatregelen zijn gericht op zowel natuur, recreatie als cultuurhistorie.<br><br>Voor het doorsnijden (verstoren) van het Natuurnetwerk Nederland zijn in artikel 5.6 van de Verordening ruimte Noord-Brabant compensatieregels opgesteld. Hiervoor is een Compensatieplan opgesteld, dat onderdeel is van het ontwerp-Provinciaal Inpassingsplan N629 en voldoet aan deze regels. | |
| | | Indiener is van mening dat de problemen op en om de bestaande N629 opgelost kunnen worden op die weg. | Het treffen van maatregelen aan de bestaande N629 voor het oplossen van de verkeersproblematiek op de weg staat bekend als het nulplusalternatief. Het nulplusalternatief biedt onvoldoende oplossend vermogen voor de toekomst en is daarom afgevallen als volwaardig alternatief voor de nieuwe N629. Dit is nader onderbouwd in paragraaf 2.2.3 van het provinciaal inpassingsplan. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Tot slot vreest indiener voor een verkeersaantrekkende werking van de nieuwe N629, waardoor er niet voorzien wordt in een duurzame oplossing. | Bij de beschouwing van de alternatieven in het MER is de verkeersaantrekkende werking onderzocht (paragraaf 6.4). Deze is beperkt. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 9 | 4317501 | Indiener stelt dat de nieuwe N629 leidt tot het einde van natuurgebied ’t Blik, doorsnijding van de Duiventoren en verstoring van de rust in 58 hectare natuur.<br>Daarnaast is indiener van mening dat door aanleg van de nieuwe N629 natuurhistorische elementen verloren gaan. | De realisatie van de nieuwe N629 heeft negatieve effecten op natuur en cultuurhistorie. De negatieve effecten zullen worden gecompenseerd middels investeringen in de ruimtelijke kwaliteit van het landschap rondom de N629. Maatregelen zijn gericht op zowel natuur, recreatie als cultuurhistorie.<br><br>Voor het doorsnijden (verstoren) van het Natuurnetwerk Nederland zijn in artikel 5.6 van de Verordening ruimte Noord-Brabant compensatieregels opgesteld. Hiervoor is een Compensatieplan opgesteld, dat onderdeel is van het ontwerp-Provinciaal Inpassingsplan N629 en voldoet aan deze regels. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener stelt dat de luchtkwaliteit in de woonomgeving door aanleg en gebruik van de nieuwe N629 niet tot nauwelijks verbetert en dat dit als zodanig ook toegegeven is door de provincie in de nota van inspraak bij het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan. | Uit het MER en het luchtkwaliteitsonderzoek (t.b.v. het Provinciaal Inpassingsplan), blijkt dat de normen voor fijnstof als gevolg van de aanleg en het gebruik van de nieuwe N629 nergens overschreden worden. Uit het MER blijkt dat de alternatieven hierop niet onderscheidend zijn ten opzichte van elkaar.<br><br>In het MER wordt geconcludeerd dat het voorkeursalternatief een positief effect heeft op het aantal overschrijdingsdagen voor fijnstof. Ook al zijn de effecten niet groot (niet in betekenende mate), er is wel degelijk sprake van een verbetering van de luchtkwaliteit op het gebied van fijnstof. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | Indiener stelt dat de beperking van geluidbelasting in de Dongense woonwijken ook met geluidarm asfalt op de bestaande N629 en Westerlaan te bereiken is. Tevens is indiener van mening dat dit beschouwd had moeten zijn in het concept-MER teneinde tot een eerlijke vergelijking van de alternatieven te komen. | Het treffen van maatregelen aan de bestaande N629 voor het oplossen van de verkeersproblematiek op de weg staat bekend als het nulplusalternatief. Het nulplusalternatief biedt onvoldoende oplossend vermogen voor de toekomst en is daarom afgevallen als volwaardig alternatief voor de nieuwe N629. Dit is nader onderbouwd in paragraaf 2.2.3 van het provinciaal inpassingsplan. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener geeft aan dat op de nieuwe N629 sprake is van een I/C-verhouding van 0,4. Volgens indiener duidt dit op onderbenutting van nieuwe infrastructuur. | I/C-verhoudingen (verhouding tussen de verkeersintensiteit op een weg en de capaciteit van de weg en daarmee een indicator voor de kans op filevorming) worden afgeleid van de (maatgevende) spitsperioden. Het klopt dat er bij een I/C-verhouding van 0.4 ruim voldoende groeimogelijkheden zijn voor het verkeer. De verschillende alternatieven uit het MER zijn onder meer beoordeeld op de robuustheid van de oplossing. Het is van belang dat het gekozen alternatief in staat is een groei van de verkeersdruk op te vangen. De aanwezigheid van deze restcapaciteit wordt daarom als positief gezien. Zie hiervoor de toelichting in paragraaf 6.2.1.1 van het MER. Andere alternatieven (met name het 0+-alternatief en het alternatief ‘Parallel Noord’) kennen een veel hogere I/C-verhouding. Daarom scoort het voorkeursalternatief beter op dit aspect. De toekomstvastheid van het alternatief ‘Bundeling Noord’ is beter dan die van de overige alternatieven. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | Indiener stelt dat de nieuwe N629 te duur is in verhouding tot het nut van die weg. | De aanleg van nieuwe infrastructuur gaat gepaard met kosten. Dit aspect is meegewogen bij de keuze voor het voorkeursalternatief. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Met de nieuwe weg worden het volgens indiener gevaarlijkste stuk van de Heistraat, vanwege de oversteek bij de Hoge Dijk en de situatie bij de AVRI, nog niet veilig. De extra kosten voor verbetering van de Heistraat komen voor rekening van de gemeenten. Raming van die kosten is onbekend; er is nog geen uitwerkingsovereenkomst tussen provincie en gemeenten afgesloten. Die overeenkomst zou er moeten liggen voor de gemeenteraden zich definitief uitspreken. Aldus indiener. | Er zijn inmiddels uitvoeringsovereenkomsten afgesloten tussen de provincie en de gemeente Oosterhout voor de aanpassingen aan de bestaande N629/Heistraat. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | De indiener is van mening dat er weinig draagvlak voor een nieuwe weg door de natuur is. Indiener vreest dat verzet tegen de nieuwe N629 gaat leiden tot lange procedures waardoor een daadwerkelijke oplossing voor aanpak van de problemen op en om de bestaande N629 vertraging oploopt. | Bij een ontwikkeling als de aanleg van de nieuwe N629 zijn altijd voor- en tegenstanders. De procedure om te komen tot de vaststelling van het plan zal doorlopen worden. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener stelt dat de prognoses van verkeersintensiteiten achterhaald zijn. | Het planbureau voor de leefomgeving is één van de landelijke instanties, die de ontwikkelingen voor de mobiliteit in beeld brengt en hiermee de basis vormt voor de verkeersmodellen. Het planbureau gaat uit van een stijging van de personenmobiliteit. Dat geldt voor autokilometers, maar ook voor | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | openbaar vervoer en langzaam verkeer (fietsen). | |
| | | Indiener is van mening dat het beleid zich moet richten op duurzaamheid. | De provincie richt zich met de aanleg van de nieuwe N629 op een toekomstvaste (duurzame) oplossing voor de problemen rond de bestaande N629. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener stelt het nut en de noodzaak van een nulplusalternatief niet te zien. Indiener stelt voor om in plaats van de nieuwe N629 in te zetten op de volgende maatregelen ter verbetering van de bestaande N629: snelheidsverlaging naar 60 kilometer per uur, zogenoemd stil asfalt aanbrengen en de parkeervoorzieningen bij tuincentrum AVRI verbeteren al dan niet met behulp van een minirotonde. | Zie eerder antwoord over het nulplusalternatief. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| 10 | 4319971 | Indiener (Waterschap Brabantse Delta) geeft aan dat eerder door indiener gedane aanbevelingen naar tevredenheid verwerkt zijn. Wel doet indiener een concreet tekstvoorstel voor de beschrijving van de Keur van indiener. Indiener verzoekt de bestaande tekst over de Keur in de toelichting op het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan te vervangen door het tekstvoorstel van indiener. | De tekst over de Keur zoals die in de toelichting op het provinciaal inpassingsplan opgenomen is, wordt vervangen door het tekstvoorstel van indiener. | De toelichting van het PIP wordt aangepast op basis van de zienswijze. De tekst over de Keur van het Waterschap wordt verwerkt. |
| | | Indiener verzoekt om in de waterparagraaf in de toelichting op het provinciaal inpassingsplan aandacht te besteden aan het gebruik van milieuvriendelijke bouwmaterialen en het | In de waterparagraaf in de toelichting op het provinciaal inpassingsplan zal aandacht worden besteed aan het gebruik van niet-uitlogende en milieuvriendelijke bouwmaterialen. Voor het overige ziet de opmerking van indiener op een | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. De vraag van het Waterschap wordt meegenomen in het |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | achterwege laten van uitlogende bouwmaterialen. | uitvoeringsaspect. Waar mogelijk zal het gebruik van niet-uitlogende en milieuvriendelijke bouwmaterialen contractueel gestimuleerd worden. | wensenpakket richting de aannemer. |
| 11 | 4321576 | Indiener geeft aan het onbegrijpelijk te vinden dat in tijden van klimaatverandering voor de nieuwe N629 zoals opgenomen in het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan gekozen wordt. Indiener vindt de afname van natuur en open ruimte aan de randen van Dongen als gevolg van de nieuwe N629 en de daarmee samenhangende toegenomen druk op bestaande natuur als gevolg van recreatie niet acceptabel. De voorgestelde natuurcompensatie is volgens indiener niet voldoende om de aantasting van de natuur weg te nemen. | Om te komen tot de voorkeursvariant “Bundeling Noord” voor het oplossen van de verkeersproblematiek op de N629 zijn diverse alternatieven uitgewerkt en met elkaar vergeleken. Alle belangen die spelen, ook de gevolgen voor de natuur, zijn bij de vergelijking meegewogen. Voor de aantasting/verstoring van de natuur worden maatregelen ter compensatie getroffen. Hiervoor zijn de regels uit de Verordening Ruimte (artikel 5) gevolgd. Ook de zone langs het kanaal komt hiervoor in aanmerking. De compensatie, zoals omschreven in het PIP, voldoet hiermee aan de voorwaarden uit de Verordening ruimte. In het plangebied worden mitigerende maatregelen getroffen voor de soorten, die (kunnen) voorkomen in het gebied. De compensatie heeft een oppervlaktetoeslag van 2/3 voor extra compensatie van het verlies aan kwaliteit.<br>De realisatie van de nieuwe N629 heeft negatieve effecten op natuur en cultuurhistorie.<br>De negatieve effecten zullen onder meer worden gecompenseerd middels investeringen in de ruimtelijke kwaliteit van het landschap (landschappelijke kwaliteitsverbetering) rondom de N629. Maatregelen zijn gericht op zowel natuur, | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | recreatie als cultuurhistorie. Eén van de maatregelen is het maken van nieuwe recreatieve verbindingen. De cultuurhistorisch karakteristieke zandpaden in het gebied worden daarbij zoveel mogelijk teruggebracht of in stand gehouden. | |
| | | Indiener wijst op het nee, tenzij-principe bij aantasting van het Natuurnetwerk Brabant. Volgens indiener betekent dit dat aantasting van dit natuurnetwerk alleen toegestaan is wanneer er sprake is van een groot openbaar belang en wanneer er geen andere oplossingen die aantasting van het Natuurnetwerk Brabant kunnen voorkomen voorhanden. Indiener stelt zich op het standpunt dat aan deze voorwaarden niet voldaan is. | Het “Nee, tenzij-principe” is nader onderbouwd in paragraaf 2.3.2 van het PIP voor de nieuwe N629. Indiener heeft gelijk dat dit niet voldoende was gedaan in het ontwerp inpassingsplan. Hierin komt ook het groot openbaar belang aan bod. | Het “Nee, tenzij-principe” is nader onderbouwd in paragraaf 2.3.2 van het PIP. |
| | | Indiener stelt dat niet aangetoond is dat er sprake is van een groot openbaar belang, omdat er volgens indiener te weinig onderzoek naar de mogelijkheden om de bestaande infrastructuur te verbeteren, plaatsgevonden heeft. | Zie vorige punt. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | De indiener is van mening dat in de besluitvorming de aantasting van de Duiventoren en ’t Blik niet of nauwelijks een rol gespeeld hebben. Het behoud van deze natuurgebieden die volgens indiener ook een cultuurhistorische waarde hebben is volgens indiener van groter maatschappelijk en openbaar belang dan de aanleg van een nieuwe weg. | Zie vorige punt. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | Indiener is van mening dat de voorstelde natuurcompensatie het verlies aan rust en ruimte niet afdoende compenseren. Indiener stelt zich op het standpunt dat het leefgebied van veel soorten (buizerd, havik, reiger, vleermuis, bijen en andere bestuivende insecten en ook beschermde zoogdieren)onherstelbaar aangetast wordt. Daarnaast is in dit geval aldus indiener geen sprake van compensatie voor de aantasting van de natuur, omdat de provincie al de verplichting heeft om langs het Wilhelminakanaal een natte ecologische verbindingszone aan te leggen. | Zie reactie op eerste punt uit de zienswijze.<br><br>De provincie is verantwoordelijk om het landelijke natuurnetwerk te realiseren in de provincie Noord-Brabant. Hiervoor stelt het Rijk ook financiële middelen beschikbaar. Binnen dit landelijke natuurnetwerk moet de provincie zich ook houden aan de regels die daarvoor door het Rijk zijn gesteld.<br><br>Naast dit landelijke natuurnetwerk (NNN) hebben wij ook eigenstandige provinciale ambities op het gebied van de ontwikkeling van natuur verwerkt in het Natuurnetwerk Brabant (NNB). Dit NNB is daarmee groter van omvang dan waar wij vanuit landelijke afspraken verantwoordelijk voor zijn. Binnen die extra omvang van het natuurnetwerk kunnen wij eigenstandig beleid ontwikkelen. Dit is ook in de Structuurvisie RO aangegeven. Als gevolg van deze benadering is het voor ons mogelijk om ambities in het Natuurnetwerk en de Natuurverbindingen (EVZ's), zoals de EVZ langs het Wilhelminakanaal, te realiseren door middel van inzet van compensatieverplichtingen die, na strenge toetsing en weging van waarden, voortvloeien uit ontwikkelingen die gepaard gaan met aantasting van het NNB. Voor de ontwikkeling van het eigen deel van het natuurnetwerk stellen wij eigen middelen beschikbaar. Dit is geen verplichting vanuit het Rijk. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | Indiener vraagt provinciale staten om het provinciaal inpassingsplan in kwestie af te wijzen. Indiener roept daarnaast gedeputeerde staten op om samen met de gemeenten Dongen en Oosterhout te zoeken naar alternatieven waarmee de verkeersproblematiek op de N629 aangepakt kan worden en waarbij natuur gerespecteerd en behouden wordt. | Alle zinvolle alternatieven zijn reeds in beeld gebracht en onderzocht, zie daarvoor de NRD. Op basis van dat onderzoek is het huidige voorkeursalternatief gekozen. Wij zien geen aanleiding om nieuw onderzoek naar alternatieven uit te voeren omdat wij de nu gekozen oplossing als beste oplossing zien. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| 12 | 4321882 | Indiener maakt bezwaar tegen de eenrichtingsweg richting Oosteind van de ovonde. Indiener wil dat de weg in twee richtingen opengesteld wordt: van Oosteind naar de ovonde en andersom. Volgens indiener worden hiermee de volgende knelpunten ondervangen:<br>• Het verkeer dat rechtsaf de N629 op wil gaan, hoeft niet meer te wachten. Dit bevordert de doorstroming op zowel de N629 als op de Provincialweg in Oosteind.<br>• Verkeer dat vanaf de ovonde naar Oosteind wil rijden kan vloeiend doorstromen over de Provincialweg. Dit verkeer hoeft dan niet te wachten voor verkeer dat staat te wachten tot het rechtsaf de N629 op kan gaan.<br>• Via de tweerichtingenweg kan landbouwverkeer richting de ovonde rijden zodat het niet over de N629 naar de ovonde hoeft te rijden. | De consequenties van het twee richtingen maken van de parallelweg zijn als volgt:<br>• In het huidige plan zijn de twee routes (van/ naar Oosteind) van elkaar gescheiden (hoofdrijbaan versus parallelweg) Dit kan bij weggebruikers onduidelijkheid geven en daardoor illegale linksaf bewegingen op het VRI kruispunt N629/ Provincialeweg veroorzaken. Bij het voorstel tot invoeren van tweerichtingenverkeer op de parallelweg wordt de bereikbaarheid van Oosteind eenvoudiger en daardoor begrijpelijker.<br>• De complexiteit van de VRI wordt er niet door vergroot. In de basis is op de parallelweg eenrichting verkeer in zuidelijke richting voorzien. Bij twee richtingenverkeer komt er een nieuwe noordelijke rijrichting bij. Vanuit Oosteind gaat het om de ‘korte bocht’ en zijn er geen nieuwe conflicten.<br>• Tweerichtingen verkeer op de parallelweg komt ook ten goede van de doorstroming op de N629. Immers landbouwverkeer kan ook gebruik maken van de parallelweg. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | • De fietsoversteek bij de ovonde krijgt meer conflicterend gemotoriseerd verkeer te verwerken. Feitelijk is dit een achteruitgang in verkeersveiligheid.<br>• De opstelcapaciteit van het wegvak tussen ovonde en parallelweg is circa 20 meter. Door de toevoeging van verkeer ontstaat een groter risico op blokkade van de kruising.<br>• In het huidige ontwerp zijn er geen conflicten tussen gemotoriseerd verkeer op de T-splitsing parallelweg/ verbinding ovonde. Door tweerichtingen in te stellen op de parallelweg ontstaat er één nieuw conflict (vanuit het zuiden linksaf richting ovonde i.r.t. vanuit het noorden rechtsaf richting ovonde) Dit heeft gevolgen voor de verkeersveiligheid én het attentieniveau van de fietsoversteek.<br>• Nadeel is uiteraard dat er meer ruimte in de breedte nodig is en daardoor vermoedelijk extra grond moet worden aangekocht.<br><br>Alles overwegende wordt dit verzoek niet gehonoreerd. | |
| 13 | 4322377 t/m 4322379 | Indiener (de N.V. Rotterdam-Rijn Pijpleiding Maatschappij) geeft aan in het plangebied een tweetal ondergrondse leidingen voor het onder hoge druk vervoeren van brandstoffen te exploiteren. Volgens indiener zijn de leidingen van indiener niet geheel opgenomen en beschreven in het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan. | De leidingen van indiener waren inderdaad niet volledig opgenomen in het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan. In het vast te stellen provinciaal inpassingsplan wordt dit opgelost. Onderstaande teksten lichten toe hoe in deze oplossing voorzien wordt. | De leidingen, die indiener noemt, worden opgenomen en beschreven in het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | Indiener verzoekt om de beschrijving alsnog in zijn geheel op te nemen. | | |
| | | Indiener verzoekt tot het bestemmen van de leidingen van indiener als 'Leiding – Brandstof'. Indiener doet een concreet voorstel voor deze wijze van bestemmen. | De leidingen van indiener liggen in een leidingstrook en zijn daarom bestemd met de dubbelbestemming 'Leiding – Leidingstrook'. | De belemmeringenstrook van de leidingen worden opgenomen op de verbeelding. |
| | | De indiener geeft aan dat beide leidingen van indiener aan weerszijden van de leiding een belemmeringenstrook van 5 meter breed kennen. In de contouren van deze belemmeringenstrook geldt een aantal verboden. Indiener verzoekt om in het natuurcompensatieplan rekening te houden met deze verboden. | Voor de natuurcompensatie/inrichting van de EVZ zullen de verboden uit de belemmeringenstrook van de leiding worden gerespecteerd. | De belemmeringenstrook van de leidingen worden opgenomen op de verbeelding en in de regels, zoals indiener voorstelt. |
| | | Tot slot verzoekt indiener tot het weergeven van beide leidingen en de bijbehorende belemmeringenstroken op de verbeelding van het provinciaal inpassingsplan. | De leidingen van indiener liggen in een leidingstrook. Daarom zijn de leidingen bestemd met de dubbelbestemming 'Leiding – Leidingstrook'. Deze bestemming is opgenomen op de verbeelding en in de regels. De belemmeringenstroken die bij de leidingstrook horen zijn weergegeven op de verbeelding. De bepalingen ten aanzien van deze belemmeringenstroken zijn opgenomen in de regels van het inpassingsplan. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| 14 | 4322530 | Indiener geeft aan bezwaren te hebben tegen de situatie zoals die in de toekomst op de Hoogstraat tussen de bestaande N629 en de Provincialeweg voorzien is. Indiener stelt zich op het standpunt dat er op dit gedeelte van de Hoogstraat te weinig ruimte is om conflicten tussen fietsverkeer, vrachtverkeer en landbouwverkeer te voorkomen. Indiener vreest mede voor de verkeersveiligheid, in | Door de gemeente Oosterhout wordt een voorstel tot herinrichting van de Heistraat uitgewerkt. Ook de aangrenzende delen van de Hoogstraat (tussen de toekomstige fietstunnel en de Provincialeweg) en de Ekelstraat worden daarin meegenomen. Daarbij wordt rekening gehouden met de voorziene wijziging in het gebruik. De verwachting ten aanzien van de Hoogstraat Oost is dat de hoeveelheid autoverkeer zal | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | het bijzonder die van fietsers, op de kruising Hoogstraat-Provincialeweg waar volgens indiener een onoverzichtelijke bocht gemaakt moet worden. | afnemen ten opzichte van de huidige situatie. Wel wordt een toename van de hoeveelheid landbouw- en vrachtverkeer verwacht.<br><br>Door middel van rijcurven is getoetst in hoeverre vracht-, landbouwverkeer én fietsverkeer via het kruispunt Provincialeweg – Hoogstraat op een veilige wijze kan worden afgewikkeld. Dit is mogelijk, zij het dat de bocht vanaf de Provincialeweg (west) richting de Hoogstraat krap is voor grote voertuigen. Bij de verdere uitwerking zal worden bekeken in hoeverre het kruispunt hierop moet worden aangepast. | |
| | | Indiener vraagt waarom in het bestemmingsplan voor het bedrijventerrein Everdenberg-Oost voorzien is in een verbindingsweg tussen dat bedrijventerrein en de bestaande N629. Indiener wijst op een toezegging van de gemeente Oosterhout dat Everdenberg-Oost niet aangesloten wordt voordat de nieuwe N629 gereed is. | De provincie heeft samen met de gemeenten Oosterhout en Dongen in 2014 besloten om de aanpak van de nieuwe N629 in twee fasen te knippen. De eerste fase betreft de reconstructie van de aansluiting op de A27. De berekeningen die uitgevoerd zijn t.b.v. het bestemmingsplan Everdenberg-Oost laten zien dat met de reconstructie van de aansluiting op de A27 er voldoende ruimte is op de bestaande Heistraat om het verkeer van en naar Everdenberg-Oost te verwerken. Het bestemmingsplan voor die eerste fase van de N629 is onherroepelijk. Om te zorgen dat de eerste fase ook daadwerkelijk uitgevoerd is, voordat bedrijven hun deuren kunnen openen, is dit als een verplichting (een zogenaamde voorwaardelijke bepaling) opgenomen in het bestemmingsplan Everdenberg-Oost. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 15 | 4323983 | Indiener is van mening dat geen of onvoldoende rekening is gehouden met de flora en fauna in de Duiventoren en 't Blik. | Om te komen tot de voorkeursvariant "Bundeling Noord" voor het oplossen van de verkeersproblematiek op de N629 zijn diverse alternatieven uitgewerkt en met elkaar vergeleken. Alle belangen die spelen, ook de gevolgen voor de natuur, zijn bij de vergelijking meegewogen. Voor de aantasting/verstoring van de natuur worden maatregelen ter compensatie getroffen. Hiervoor zijn de regels uit de Verordening Ruimte (artikel 5) gevolgd. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener ziet niet in wat het nut en de noodzaak van het nieuwe bedrijventerrein Everdenberg-Oost is, indiener wijst daarbij op de grote leegstand onder agrarische bedrijven. | Voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein Everdenberg Oost is een bestemmingsplan vastgesteld door de gemeenteraad van Oosterhout. In dat bestemmingsplan is ook de noodzaak van de ontwikkeling van het bedrijventerrein onderbouwd. Het ontwerp PIP heeft uitsluiting betrekking op de ontsluitingsweg waarmee Everdenberg Oost op de nieuwe N629 wordt aangesloten (en niet op het bedrijventerrein). | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener stelt dat de aanleg van de nieuwe N629 leidt tot versnippering van het natuurlandschap. | De nieuwe N629 doorkruist inderdaad het natuurgebied van De Duiventoren en 't Blik. Deze verstoring wordt echter gecompenseerd door de aanleg van een nieuwe EVZ langs het Wilhelminakanaal met aangrenzend twee stapstenen. De functie van een EVZ is het verbinden van natuurgebieden.<br>Vanuit een groter perspectief bezien is er daarom geen sprake van versnippering van natuurgebieden. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | Tot slot geeft indiener aan dat door de nieuwe N629 het tuincentrum AVRI minder bezoekers zal krijgen. Indiener vreest voor inkomstenderving of faillissement van dat tuincentrum. | Voor financiële nadelige gevolgen als gevolg van de uitvoering van het project kan (na vaststelling/onherroepelijk worden van het inpassingsplan) een verzoek tot nadeelcompensatie worden gedaan bij de provincie. Er wordt vervolgens onderzocht of indiener hier recht op heeft. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| 16 | 4324199 | De indiener is van mening dat de nieuwe N629 leidt tot verstoring van oude natuur in Dongen. Indiener vindt dit niet acceptabel omdat volgens indiener het nut en de noodzaak van de weg niet aangetoond zijn. | De motivatie in het ontwerp-inpassingsplan voor de nut en noodzaak van de aanleg van de nieuwe N629 is niet erg uitgebreid. In paragraaf 2.3.2 wordt in het kader van het “Nee, tenzij-principe” beter onderbouwd waarom de aanleg van de weg op deze manier plaatsvindt. | In paragraaf 2.3.2 van de toelichting van het inpassingsplan wordt de nut en noodzaak van de weg in het kader van het “Nee, tenzij-principe” beter onderbouwd. |
| | | Indiener stelt dat de realisatie van de nieuwe N629 niet leidt tot een verbetering van de doorstroming. | Het MER concludeert dat de reistijden zullen verkorten met de nieuwe N629, al zijn de verschillen niet heel groot. Dit heeft mede te maken met het korte traject van de nieuwe en bestaande weg. De doorstroming van het verkeer in de nieuwe situatie zal echter beter zijn omdat bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer gescheiden worden. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener stelt ook dat de geluidsituatie weliswaar verbeterd aan de Westerlaan, maar juist verslechtert aan de Doelstraat en Groenstraat. | De verschillen in geluidsbelasting voor en na de aanleg van de (verschillende alternatieven van de) nieuwe N629 rondom de bestaande N629 en de Westerlaan zijn inzichtelijk gemaakt in bijlage 3. Voor de Groenstraat verandert de geluidsbelasting niet of nauwelijks, volgens deze figuur bij het voorkeursalternatief. Echter, door het verschuiven van de brug en het toepassen | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | van stiller asfalt, kan aangenomen worden dat de situatie van de Groenstraat verbetert. | |
| | | Indiener is van mening dat de nieuwe N629 niet voorziet in een oplossing voor de door indiener als gevaarlijk beleefde situatie bij tuincentrum AVRI. Indiener vermoedt verergering van deze situatie omdat er op rustige momenten harder gereden zal worden. | Door de aanleg van de nieuwe N629 verandert de functie en gebruik van de bestaande Heistraat. Voorts zal de maximumsnelheid op de Heistraat dan ook worden teruggebracht naar 60 km/h. Een wijziging van de functie, gebruik en de maximumsnelheid op de Heistraat vraagt om een andere inrichting van de weg. Door de gemeente Oosterhout wordt een voorstel tot herinrichting van de Heistraat uitgewerkt. Hiermee zal ook de situatie bij de AVRI veranderen en de veiligheid verbeteren. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener vreest voor een verkeersaantrekkende werking van de nieuwe N629 met alle luchtvervuiling van dien. | Bij de beschouwing van de alternatieven in het MER is de verkeersaantrekkende werking onderzocht (paragraaf 6.4). Deze is beperkt. In het concept-MER wordt geconcludeerd dat het voorkeursalternatief een positief effect heeft op het aantal overschrijdingsdagen voor fijnstof.<br><br>Uit het MER en het luchtkwaliteitsonderzoek (t.b.v. het Provinciaal Inpassingsplan), blijkt dat de normen voor fijnstof als gevolg van de aanleg en het gebruik van de nieuwe N629 nergens overschreden worden. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener stelt dat de nieuwe N629 niet gerealiseerd mag worden, omdat het nee, tenzij-principe in dit specifieke geval niet toegepast mag worden. | De motivatie voor de toepassing van het Nee, tenzij-principe is uitgewerkt in paragraaf 2.3.2 van het inpassingsplan. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 17 | 4324891, tevens 4324929 en 4324934 | Indiener tekent bezwaar aan tegen de realisatie van de nieuwe N629, omdat deze weg percelen van indiener doorkruist wat de bedrijfsvoering van indiener bemoeilijkt. | Voor financiële nadelige gevolgen als gevolg van de uitvoering van het project kan een verzoek tot nadeelcompensatie worden gedaan bij de provincie. Er wordt vervolgens onderzocht of indiener hier recht op heeft. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener tekent bezwaar aan tegen de realisatie van de nieuwe N629, omdat deze weg percelen van indiener doorkruist en een gedeelte van een perceel van indiener bestemd wordt als 'Groen' en 'Water'. Indiener stelt dat dit ten koste gaat van diens bedrijf. | Voor financiële nadelige gevolgen als gevolg van de uitvoering van het project kan een verzoek tot nadeelcompensatie worden gedaan bij de provincie. Er wordt vervolgens onderzocht of indiener hier recht op heeft. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener tekent bezwaar aan tegen de realisatie van de nieuwe N629 omdat door de nieuwe N629 de eigendommen van indiener in Seters en Teteringen moeilijker te bereiken worden. Indiener geeft aan dat dit leidt tot omrijdschade. | Voor financiële nadelige gevolgen als gevolg van de uitvoering van het project kan een verzoek tot nadeelcompensatie worden gedaan bij de provincie. Er wordt vervolgens onderzocht of indiener hier recht op heeft. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| 18 | 4325158, tevens 4325799 en 4330233 | Indiener stelt dat door de gekozen oplossing diens perceel gehalveerd en onbereikbaar wordt. | Voor financiële nadelige gevolgen als gevolg van de uitvoering van het project kan een verzoek tot nadeelcompensatie worden gedaan bij de provincie. Er wordt vervolgens onderzocht of indiener hier recht op heeft. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener is van mening dat sluizen nodig zijn om de grondwaterstaat onder de eigendommen van indiener op peil te houden. | Uit de waterparagraaf van het inpassingsplan blijkt dat sluizen niet nodig zijn om het waterpeil te beheersen in het plangebied. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | De indiener geeft aan dat door de realisatie van de nieuwe N629 diens perceel doormidden wordt gesneden. Daardoor ontstaat volgens indiener een perceel dat niet toegankelijk is omdat | Het perceel blijft ook in de toekomst toegankelijk vanaf de parallelweg Hoogstraat - Ter Horst. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | landbouwverkeer het perceel niet op of af kan gaan. | | |
| | | Indiener stelt dat door het provinciaal inpassingsplan de huiskavel van indiener verkleind wordt, eerder leidde deelproject 1 ook tot een verkleining van indieners huiskavel, zo stelt indiener. | Volgens ons is dit niet het geval. Dit geldt voor deelproject 1, maar niet voor deelproject 2. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener geeft aan dubbel getroffen te worden door het provinciaal inpassingsplan omdat weidegang van diens koeien minder gemakkelijk wordt. | Voor financiële nadelige gevolgen als gevolg van de uitvoering van het project kan een verzoek tot nadeelcompensatie worden gedaan bij de provincie. Er wordt vervolgens onderzocht of indiener hier recht op heeft. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | De indiener ziet de aanleg van een carpoolplaats op Ter Horst als onwenselijk omdat deze carpoolplaats leidt tot extra verkeersbewegingen op het kruispunt N629 - Ter Horst - Provincialeweg. Volgens indiener beperkt dit tevens de mogelijkheid om Ter Horst met landbouwvoertuigen in een keer te verlaten. | In het PIP is geen carpoolplaats voorzien op Ter Horst. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener vreest voor een verkeersaantrekkende werking van de nieuwe N629 met alle fijnstofuitstoot van dien. Indiener vreest dat dit fijnstof neerslaat op diens percelen. | Bij de beschouwing van de alternatieven in het MER is de verkeersaantrekkende werking onderzocht (paragraaf 6.4). Deze is beperkt. In het MER wordt geconcludeerd dat het voorkeursalternatief een positief effect heeft op het aantal overschrijdingsdagen voor fijnstof. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener stelt voor om de N629 in zijn geheel open te stellen voor landbouwverkeer zodat de Hoogstraat ontlast wordt. | Voor het landbouwverkeer wordt een parallelweg aangelegd tussen de Hoogstraat en de aansluiting met Everdenberg-Oost. Dit wordt meegegeven als eis richting de | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | aannemer, die het project zal gaan uitvoeren. De breedte van de bestemming Verkeer is groot genoeg om deze parallelweg te realiseren, zonder de verbeelding aan te passen. | |
| | | Indiener stelt voor geen aansluiting te maken voor carpool aan Ter Horst. Het is niet nodig om verkeer van de snelweg het dorp in te leiden. Dit belast het kruispunt Ter Horst – Provinciale weg. | In het PIP is geen carpoolplaats voorzien op Ter Horst. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| 19 | 4325858 | Indiener trekt het nut en de noodzaak van de nieuwe N629 in twijfel. Indiener stelt dat de nieuwe N629 niet leidt tot ontlasting van de bestaande N629. Indiener vindt daarbij de verhouding tussen de realisatiekosten en het natuurbelang enerzijds en het effect van de nieuwe N629 anderzijds uit verhouding. | De motivatie in het ontwerp-inpassingsplan voor de nut en noodzaak van de aanleg van de nieuwe N629 is niet erg uitgebreid. In paragraaf 2.3.2 wordt in het kader van het “Nee, tenzij-principe” beter onderbouwd waarom de aanleg van de weg op deze manier plaatsvindt. | In paragraaf 2.3.2 van de toelichting van het inpassingsplan wordt de nut en noodzaak van de weg in het kader van het “Nee, tenzij-principe” beter onderbouwd. |
| 20 | 4325923 | Indiener dient een zienswijze in die op hoofdlijnen gelijk is aan de zienswijze zoals verwoord in het pamflet van de Vereniging ‘Spaar de Duiventoren en het Blik’. Dat pamflet is samengevat en beantwoord in paragraaf 4.2 van deze reactienota. | De zienswijze van de Vereniging ‘Spaar de Duiventoren en het Blik’ wordt hier als ingelast en herhaald beschouwd. Voor de samenvatting en beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 4.2 van deze reactienota. | De zienswijze van de Vereniging ‘Spaar de Duiventoren en het Blik’ leidt tot wijzigingen van het PIP, zoals genoemd in paragraaf 4.1.3. |
| | | Verder stelt indiener voor om de reeds bestaande Steenovensebaan open te stellen. | De Steenovensebaan is aangewezen als verblijfsgebied (60 km/u). Vanwege de aanwezige woningen, recreatieve functies en veel fietsers zijn in het verleden juist maatregelen getroffen om de verkeersveiligheid te waarborgen door het weren van doorgaand verkeer. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 21 | 4320618 | Indiener is van mening dat natuurgebieden gespaard moeten worden. Indiener ziet tuincentrum AVRI als het grootste probleem en pleit voor het eerst aanpakken van die problematiek. | Het treffen van maatregelen aan de bestaande N629 voor het oplossen van de verkeersproblematiek op de weg staat bekend als het nulplusalternatief. Het nulplusalternatief biedt onvoldoende oplossend vermogen voor de toekomst en is daarom afgevallen als volwaardig alternatief voor de nieuwe N629. Dit is nader onderbouwd in paragraaf 2.2.3 van het provinciaal inpassingsplan. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| 22 | 4326203 | Indiener dient een zienswijze in die op hoofdlijnen gelijk is aan de zienswijze zoals verwoord in het pamflet van de Vereniging ‘Spaar de Duiventoren en het Blik’. Dat pamflet is samengevat en beantwoord in paragraaf 4.2 van deze reactienota. | De zienswijze van de Vereniging ‘Spaar de Duiventoren en het Blik’ wordt hier als ingelast en herhaald beschouwd. Voor de samenvatting en beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 4.2 van deze reactienota. | De zienswijze van de Vereniging ‘Spaar de Duiventoren en het Blik’ leidt tot wijzigingen van het PIP, zoals genoemd in paragraaf 4.2.3. |
| 23 | 4326210 | Indiener dient een zienswijze in die op hoofdlijnen gelijk is aan de zienswijze zoals verwoord in het pamflet van de Vereniging ‘Spaar de Duiventoren en het Blik’. Dat pamflet is samengevat en beantwoord in paragraaf 4.2 van deze reactienota. | De zienswijze van de Vereniging ‘Spaar de Duiventoren en het Blik’ wordt hier als ingelast en herhaald beschouwd. Voor de samenvatting en beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 4.2 van deze reactienota. | De zienswijze van de Vereniging ‘Spaar de Duiventoren en het Blik’ leidt tot wijzigingen van het PIP, zoals genoemd in paragraaf 4.2.3. |
| 24 | 4326298 | Indiener dient een zienswijze in die op hoofdlijnen gelijk is aan de zienswijze zoals verwoord in het pamflet van de Vereniging ‘Spaar de Duiventoren en het Blik’. Dat pamflet is samengevat en beantwoord in paragraaf 4.2 van deze reactienota | De zienswijze van de Vereniging ‘Spaar de Duiventoren en het Blik’ wordt hier als ingelast en herhaald beschouwd. Voor de samenvatting en beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 4.2 van deze reactienota. | De zienswijze van de Vereniging ‘Spaar de Duiventoren en het Blik’ leidt tot wijzigingen van het PIP, zoals genoemd in paragraaf 4.2.3. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 25 | 4326549 | Indiener is van mening dat de fietstunnel in de Hoogstraat open gesteld moet worden voor al het verkeer, indiener stelt daarom een volwaardige doorgang onder de nieuwe N629 voor. | In december 2015 heeft de gemeenteraad van Oosterhout besloten dat de Hoogstraat de nieuwe N629 met een fietstunnel zal kruisen. Om Oosteind via de Hoogstraat met Oosterhout verbonden te houden, wordt een parallelweg langs de nieuwe N629 aangelegd waarmee het westelijke deel van de Hoogstraat via Ter Horst wordt aangesloten op de N629 en de Provincialeweg. Deze oplossing genoot de voorkeur boven een tunnel voor alle verkeer, o.a. vanwege de kosten en ruimtelijke inpasbaarheid en omdat de Hoogstraat West daarmee minder aantrekkelijk wordt gemaakt voor doorgaand verkeer. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener vreest dat indien niet voorzien wordt in een volwaardige verbinding onder de nieuwe N629, de kruising N629 – Ter Horst – Provincialeweg verstopt zal raken door het verkeer tussen Oosterhout en Oosteind, vice versa. | Uit de verkeersonderzoeken, die zijn uitgevoerd in het kader van het PIP, blijkt niet dat er sprake zal zijn van opstoppingen bij het genoemde kruispunt. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| 26 | 4326636 | Volgens de indiener leidt de nieuwe N629 tot aantasting van een (inmiddels zeldzaam geworden) gebied van grote cultuurhistorische en landschappelijke waarde. Daarom maakt indiener bezwaar tegen de nieuwe N629. | De realisatie van de nieuwe N629 heeft negatieve effecten op natuur en cultuurhistorie. De negatieve effecten zullen worden gecompenseerd middels investeringen in de ruimtelijke kwaliteit van het landschap rondom de N629. Maatregelen zijn gericht op zowel natuur, recreatie als cultuurhistorie. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| 27 | 4326641 | Stichting Achmea Rechtsbijstand (hierna: indiener) maakt namens hun cliënt bezwaar tegen de realisatie van de nieuwe N629. Indiener geeft aan dat het aan de | Voor financiële nadelige gevolgen als gevolg van de uitvoering van het project kan een verzoek tot nadeelcompensatie worden | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | Ekelstraat gevestigde glastuinbouwbedrijf van cliënt zich richt op de particuliere verkoop van glastuinbouwproducten. Een goede bereikbaarheid van dit bedrijf is daarom van belang. Afsluiting van de Ekelstraat leidt volgens indiener tot inkomstenderving voor diens cliënt. | gedaan bij de provincie. Er wordt vervolgens onderzocht of indiener hier recht op heeft. | |
| | | Voort geeft indiener aan dat het tracé van de nieuwe N629 over het westelijk gedeelte van het perceel van indiener loopt. Indiener geeft aan dat diens cliënt deze grond niet kan missen. Indiener stelt namelijk dat om de bereikbaarheid van het bedrijf te waarborgen op deze gronden een nieuwe in- en uitrit naar de nieuwe N629 gemaakt moet worden. Tevens moet hier volgens indiener een nieuwe parkeerplaats gemaakt worden als compensatie van het verlies aan bereikbaarheid door afsluiting van de Ekelstraat. De inrit en de parkeerplaats komen te liggen op gronden waar nu kassen staan. | Het tracé van de nieuwe weg ligt niet op de kas van indiener, mogelijk is dit slecht te zien op de verbeelding bij het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan. De afstand tussen de rand van de sloot langs de nieuwe N629 en de kas van indiener bedraagt minimaal 3 meter.<br><br>Nieuwe in- en uitritten die op de nieuwe N629 aansluiten om percelen te ontsluiten worden niet toegestaan.<br><br>Voor financiële nadelige gevolgen als gevolg van de uitvoering van het project kan een verzoek tot nadeelcompensatie worden gedaan bij de provincie. Er wordt vervolgens onderzocht of indiener hier recht op heeft. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Ten aanzien het tracé over het westelijk gedeelte van het perceel van diens cliënt geeft indiener ook aan dat de weg op voldoende afstand van de kassen van indiener moet liggen. Dit vanwege de sloot die naast de weg komt te liggen. Door de beperkte afstand tussen de kas en de sloot wordt het volgens indiener | Mogelijk is de verbeelding bij het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan wat verwarrend en is niet duidelijk te zien hoe groot de afstand tussen de bestemming ‘Verkeer’ en de kas van indiener is. De grens van het plangebied van het provinciaal inpassingsplan en na grondverwerving de vermoedelijke eigendomsgrens is de | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | voor cliënt onmogelijk om deze zijde van de kas te reinigen. | bestemming 'Verkeer'. De bestemming 'Agrarisch' voor de kas van indiener is opgenomen omdat de huidige watergang gedempt wordt en de gronden de bestemming 'Agrarisch' krijgen. De ruimte tussen de rand van de sloot langs de nieuwe N629 en de kas van indiener is op de smalste punten aan de noord- en zuidkant circa 3 meter. | |
| | | Indiener stelt dat de afstand tussen de nieuwe N629 en de kas van cliënt zo beperkt is dat er kans ontstaat op schade als gevolg van door wegverkeer veroorzaakt trillingshinder. | Wanneer de aanleg van de N629 leidt tot schade als gevolg van trillingen, kan de uitvoerende partij hier aansprakelijk voor worden gesteld. Indiener kan dan een verzoek indienen om de schade te vergoeden. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Voorts geeft indiener aan dat in de nieuwe situatie het bedrijf van cliënt ingesloten wordt door wegen. Mogelijkheden tot uitbreiding en ontwikkeling van dit bedrijf gaan daardoor verloren. | Voor financiële nadelige gevolgen als gevolg van de uitvoering van het project kan een verzoek tot nadeelcompensatie worden gedaan bij de provincie. Er wordt vervolgens onderzocht of indiener hier recht op heeft. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener geeft aan dat cliënt bezwaren heeft tegen afsluiting van de Ekelstraat, dit vanwege inkomstenderving. Indiener stelt daarom voor om het bedrijf te ontsluiten via een in- en uitrit op de nieuwe N629. Dat moet zo gebeuren dat er ook voldoende parkeerruimte voor klanten is. Volgens indiener beperkt dit de inkomstenderving die cliënt kan ondervinden. Indiener nodigt de provincie uit om over dit voorstel in overleg te | Zie vorige antwoord. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | treden met cliënt en stelt dat als er geen nieuwe aansluiting van het bedrijf op de nieuwe N629 komt, de Ekelstraat niet mag worden afgesloten. | | |
| | | Indiener stelt dat het provinciaal inpassingsplan duidelijkheid hoort te geven over het wegprofiel van de nieuwe N629. Dit profiel moet volgens indiener geborgd worden door middel van een voorwaardelijke verplichting in de regels van het provinciaal inpassingsplan. | Het wegprofiel is uitgewerkt in een concept-ontwerp voor de N629. Op hoofdlijnen staat het profiel van de weg vast en wordt dit meegegeven aan de aannemer om het uit te voeren. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener geeft aan dat uit het concept-MER bij het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan niet blijkt dat de effecten van de nieuwe N629 op de bereikbaarheid van aan- en omliggende percelen onderzocht is. | Eén van de uitgangspunten voor de alternatieven is (zie pag. 46 van het MER: Landbouwpercelen blijven toegankelijk, zo nodig via aanvullende maatregelen). Doorsnijding/versnippering is negatief beoordeeld voor alle alternatieven, pag. 427 van het MER. Voor goede beantwoording hebben we meer context nodig, binnen verkeer is o.a. beoordeeld op onderliggende wegennet voor autoverkeer, landbouwverkeer en fietsverkeer en is ook beoordeeld op oversteekbaarheid. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Ten aanzien van het concept-MER geeft indiener ook aan dat geen onderzoek is gedaan naar trillingshinder op kassen zoals de kas van cliënt. | Dat is inderdaad niet gebeurd in het kader van het MER. Gekeken is naar het aantal potentieel gehinderden: dit is gedaan door de aanwezigheid van woningen binnen 0-20 en 20-50 meter in beeld te brengen | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Tot slot stelt indiener dat in het concept-MER weliswaar de gevolgen van de nieuwe N629 voor agrarische bedrijven besproken worden, maar dat de effecten niet benoemd worden. Indiener stelt | Hier wordt weer over het concept-MER gesproken. Wij lezen op pag. 425 dat opgemerkt wordt dat de effecten voor akkerbouw, grasland en glastuinbouw opgeteld zijn en het effect op de | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | daarmee dat de berekening van de effecten zoals opgenomen in paragraaf 17.6 onjuist is. Volgens indiener wekt het concept-MER hiermee de impressie dat de nieuwe N629 niet leidt tot effecten voor glastuinbouwbedrijven. | verschillende functies daarmee min of meer als gelijkwaardig wordt behandeld. Dat wil niet zeggen dat de consequenties van het raken van een glastuinbouwgebied in kosten gelijk zijn als het raken van bijvoorbeeld grasland. Die kostenafweging kan een rol spelen bij de keuze voor het voorkeursalternatief. Uit tabel 17.10 blijkt dat er geen glastuinbouwareaal wordt aangetast. | |
| 28 | 4326647 | Indiener (Rijkswaterstaat) geeft aan niet eerder in de gelegenheid gesteld te zijn om een reactie te geven op een regulier voorontwerp van het provinciaal inpassingsplan. Er is aan Rijkswaterstaat niet eerder een verbeelding met bijbehorende regels voorgelegd. Indiener geeft aan dat indiener ten aanzien van het concreet opgenomen ruimtebeslag voor de bestemmingen 'Verkeer', 'Water', 'Natuur' en de aanduidingen 'overige zone – ecologische verbindingszone' aandachtspunten/randvoorwaarden over wil brengen. Deze aandachtspunten hebben onder andere te maken met de nieuw aan te leggen brug en het parallel aan het Wilhelminakanaal gelegen fietspad en inspectiepad. Tevens heeft indiener vragen over de natuurcompensatiemaatregelen en de inpassingsplannen. Indiener wenst een vervolgoverleg om de aandachtspunten/randvoorwaarden en vragen te bespreken. | In het kader van de planvorming voor de nieuwe N629 heeft op diverse momenten overleg en afstemming met Rijkswaterstaat plaatsgevonden, onder andere in het kader van het opstellen van de 'Notitie uitwerking voorkeursalternatief N629'. Die notitie bevatte nog geen verbeelding met bijbehorende regels.<br><br>Naar aanleiding van de zienswijze heeft inmiddels een nadere afstemming plaatsgevonden. De opmerkingen van indiener worden verwerkt in het PIP. Dit betekent concreet dat de EVZ langs het kanaal komt te liggen en het fietspad tussen de EVZ en de nieuwe N629. In de toelichting van het PIP is een nieuwe dwarsdoorsnede opgenomen. | Naar aanleiding van de zienswijze is het dwarsprofiel voor de EVZ langs het Wilhelminakanaal aangepast. De consequenties hiervan zijn verwerkt in de toelichting. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 29 | 4326658, tevens 4327823 en 4327824 | De indiener trekt de democratische besluitvorming, met name in de gemeente Dongen, die in het kader van deze procedure doorlopen is in twijfel. | Op 28 juni 2016 hebben Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant alternatief 3 (Bundeling Noord) als voorkeursalternatief gekozen. In maart 2016 spraken de bestuurders van de provincie Noord-Brabant, de gemeente Dongen en de gemeente Oosterhout al een voorkeur voor alternatief 3 uit. Op 21 maart 2016 zijn tijdens een informatieavond de meningen, suggesties en opmerkingen van bewoners verkend, die mee zijn genomen in het advies aan de gemeenteraden. De provincie Noord-Brabant heeft daarnaast een groot aantal gesprekken met belanghebbenden gevoerd om hun reacties te verkennen. Op 25 mei 2016 heeft de gemeenteraad van Oosterhout het alternatief Bundeling Noord overgenomen als voorkeursalternatief. Op 9 juni 2016 heeft de gemeenteraad van Dongen hetzelfde gedaan.<br><br>De standpunten van de gemeenten Oosterhout en Dongen hebben wij betrokken bij onze besluitvorming, maar in het provinciaal inpassingsplan wordt de afweging geheel zelfstandig gemaakt. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener wijst op de zorgplicht voor flora en fauna die uit Europese wetgeving voortvloeit en stelt dat de voorziene ecologische verbindingszone langs de nieuwe N629 onvoldoende is voor de gehakkelde aurelia, kamsalamander en de rugstreeppad. | De inrichting van de ecologische verbindingszone is afgestemd op de eisen die de doelsoorten stellen. Daarmee voldoet de ecologische verbindingszone aan de wettelijke eisen. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | Indiener stelt dat vervuiling zich op zal hopen in de natte gedeelten van de ecologische verbindingszone, dat heeft volgens indiener negatieve consequenties voor de kamsalamander. | De ecologische verbindingszone ligt niet per definitie lager dan de omgeving. Wel worden enkele poeltjes aangelegd als natte elementen van de zone. Langs de N629 zal de greppel geen water opvangen van de weg, maar louter regenwater en eventueel grondwater bevatten. Het water in deze greppel is niet vervuild, aangezien het water van de nieuwe N629 afgewaterd wordt naar de andere zijde van de weg. Dit wordt als eis meegegeven aan de aannemer, die de aanleg van de weg gaat uitvoeren. Het water in de ecologische verbindingszone zelf betreft kwelwater uit het Wilhelminakanaal dat, zeker na een bodempassage, een goede kwaliteit heeft om te dienen als basis voor een natte ecologische zone. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener stelt dat de kamsalamander in de ecologische verbindingszone alleen parallel aan de N629 kan migreren en daardoor ’t Blik niet kan bereiken. | De rapportage ‘Mitigerende voorzieningen ecologie N629’ die als bijlage bij zowel het ontwerp- als het vast te stellen provinciaal inpassingsplan gevoegd is/wordt, beschrijft dat onder de nieuwe N629 een kleinwildtunnel aangelegd wordt. Die tunnel verbindt de ecologische verbindingszone en ’t Blik met elkaar zodat grondgebonden soorten kunnen migreren tussen de gebieden. Met behulp van die kleinwildtunnel kan de kamsalamander zich verplaatsen tussen de ecologische verbindingszone en ’t Blik. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener stelt dat de ecologische verbindingszone ongeschikt is voor de rugstreeppad. | De inrichting van de ecologische verbindingszone is afgestemd op de eisen die de doelsoorten stellen. Daarmee voldoet de ecologische verbindingszone aan de wettelijke eisen. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | De rugstreeppad zal ondiepe en tijdelijke poelen en bosschages gebruiken als voortplantingswater en overwinteringsgebied. | |
| | | Indiener stelt dat de natte gedeelten van de ecologische verbindingszone permanent water moeten bevatten. Indiener vraagt hoe ervoor gezorgd wordt dat de natte gedeelten permanent water gaan bevatten? Indiener wijst op een bestaande sloot langs het kanaal waar volgens indiener nooit water in staat. | Het water in de ecologische verbindingszone is kwelwater uit het Wilhelminakanaal. Overigens is het niet zo dat de waterlichamen in de ecologische verbindingszone permanent watervoerend moeten zijn om de kunnen functioneren voor de doelsoorten. Periodieke droogval van waterpartijen is gunstig om bevolking door vissen tegen te gaan (vissen en amfibieën gaan veelal moeilijk samen). | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener stelt dat er niets wordt gedaan om een goede biotoop voor de kamsalamander en de rugstreeppad te realiseren. | De rapportage 'Compensatieplan N629' (bijlage bij zowel het ontwerp- als het vast te stellen provinciaal inpassingsplan) beschrijft welke maatregelen genomen worden om een goede biotoop voor de kamsalamander en rugstreeppad te ontwikkelen. Uitvoering van deze maatregelen is geborgd in het provinciaal inpassingsplan, met deze maatregelen wordt een ecologische zone ontwikkeld die voldoet aan de eisen die deze soorten stellen. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener vraagt waarom er naast een wildraster geen amfibieënraster aangebracht wordt? | Een amfibieënraster kan in dit geval van meerwaarde zijn. Technische specificaties worden opgenomen in het contract. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener vraagt of er een dubbel wildraster in NNN-gebied en een ecologische verbindingszone geplaatst mag worden? Volgens indiener leidt het nu voorziene wildraster tot belemmeringen voor migrerende fauna. | Wildrasters zijn bedoeld om te voorkomen dat dieren op de nieuwe N629 terecht komen. Om dieren een alternatieve route tussen gebieden te geven, wordt voorzien in de eerdergenoemde kleinwildtunnel. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | Indiener trekt het nut van het raster in twijfel omdat dieren volgens indiener naar het eind van het raster zullen lopen en daar vervolgens doodgereden worden. | Naarmate een dier dichter bij het eind van het raster is, kan het inderdaad gebeuren dat dieren tot voorbij het raster lopen en de op de weg terecht komen. Dit zal echter gaan om incidentele gevallen. Tussen de N629 en de ecologische verbindingszone liggen echter nog een fietspad en een berm (met een greppel), eenmaal voorbij het raster komen dieren dus niet direct op de nieuwe N629 terecht. Het raster zal aan de uiteinden een terugslag krijgen, zodat de dieren niet eenvoudig om het raster heen kunnen. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener vraagt zich af of met het raster daadwerkelijk voorkomen kan worden dat dieren de nieuwe N629 betreden, met alle verkeersonveilige situaties van dien? | Het raster zoals nu voorzien beperkt de mogelijkheden voor dieren om op de nieuwe N629 terecht te komen. Verkeersonveilige situaties worden daarmee zoveel mogelijk voorkomen. Het raster zal aan de uiteinden een terugslag krijgen, zodat de dieren niet eenvoudig om het raster heen kunnen. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener trekt de functionaliteit van de oostelijke EVZ-stapsteen in twijfel omdat de afstand naar andere stapstenen/natuurgebieden te groot is. | De afstand tussen beide EVZ-stapstenen is circa 800 meter. De ecologische verbindingszone en de EVZ-stapstenen zijn overwegend gericht op mobiele doelsoorten die deze afstand kunnen overbruggen. De tussenliggende verbindingszone zorgt bovendien voor geleiding langs geschikte biotopen. Vliegende en zwemmende dieren kunnen daarnaast het Wilhelminakanaal oversteken om zo in de Duiventoren te komen. Ook voor deze dieren worden voorzieningen getroffen om hen te helpen bij de oversteek (realiseren van begeleidende routes en faunauittreedplaatsen). | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | Indiener trekt de functionaliteit van de EVZ-stapsteen voor kleine marterachtigen in twijfel. | De kleine marterachtigen maken gebruik van biotopen die na enkele jaren in de EVZ zullen ontstaan door aanplant en beheer. De EVZ vormt daarmee een potentieel geschikt nieuw leefgebied voor deze soortgroep. | |
| | | Indiener vermoedt dat hondeneigenaren de fauna-uittreedplaats zullen gebruiken om hun hond in het Wilhelminakanaal te laten zwemmen, om vervolgens hun hond door de EVZ-stapsteen te laten lopen. Volgens indiener heeft dit negatieve consequenties voor andere dieren. | Op voorhand valt niet in te zien dat honden de flora en de fauna dermate gaan verstoren dat de ecologische verbindingszone niet meer functioneert. Mocht er toch sprake zijn van een onevenredig grote verstorende invloed van honden, dan kunnen nadere maatregelen genomen worden zoals het instellen van een verbod voor honden of een aanlijngebod. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Gelet op het voorgaande stelt indiener dat de EVZ-stapsteen geen bijdrage levert aan een veilige migratie van dieren. | Zie voorgaande reactie. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Volgens indiener vormen ’t Blik, de Middellaan-Heistraat, de Provincialeweg in Oosteind en de Willemspolder een driehoek. Indiener is van mening dat dieren die vanuit de Willemspolder en ’t Blik willen migreren waar de nieuwe N629 het Natuurnetwerk Brabant doorsnijdt. Volgens indiener ontstaat hiermee een soort ‘fuik’ die dodelijk is voor dieren. | ’t Blik wordt via een kleinwildtunnel aangesloten op de oostelijke EVZ-stapsteen en de ecologische verbindingszone parallel aan het Wilhelminakanaal. Die ecologische verbindingszone sluit aan op de westelijke EVZ-stapsteen en op de ecologische verbindingszone tussen het kanaal en het bedrijventerrein Everdenberg(-Oost), via die ecologische verbindingszone kunnen dieren zich verder door de oevers van het Wilhelminakanaal verplaatsen. Daarmee is van een fuikwerking in de westelijke EVZ-stapsteen geen sprake. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener vraagt wat het aanmerkelijk belang is van de nieuwe N629? | Op de bestaande N629 en Westerlaan/Duiventorenbaan in Dongen is sprake van problemen met betrekking tot de doorstroming, bereikbaarheid, leefbaarheid, verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | Door de geplande ontwikkeling van Everdenberg-Oost en nieuwe woningbouw en bedrijvigheid in Dongen kunnen deze problemen toenemen. De problematiek op de N629 bestaat al geruime tijd en is onder andere aanleiding tot het uitvoeren van een planstudie in 2006. Voor het oplossen van de problematiek bestaat een groot draagvlak in de gemeenteraden van Dongen en Oosterhout. Wij zien de aanpak van de genoemde problemen en het voorzien in een goede aansluiting van Dongen op het rijkswegennet als een groot openbaar belang. | |
| | | Tot slot vraagt indiener om afwijzing van het provinciaal inpassingsplan en om het uitwerken van alternatieven waarmee de verkeersproblematiek op de N629 aangepakt kan worden en waarbij natuur gerespecteerd en behouden wordt. | Alle zinvolle alternatieven zijn reeds in beeld gebracht en onderzocht, zie daarvoor de NRD. Op basis van dat onderzoek is het huidige voorkeursalternatief gekozen. Wij zien geen aanleiding om nieuw onderzoek naar alternatieven uit te voeren omdat wij de nu gekozen oplossing als beste oplossing zien.<br><br>Daarbij moet worden opgemerkt dat in de afweging om te komen tot het voorkeursalternatief, het belang van de natuur een belangrijke rol heeft gespeeld. De aantasting en verstoring van de natuur willen wij zoveel mogelijk voorkomen. In ons beleid stellen we dan ook hoge eisen aan het voorkomen van de aantasting of verstoring van de natuur. Geen enkel alternatief voor de nieuwe N629 scoort echter positief op alle aspecten en dit geldt ook voor het aspect natuur. Wij zijn ons bewust van de consequenties van de aantasting van de | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | natuur en daarom is veel aandacht besteed aan de compensatie van de aantasting in zowel compenserende en mitigerende maatregelen voor natuur als de kwaliteitsverbetering van het landschap. De brug over het Wilhelminakanaal is voorts verlegd om geluidverstoring in de woningen aan de Doelstraat te beperken. De bochtstraal is daarbij zo krap mogelijk gemaakt om aantasting van 't Blik te beperken. Daarom is de maximumsnelheid op de opmaten naar de brug beperkt tot 60 kilometer per uur. In het compensatieplan, dat als bijlage 8 onderdeel uitmaakt van het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan, is verwoord op welke manier de verstoring en aantasting van de aanwezige natuur wordt gemitigeerd en gecompenseerd. Met deze maatregelen wordt rekening gehouden met de belangen van de aanwezige natuur. | |
| 30 | 4326724 | Indiener roept op tot het voorkomen van aantasting van natuurgebieden, omdat deze waardevol zijn voor mens en dier. Compensatie van een eventuele aantasting leidt volgens indiener niet tot eenzelfde natuurgebied als nu bestaat. | Om te komen tot de voorkeursvariant "Bundeling Noord" voor het oplossen van de verkeersproblematiek op de N629 zijn diverse alternatieven uitgewerkt en met elkaar vergeleken. Alle belangen die spelen, ook de gevolgen voor de natuur, zijn bij de vergelijking meegewogen. De natuur is een belangrijk aspect geweest bij de vergelijking van de alternatieven.<br>Voor de aantasting/verstoring van de natuur worden maatregelen ter compensatie getroffen. Hiervoor zijn de regels uit de Verordening Ruimte (artikel 5) gevolgd. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | Indiener stelt dat de nieuwe N629 het doorstromingsprobleem niet oplost, maar juist meer verkeer aantrekt. Indiener stelt daarom voor om met wegafsluitingen de hoeveelheid verkeer te beperken. | Het concept-MER concludeert dat de reistijden zullen verkorten met de nieuwe N629, al zijn de verschillen niet heel groot. Dit heeft mede te maken met het korte traject van de nieuwe en bestaande weg. De doorstroming van het verkeer in de nieuwe situatie zal echter beter zijn omdat bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer gescheiden worden. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener vindt 30 miljoen euro te veel voor realisatie van de nieuwe N629. | De aanleg van nieuwe infrastructuur gaat gepaard met kosten. Dit aspect is meegewogen bij de keuze voor het voorkeursalternatief. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| 31 | 4326852 en 4326853 | De indiener vreest dat de nieuwe N629 samen met de ontwikkeling van Everdenberg-Oost ertoe leidt dat in de toekomst het behoud van de natuur die na realisatie van dit project resteert, nog moeilijker wordt. | Op dit moment zijn er geen plannen voor nieuwe ontwikkelingen in het gebied rondom de N629. Wanneer de natuur wordt aangetast, die onderdeel uitmaakt van het natuurnetwerk, zal hier een nieuwe onderbouwing aan ten grondslag moeten liggen. Het provinciaal beleid maakt alleen onder strenge voorwaarden de verstoring en aantasting van de natuur mogelijk. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener stelt dat het nut en de noodzaak van de nieuwe N629 niet is aangetoond, omdat gebruik is gemaakt van verouderde cijfers. Indiener stelt ook dat sprake is van een tunnelvisie waarbij alternatieven voor de realisatie van de nieuwe N629 niet voldoende in acht genomen zijn. | De motivatie in het ontwerp-inpassingsplan voor de nut en noodzaak van de aanleg van de nieuwe N629 is niet erg uitgebreid. In paragraaf 2.3.2 wordt in het kader van het “Nee, tenzij-principe” beter onderbouwd waarom de aanleg van de weg op deze manier plaatsvindt. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener stelt dat de afstand tussen Oosterhout en Dongen geen 8 kilometer | Afhankelijk van de locaties in de twee gemeenten kunnen de onderlinge afstanden tussen de kernen van Dongen en Oosterhout | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | is, zoals gesteld wordt door de provincie, maar 6 kilometer. | variëren. De afstand tussen de twee centra van de kernen is ongeveer 8 kilometer. | |
| | | Indiener geeft aan dat indiener aansluit bij de zienswijze van de Vereniging 'Spaar de Duiventoren en het Blik'. | De zienswijze van de Vereniging 'Spaar de Duiventoren en het Blik' wordt hier als ingelast en herhaald beschouwd. Voor de samenvatting en beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 4.1 van deze reactienota. | In paragraaf 4.1.3 van deze nota worden de wijzigingen in het PIP omschreven als gevolg van de zienswijze. |
| 32 | 4327068 en 4327069 | Indiener wijst op het nee, tenzij-principe bij aantasting van het Natuurnetwerk Brabant. Volgens indiener betekent dit dat aantasting van dit natuurnetwerk alleen toegestaan is wanneer er sprake is van een groot openbaar belang en wanneer er geen andere oplossingen die aantasting van het Natuurnetwerk Brabant kunnen voorkomen voorhanden. Indiener stelt zich op het standpunt dat aan deze voorwaarden niet voldaan is. | In toelichting op het provinciaal inpassingsplan wordt naar aanleiding van de ingekomen zienswijzen extra aandacht besteed aan de wijze waarop de nee, tenzij-afweging plaats heeft gevonden. Die toelichting beschrijft waarom er sprake is van een zwaarwegend maatschappelijk belang, dat er geen alternatieven zijn en hoe compensatie van de aantasting van natuur plaatsvindt. Verder geldt dat uit onderzoek naar de alternatieven voor de N629 blijkt dat er geen alternatieven zijn die zowel de problematiek op de bestaande weg oplossen als de natuur in de omgeving volledig sparen. | Het "Nee, tenzij-principe" is verder onderbouwd in paragraaf 2.3.2 van de toelichting van het PIP. |
| | | Indiener stelt dat niet aangetoond is dat er sprake is van een groot openbaar belang, omdat er volgens indiener te weinig onderzoek naar de mogelijkheden om de bestaande infrastructuur te verbeteren, plaatsgevonden heeft. | Zie vorige antwoord | Zie vorige antwoord |
| | | De indiener is van mening dat in de besluitvorming de aantasting van de Duiventoren en 't Blik niet of nauwelijks een rol gespeeld hebben. Het behoud van deze natuurgebieden die volgens indiener ook een cultuurhistorische waarde | Zie vorige antwoord | Zie vorige antwoord |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | hebben is volgens indiener van groter maatschappelijk en openbaar belang dan de aanleg van een nieuwe weg. | | |
| | | Indiener is van mening dat de voorstelde natuurcompensatie het verlies aan rust en ruimte niet afdoende compenseren. Indiener stelt zich op het standpunt dat het leefgebied van veel soorten (buizerd, havik, reiger, vleermuis, bijen en andere bestuivende insecten en ook beschermde zoogdieren)onherstelbaar aangetast wordt. Daarnaast is in dit geval aldus indiener geen sprake van compensatie voor de aantasting van de natuur, omdat de provincie al de verplichting heeft om langs het Wilhelminakanaal een natte ecologische verbindingszone aan te leggen. | Om te komen tot de voorkeursvariant “Bundeling Noord” voor het oplossen van de verkeersproblematiek op de N629 zijn diverse alternatieven uitgewerkt en met elkaar vergeleken. Alle belangen die spelen, ook de gevolgen voor de natuur, zijn bij de vergelijking meegewogen.<br>Voor de aantasting/verstoring van de natuur worden maatregelen ter compensatie getroffen. Hiervoor zijn de regels uit de Verordening Ruimte (artikel 5) gevolgd. Ook de zone langs het kanaal komt hiervoor in aanmerking. De compensatie, zoals omschreven in het PIP, voldoet hiermee aan de voorwaarden uit de Verordening ruimte. In het plangebied worden mitigerende maatregelen getroffen voor de soorten, die (kunnen) voorkomen in het gebied. De compensatie heeft een oppervlaktetoeslag van 2/3 voor extra compensatie van het verlies aan kwaliteit.<br><br>De provincie is verantwoordelijk om het landelijke natuurnetwerk te realiseren in de provincie Noord-Brabant. Hiervoor stelt het Rijk ook financiële middelen beschikbaar. Binnen dit landelijke natuurnetwerk moet de provincie zich ook houden aan de regels die daarvoor door het Rijk zijn gesteld in het Barro. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | Naast dit landelijke natuurnetwerk (NNN) hebben wij ook eigenstandige provinciale ambities op het gebied van de ontwikkeling van natuur verwerkt in het Natuurnetwerk Brabant (NNB). Dit NNB is daarmee groter van omvang dan waar wij vanuit landelijke afspraken verantwoordelijk voor zijn. Als gevolg van deze benadering is het voor ons mogelijk om ambities in het Natuurnetwerk en de Natuurverbindingen (EVZ's) te realiseren door middel van inzet van compensatieverplichtingen die, na strenge toetsing en weging van waarden, voortvloeien uit ontwikkelingen die gepaard gaan met aantasting van het NNB.<br><br>Voor de ontwikkeling van het eigen deel van het natuurnetwerk stellen wij eigen middelen beschikbaar. Daarnaast ontwikkelen wij beleid om middelen voor de aanleg van dat netwerk te genereren. De verplichte compensatie binnen nog niet gerealiseerde delen van het NNB zoals opgenomen in de Verordening ruimte past binnen dat beleid. De EVZ langs het kanaal is één van deze nog niet gerealiseerde delen van de NNB. | |
| | | Met betrekking tot de natuurcompensatie in het kader van de realisatie van de nieuwe N629 stelt indiener voor om in plaats van de nu voorziene compensatie in een grote cirkel rondom de nieuwe N629 de natuur uit te breiden en definitief te beschermen. | De gebieden, die in aanmerking komen voor de natuurcompensatie van een project, zijn opgenomen in de Verordening van de provincie. Zie vorige antwoord. De provincie is niet vrij om deze gebieden zelf per project te bepalen. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | Indiener trekt het nut en de noodzaak van de nieuwe N629 in twijfel. Dit omdat de nieuwe N629 volgens indiener nauwelijks leidt tot reistijdwinst en omdat filevorming in de spits volgens indiener normaal is. Tevens stelt indiener dat in vergelijking tot de huidige situatie op de nieuwe N629 sprake is van meer kruisingen, waaronder een met een verkeersregelinstallatie. Volgens indiener leidt dit tot extra vertraging. | De motivatie in het ontwerp-inpassingsplan voor de nut en noodzaak van de aanleg van de nieuwe N629 is niet erg uitgebreid. In paragraaf 2.3.2 wordt in het kader van het “Nee, tenzij-principe” beter onderbouwd waarom de aanleg van de weg op deze manier plaatsvindt.<br>Het MER concludeert dat de reistijden zullen verkorten met de nieuwe N629, al zijn de verschillen niet heel groot. Dit heeft mede te maken met het korte traject van de nieuwe en bestaande weg. De doorstroming van het verkeer in de nieuwe situatie zal echter beter zijn omdat bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer gescheiden worden. | In paragraaf 2.3.2 van het PIP wordt in het kader van het “Nee, tenzij-principe” de nut en noodzaak van het project beter onderbouwd. |
| | | De indiener wijst op de kruising van de nieuwe N629 met de Duiventorenbaan/Steenstraat en stelt dat dit kruispunt in de huidige situatie al erg druk is. Indiener stelt ook dat de nieuwe kruising tot een verkeersonveilige situatie voor fietsers leidt. | Het overgrote deel van het verkeer dat op de nieuwe N629 vanaf het splitsingspunt in de richting van Tichelrijt en Tilburg rijdt, heeft de bestemming Tichelrijt. Voor het borgen van een robuuste en toekomstbestendige verkeersafwikkeling op Tichelrijt en de doorstroming van het overige verkeer is het wenselijk om een verkeerscan uit te voeren voor het gehele tracé Steenstraat – Vierbundersweg (N632). Hierbij wordt ook naar de verkeersveiligheid op en rond het tracé gekeken. Het nieuw college van Dongen wordt geadviseerd dit uit te voeren. In verband met een bestemmingsplanwijziging op Tichelrijt is reeds een soortgelijk onderzoek voor rotonde Steenstraat-Textielstraat recentelijk afgerond. Bij het | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | uitvoeren van de tracéscan zijn de gemeente Tilburg en de provincie betrokken. | |
| | | Indiener betreurt het dat er oplossing voor de geconstateerde problematiek op en om de bestaande N629 niet gezocht is in een groter gebied, te weten tussen Oosterhout-Oost en Tilburg-West. Indiener is namelijk van mening dat doorgaand verkeer regionaal bekeken en geleid moet worden. | In het MER is in een zoekgebied dat globaal begrensd wordt door de bestaande N629, de kern Dongen, de Duiventoren en Everdenberg(-Oost) gezocht naar onderscheidende alternatieven. Met dit zoekgebied wordt voortgeborduurd op de trechtering van de alternatieven die in het MER van 2011 ingezet is. Dat wil zeggen dat alternatieven die toen niet als kansrijk werden beschouwd in het huidig MER ook niet zijn meegenomen.<br><br>In het zoekgebied zijn vijf alternatieven voor de aanpak van de verkeers- en leefbaarheidsproblematiek op en om de bestaande N629 en Westerlaan mogelijk. Andere alternatieven voor de aanpak van de genoemde problemen op andere locaties dragen niet bij aan de doelstelling van het MER (een alternatief kiezen dat de genoemde problemen oplost). Zowel bij het opstellen van het MER in 2011 als bij het opstellen van het huidig MER is uitvoerig gezocht naar alternatieven voor de bestaande N629. De bestaande N629 heeft een belangrijke rol als verbinding tussen twee kernen en als verbinding tussen Dongen en de rijksweg A27. Die rol moet de nieuwe N629 ook hebben. Daarom gelden de vijf in het MER geselecteerde alternatieven als de enige op voorhand mogelijk kansrijke alternatieven. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | Daarbij geldt ook dat de N629 (in zowel de bestaande als nieuwe vorm) primair fungeert als een verbinding tussen Dongen en Oosterhout en tussen Dongen en de rijksweg A27. | |
| | | Indiener vraagt om meer aandacht voor de natuur en het gebied waar de bestaande N629 doorheen loopt. Indiener wil graag concrete impressies van nieuwe lichtmasten en andere verkeersbenodigdheden zodat indiener kan bepalen hoe groot de consequenties van deze objecten voor dieren in, bewoners van en gebruikers van het gebied zijn. | Met de nadere invulling van belichting dient rekening te worden gehouden met de lichthinder voor de dieren. Deze voorwaarden worden meegegeven aan de aannemer, die de werkzaamheden zal uitvoeren. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener stelt voor om een gebiedsvisie op te stellen waarin aandacht wordt besteed aan een sterke natuurverbinding tussen de Duiventoren en de Donge en waarin recreatieroutes om het recreatief potentieel van het gebied beter te benutten ingetekend zijn. | Een gebiedsvisie met de titel ‘N629 Gebiedsvisie’ waarin aandacht wordt besteed aan een natuurverbinding tussen de Duiventoren en de Dongen en waarin ook aandacht wordt besteed aan (het verbeteren van) de recreatieroutes in de omgeving van de nieuwe N629 is als bijlage bij de toelichting op (het ontwerp van) het provinciaal inpassingsplan gevoegd. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener stelt verder voor om te voorzien in een ecopassage of ecoduct om een sterke verbinding tussen het plangebied en de omgeving te creëren. | Een rapportage met de titel ‘Mitigerende voorzieningen ecologie N629’ maakt onderdeel uit van het (ontwerp van het) provinciaal inpassingsplan. In die rapportage is beschreven dat voorzien wordt in een ecopassage (kleinwildtunnel) onder de nieuwe N629. Met behulp van artikel 13 van de regels van het provinciaal inpassingsplan | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | wordt hetgeen beschreven is in de rapportage daadwerkelijk gerealiseerd wordt. | |
| | | Indiener vraagt provinciale staten om het provinciaal inpassingsplan in kwestie af te wijzen. Indiener roept daarnaast gedeputeerde staten op om samen met de gemeenten Dongen en Oosterhout te zoeken naar alternatieven waarmee de verkeersproblematiek op de N629 aangepakt kan worden en waarbij natuur gerespecteerd en behouden wordt. | Alle zinvolle alternatieven zijn reeds in beeld gebracht en onderzocht, zie daarvoor de NRD. Op basis van dat onderzoek is het huidige voorkeursalternatief gekozen. Wij zien geen aanleiding om nieuw onderzoek naar alternatieven uit te voeren omdat wij de nu gekozen oplossing als beste oplossing zien. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| 33 | 4327073 | Indiener geeft aan voor natuur en voor mensen te zijn. Daarom maakt indiener bezwaar tegen de nieuwe N629. | Het bezwaar is niet nader onderbouwd. De provincie wil de natuur in Brabant ook zoveel mogelijk behouden en beschermen. Wij zijn echter van mening dat er op basis van een vergelijking tussen verschillende alternatieven een goede keuze is gemaakt voor de ligging van de nieuwe N629. De keuze is nader toegelicht in paragraaf 2.2.2 van het PIP. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| 34 | 4327076 | Indiener wijst op de natuurwaarde, landschappelijke waarde, cultuurwaarde en historische waarde van ’t Blik. Indiener is van mening dat door deze waarden ’t Blik onvervangbaar is. Indiener maakt bezwaar tegen de aantasting van ’t Blik en stelt voor om de bestaande weg te verbreden. | Het treffen van maatregelen aan de bestaande N629 voor het oplossen van de verkeersproblematiek op de weg staat bekend als het nulplusalternatief. Het nulplusalternatief biedt onvoldoende oplossend vermogen voor de toekomst en is daarom afgevallen als volwaardig alternatief voor de nieuwe N629. Dit is nader onderbouwd in paragraaf 2.2.3 van het provinciaal inpassingsplan. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| 35 | 4327078 | Indiener dient een zienswijze in die op hoofdlijnen gelijk is aan de zienswijze | De zienswijze van de Vereniging ‘Spaar de Duiventoren en het Blik’ wordt hier als | De wijzigingen in het PIP naar aanleiding van het |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | zoals verwoord in het pamflet van de Vereniging 'Spaar de Duiventoren en het Blik'. Dat pamflet is samengevat en beantwoord in paragraaf 4.2 van deze reactienota. | ingelast en herhaald beschouwd. Voor de samenvatting en beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 4.2 van deze reactienota. | pamflet zijn omschreven in paragraaf 4.2.3. |
| 36 | 4327080 | Indiener dient een zienswijze in die op hoofdlijnen gelijk is aan de zienswijze zoals verwoord in het pamflet van de Vereniging 'Spaar de Duiventoren en het Blik'. Dat pamflet is samengevat en beantwoord in paragraaf 4.2 van deze reactienota. | De zienswijze van de Vereniging 'Spaar de Duiventoren en het Blik' wordt hier als ingelast en herhaald beschouwd. Voor de samenvatting en beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 4.2 van deze reactienota. | De wijzigingen in het PIP naar aanleiding van het pamflet zijn omschreven in paragraaf 4.2.3. |
| 37 | 4327082 | Indiener tekent bezwaar aan tegen de nieuwe N629 door de Duiventoren en 't Blik. | Het bezwaar is niet nader onderbouwd. Wij zijn echter van mening dat er op basis van een vergelijking tussen verschillende alternatieven een goede keuze is gemaakt voor de ligging van de nieuwe N629. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| 38 | 4327086 en 4327087 | De indiener verzoekt tot het serieus nemen van de bezwaarschriften van burgers. Indiener pleit voor het behouden van de natuur in de omgeving van Dongen. Indiener geeft aan het te betreuren als het natuurbelang moet wijken voor de aanleg van een nieuwe weg. | Door invulling te geven aan het "Nee, tenzij-principe" is aangetoond dat er geen andere alternatieven zijn voor het oplossen van de problemen op de N629, dan de aanleg van de nieuwe N629. Deze afweging wordt nader onderbouwd in paragraaf 2.2.2 en 2.2.3 van het PIP. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener vreest dat na realisatie van de nieuwe N629 het gebied tussen Oosterhout en Dongen ingenomen gaat worden door industrie. | Er zijn op dit moment geen plannen voor de realisatie van meer industrieterrein voor de gemeente Dongen. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener pleit voor het stimuleren van carpoolen en het gebruik van het openbaar vervoer in plaats van de aanleg van de nieuwe N629. | In het PIP is geen carpoolplaats voorzien op Ter Horst. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | Indiener wijst op het belang van natuur voor het in stand houden/verbeteren van de luchtkwaliteit. | De realisatie van de nieuwe N629 heeft negatieve effecten op natuur en cultuurhistorie. De negatieve effecten zullen worden gecompenseerd middels investeringen in de ruimtelijke kwaliteit van het landschap rondom de N629. Maatregelen zijn gericht op zowel natuur, recreatie als cultuurhistorie.<br>Hiervoor zullen zowel langs het Wilhelminakanal, als in de twee stapstenen en in 't Blik nieuwe natuur worden gerealiseerd. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener geeft aan dat indiener aansluit bij de zienswijze van de Vereniging 'Spaar de Duiventoren en het Blik'. | De zienswijze van de Vereniging 'Spaar de Duiventoren en het Blik' wordt hier als ingelast en herhaald beschouwd. Voor de samenvatting en beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 4.1 van deze reactienota. | De wijzigingen aan het PIP staan verwoord in paragraaf 4.1.3. |
| 39 | 4327089 | Indiener dient een zienswijze in die op hoofdlijnen gelijk is aan de zienswijze zoals verwoord in het pamflet van de Vereniging 'Spaar de Duiventoren en het Blik'. Dat pamflet is samengevat en beantwoord in paragraaf 4.2 van deze reactienota.. | De zienswijze van de Vereniging 'Spaar de Duiventoren en het Blik' wordt hier als ingelast en herhaald beschouwd. Voor de samenvatting en beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 4.2 van deze reactienota. | De wijzigingen aan het PIP staan verwoord in paragraaf 4.2.3. |
| 40 | 4327091 | Indiener geeft aan geen verkeer door de weinige natuur te willen. Indiener ziet het voorstel voor de nieuwe N629 als een slechte oplossing. | Reactie is niet nader onderbouwd. Wij zijn van mening dat het voorkeursalternatief Bundeling Noord het beste alternatief is voor het oplossen van de problemen op de huidige N629. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| 41 | 4327093 | Indiener geeft aan bezwaar aan te willen tekenen tegen het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan. Dit aldus indiener, omdat de realisatie van de | De realisatie van de nieuwe N629 heeft negatieve effecten op natuur en cultuurhistorie. De negatieve effecten zullen worden gecompenseerd middels | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | nieuwe N629 leidt tot aantasting van de natuur die ook een kennelijke historische waarde heeft. | investeringen in de ruimtelijke kwaliteit van het landschap rondom de N629. Maatregelen zijn gericht op zowel natuur, recreatie als cultuurhistorie. | |
| 42 | 4327095 | Indiener geeft aan bewaar te hebben tegen de realisatie van de nieuwe N629 wegens de aantasting van de Duiventoren en 't Blik. | Om te komen tot de voorkeursvariant "Bundeling Noord" voor het oplossen van de verkeersproblematiek op de N629 zijn diverse alternatieven uitgewerkt en met elkaar vergeleken. Alle belangen die spelen, ook de gevolgen voor de natuur, zijn bij de vergelijking meegewogen. Voor de aantasting/verstoring van de natuur worden maatregelen ter compensatie getroffen. Hiervoor zijn de regels uit de Verordening Ruimte (artikel 5) gevolgd. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener is van mening dat de kosten niet opwegen tegen de baten en stelt voor om meer vrachtvervoer via het Wilhelminakanaal plaats te laten vinden zodat wegen ontlast kunnen worden. | De aanleg van nieuwe infrastructuur gaat gepaard met kosten. Dit aspect is meegewogen bij de keuze voor het voorkeursalternatief.<br>Het is aan de vervoerder om de keuze te bepalen voor het type vervoer. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| 43 | 4327097 | Indiener dient een zienswijze in die op hoofdlijnen gelijk is aan de zienswijze zoals verwoord in het pamflet van de Vereniging 'Spaar de Duiventoren en het Blik'. Dat pamflet is samengevat en beantwoord in paragraaf 4.2 van deze reactienota. | De zienswijze van de Vereniging 'Spaar de Duiventoren en het Blik' wordt hier als ingelast en herhaald beschouwd. Voor de samenvatting en beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 4.2 van deze reactienota. | De wijzigingen aan het PIP staan verwoord in paragraaf 4.2.3. |
| 44 | 4327099 | Indiener dient een zienswijze in die op hoofdlijnen gelijk is aan de zienswijze zoals verwoord in het pamflet van de Vereniging 'Spaar de Duiventoren en het Blik'. Dat pamflet is samengevat en | De zienswijze van de Vereniging 'Spaar de Duiventoren en het Blik' wordt hier als ingelast en herhaald beschouwd. Voor de samenvatting en beantwoording van deze | De wijzigingen aan het PIP staan verwoord in paragraaf 4.2.3. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | beantwoord in paragraaf 4.2 van deze reactienota. | zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 4.2 van deze reactienota. | |
| 45 | 4327102 | Indiener wil geen nieuwe weg door een natuurgebied, omdat er volgens indiener al zo weinig natuur is. | In toelichting op het provinciaal inpassingsplan wordt naar aanleiding van de ingekomen zienswijzen extra aandacht besteed aan de wijze waarop de nee, tenzij-afweging plaats heeft gevonden. Die toelichting beschrijft waarom er sprake is van een zwaarwegend maatschappelijk belang, dat er geen alternatieven zijn en hoe compensatie van de aantasting van natuur plaatsvindt. Verder geldt dat uit onderzoek naar de alternatieven voor de N629 blijkt dat er geen alternatieven zijn die zowel de problematiek op de bestaande weg oplossen als de natuur in de omgeving volledig sparen. | In de toelichting van het PIP wordt in paragraaf 2.2.2 en 2.2.3 nader onderbouwd hoe de keuze voor het voorkeursalternatief tot stand is gekomen. |
| 46 | 4327104 | Indiener maakt kenbaar de plannen voor de nieuwe N629 zoals opgenomen in het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan goed te vinden. Indiener geeft tevens aan dat veel mensen het met indiener eens zijn. | Hartelijk bedankt. Uw positieve reactie sterkt ons in de verdere procedure. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| 47 | 4327108 | Indiener dient een zienswijze in die op hoofdlijnen gelijk is aan de zienswijze zoals verwoord in het pamflet van de Vereniging ‘Spaar de Duiventoren en het Blik’. Dat pamflet is samengevat en beantwoord in paragraaf 4.2 van deze reactienota. | De zienswijze van de Vereniging ‘Spaar de Duiventoren en het Blik’ wordt hier als ingelast en herhaald beschouwd. Voor de samenvatting en beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 4.2 van deze reactienota. | De wijzigingen aan het PIP staan verwoord in paragraaf 4.2.3. |
| 48 | 4327110 | Indiener verzoekt tot het niet toepassen van dilatatievoegen rondom de fietstunnel. Dit om de geluidoverlast voor | In het kader van het opstellen van het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan wordt niet onderzocht of het toepassen van een dilatatievoeg kan worden voorkomen. Dit | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | omwonenden zoveel mogelijk te beperken. | zal als wens meegegeven worden aan de aannemer die de weg aanlegt. | |
| | | Indiener benadrukt dat het van belang is dat ter plaatse van de fietstunnel direct zicht op de nieuwe N629 weggenomen wordt. Bijvoorbeeld door het aanbrengen van groenblijvende bomen en struiken en van houtwallen. Zo behouden de omwonenden hun landelijke uitzicht. | De uitgangspunten voor de landschappelijke inpassing van de nieuwe N629 worden in het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan gevisualiseerd. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | In het kader van de landschappelijke inpassing van de fietstunnel pleit indiener voor het zodanig afwerken van de bovenzijde van de fietstunnel dat zicht op het verkeer voorkomen wordt. | De afwerking van de bovenzijde van de fietstunnel wordt in de uitvoeringsfase nader gedetailleerd. De uitgangspunten voor de landschappelijke inpassing van de nieuwe N629 worden in het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan gevisualiseerd. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Ten aanzien van het akoestisch onderzoek geeft indiener aan dat voor diens woning hogere waarden vastgesteld moeten worden. Om de geluidbelasting op de woning van indiener te beperken, verzoekt indiener tot het leggen van een gematigd hoge geluidswal voor de woning van indiener, i.c. aan de oostzijde van het 2x2-baans gedeelte van de nieuwe N629. Indiener geeft aan dat een dergelijke geluidwal ook het zicht op de nieuwe N629 wegneemt en daarmee ten goede komt aan het behoud van de landelijke omgeving. | Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de voorkeursgrenswaarde bij de woning van de indiener niet overschreden wordt. Een besluit hogere waarde hoeft dan ook niet genomen te worden voor deze woning.<br><br>De landschappelijke inpassing van de nieuwe N629 wordt toegelicht in het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan (zie paragraaf 3.3.3). | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener geeft aan dat de snelheidslimiet van 80 kilometer per uur vaak niet gerespecteerd wordt. Indiener vermoedt dat door de hogere daadwerkelijke | Over het gehele traject van de nieuwe N629 zal stil asfalt worden toegepast. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | snelheid op de nieuwe N629 de geluidbelasting op de woning van indiener hoger uitvalt. Indiener stelt dat geluidbeperkende maatregelen daarom noodzakelijk zijn. | | |
| | | Indiener vermoedt dat het gebruik van de N629 zal leiden tot een hogere fijnstofuitstoot, mede door de verkeersaantrekkende werking van Everdenberg-Oost. Indiener vreest de gezondheidseffecten van fijnstof en vraagt hoe een en ander gemitigeerd gaat worden? Indiener vraagt tevens of de fijnstofuitstoot regelmatig gecontroleerd gaat worden? Daarbij wijst indiener ook op de veelvoorkomende zuidwestenwind die ook fijnstof van de A27 richting de woning van indiener zal stuwen. | Uit het MER en het luchtkwaliteitsonderzoek (t.b.v. het Provinciaal Inpassingsplan), blijkt dat de normen voor fijnstof als gevolg van de aanleg en het gebruik van de nieuwe N629 nergens overschreden worden.<br>Uit het MER blijkt dat de alternatieven hierop niet onderscheidend zijn ten opzichte van elkaar.<br>In het MER wordt geconcludeerd dat het voorkeursalternatief een positief effect heeft op het aantal overschrijdingsdagen voor fijnstof. Ook al zijn de effecten niet groot (niet in betekenende mate), er is wel degelijk sprake van een verbetering van de luchtkwaliteit op het gebied van fijnstof.<br><br>Monitoring en mitigatie is, vanwege de verbeterende situatie, niet aan de orde.<br><br>De effecten van de A27 op dit gebied staan buiten de gevolgen van dit project. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Ten aanzien van fijnstof pleit indiener voor het aanbrengen van een aarden wal aan de oostzijde van het gehele gedeelte van de nieuwe N629 dat 2x2-baans is. Op deze wal moeten volgens indiener zoveel mogelijk bomen en struiken gezet worden om het fijnstof af te vangen. | Zie vorig punt: voor de emissie van fijnstof worden geen mitigerende maatregelen getroffen.<br>In het kader van de landschappelijke inpassing van de N629 worden langs de weg wel bomen en enkele bosschages geplant. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 49 | 4327112 t/m 4327117 | De indiener geeft aan eigenaar en beheerder te zijn van een bosgebied dat tot het Natuurnetwerk Brabant behoort en in het plangebied van het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan ligt. Indiener acht de onderbouwing van het nee, tenzij-principe bij aantasting van het Natuurnetwerk Brabant onvoldoende onderbouwd omdat volgens indiener niet uitputtend onderzocht is of er andere oplossingen voor aanpak van de N629 voorhanden zijn waarmee het natuurnetwerk minder aangetast wordt. | De motivatie in het ontwerp-inpassingsplan voor de nut en noodzaak van de aanleg van de nieuwe N629 is niet erg uitgebreid. In paragraaf 2.3.2 wordt in het kader van het “Nee, tenzij-principe” beter onderbouwd waarom de aanleg van de weg op deze manier plaatsvindt. | In paragraaf 2.3.2 van de toelichting van het PIP wordt de toepassing van het nee, tenzij-principe nader onderbouwd. |
| | | Indiener acht tevens onvoldoende onderbouwd dat er met de aanpak van de N629 sprake is van een groot openbaar belang. | Op de bestaande N629 en Westerlaan/Duiventorenbaan in Dongen is sprake van problemen met betrekking tot de doorstroming, bereikbaarheid, leefbaarheid, verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling. Door de geplande ontwikkeling van Everdenberg-Oost en nieuwe woningbouw en bedrijvigheid in Dongen kunnen deze problemen toenemen. De problematiek op de N629 bestaat al geruime tijd en is onder andere aanleiding tot het uitvoeren van een planstudie in 2006. Voor het oplossen van de problematiek bestaat een groot draagvlak in de gemeenteraden van Dongen en Oosterhout. Wij zien de aanpak van de genoemde problemen en het voorzien in een goede aansluiting van Dongen op het rijkswegennet als een groot openbaar belang. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | De indiener geeft aan dat diens bosgebied ouder is dan 100 jaar. Er is volgens indiener sprake van een bosgroeiplaats van meer dan 100 jaar oud, dan wel een groeiplaats die al meer dan 100 jaar niet in cultuur is gebracht. Indiener wijst op de grote biodiversiteit in diens gebied. Gelet op deze twee zaken stelt indiener dat onvoldoende onderbouwd is dat de natuurkwaliteit die als gevolg van de realisatie en het gebruik van de nieuwe N629 verloren gaat, binnen 100 jaar kan worden gecompenseerd. Indiener is daarom ook van mening dat niet gerekend mag worden met een toeslagfactor van 2/3, maar dat in dit geval een maatwerkoplossing benodigd is. | Als structuur is 't Blik weliswaar ouder dan 100 jaar, maar de gemiddelde leeftijd van de houtopstanden in 't Blik is minder dan 100 jaar. Daarmee klopt de gehanteerde opslag voor compensatie. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Verder acht indiener onvoldoende aangetoond dat met de voorziene compensatie minimaal een vergelijkbare natuurkwaliteit gerealiseerd kan worden. | De compensatie, zoals omschreven in het PIP, voldoet aan de voorwaarden uit de Verordening ruimte. In het plangebied worden mitigerende maatregelen getroffen voor de soorten, die (kunnen) voorkomen in het gebied. De compensatie heeft een oppervlaktetoeslag van 2/3 voor extra compensatie van het verlies aan kwaliteit. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener geeft aan dat compensatie met name plaatsvindt in ecologische verbindingszones waarvan de aanleg in provinciaal beleid reeds voorzien is. Aldus kan geen sprake zijn van compensatie, zo stelt indiener. De nu voorziene compensatie is volgens indiener in strijd met het Natuurpact, het Besluit algemene | Naast dit landelijke natuurnetwerk (NNN) hebben wij ook eigenstandige provinciale ambities op het gebied van de ontwikkeling van natuur verwerkt in het Natuurnetwerk Brabant (NNB). Dit NNB is daarmee groter van omvang dan waar wij vanuit landelijke afspraken verantwoordelijk voor zijn. Binnen die extra omvang van het natuurnetwerk | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | regels ruimtelijke ordening en artikel 1.12 van de Wet natuurbescherming. | kunnen wij eigenstandig beleid ontwikkelen. Dit is ook in de Structuurvisie RO aangegeven. Als gevolg van deze benadering is het voor ons mogelijk om ambities in het Natuurnetwerk en de Natuurverbindingen (EVZ's) te realiseren door middel van inzet van compensatieverplichtingen die, na strenge toetsing en weging van waarden, voortvloeien uit ontwikkelingen die gepaard gaan met aantasting van het NNB. De stelling van indiener dat de compensatie binnen het NNB in strijd is met de structuurvisie alsmede met het landelijk beleid is gelet op voorgaande niet correct.<br>Voor de ontwikkeling van het eigen deel van het natuurnetwerk stellen wij eigen middelen beschikbaar. Daarnaast ontwikkelen wij beleid om middelen voor de aanleg van dat netwerk te genereren. De verplichte compensatie binnen nog niet gerealiseerde delen van het NNB zoals opgenomen in de Verordening ruimte past binnen dat beleid. Het is daarbij correct dat de gebieden als NNB zijn begrensd. Daarmee is er echter nog geen sprake van bestaande natuur. Er is pas sprake van bestaande natuur als dit conform de doelstellingen uit het Natuurbeheerplan is ingericht.<br><br>Met de compensatie, die wordt omschreven in het PIP worden niet gerealiseerde delen van het Natuurnetwerk Brabant en/of niet gerealiseerde ecologische verbindingszones ingericht als natuurgebied en indien nodig | |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | bestemd als natuur. Het natuurnetwerk als instrument heeft daarbij juist als doel dat er een samenhangend geheel ontstaat. Door de juiste bestemming te geven aan de gebieden en de inrichting te borgen, is sprake van een bijdrage aan de versterking van de samenhang van het Natuurnetwerk Brabant. De verschillende natuurgebieden worden immers (meer) aan elkaar verbonden dan voorheen. Wanneer nog geen sprake is van een daadwerkelijke verbinding, kan deze met een compensatieopgave van een ander project of door het beschikbaar stellen van eigen middelen op een later moment alsnog tot stand komen. Wij hebben ons als doel gesteld dat het Natuurnetwerk Brabant in 2027 gerealiseerd is. | |
| | | Indiener acht het onvoldoende dat de voorziene natuurcompensatie louter via financiële afspraken en uitvoeringsafspraken geborgd is. Volgens indiener moet het volgens provinciale regelgeving zo zijn dat de compensatie gerealiseerd zijn alvorens met de realisatie van de nieuw N629 begonnen wordt. | De realisatie van de natuurcompensatie is geborgd met uitvoeringsafspraken en financiële middelen. Daarnaast zijn de gronden beschikbaar, zodat de realisatie van de natuurontwikkeling zeker is gesteld. Hiermee voldoet de borging aan de eisen van de Verordening. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener geeft aan dat de omvang van de natuurcompensatie mede gebaseerd is op het uitgangspunt dat de nieuwe N629 voorzien wordt van stil asfalt. Indiener wijst erop dat dit uitgangspunt niet geborgd is in de regels van het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan terwijl dat volgens indiener wel het geval moet | In de regels van het inpassingsplan is geborgd dat de maatregelen op het gebied van geluid worden getroffen bij de uitvoering van de weg. Ter verduidelijking wordt een notitie aan de regels gevoegd met daarin een opsomming van de akoestische maatregelen. | Aan de regels wordt een bijlage gekoppeld, met daarin een opsomming van de akoestische maatregelen. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | zijn. Derhalve is indiener van mening dat de uitvoering van de compensatieopgave op een onjuiste wijze en onvoldoende is geborgd. | | |
| 50 | 4327119 | Indiener geeft aan zich te kunnen vinden in het, in overleg met indiener, gedeeltelijk bestemmen van een van diens percelen voor natuurcompensatie. Indiener vermoedt wel dat de voorziene natuurcompensatie ook te maken heeft met de ontwikkeling van Everdenberg-Oost en daarom mede onderdeel uit zou moeten maken van het desbetreffende bestemmingsplan. | Er zijn specifieke kavels gekoppeld aan de natuurcompensatie voor de aanleg van de nieuwe N629.<br>Het perceel van de indiener behoort zowel tot de compensatie voor Everdenberg-Oost als voor dit project. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener wenst tijdig duidelijkheid over de mogelijkheden om vervangende grond te verwerven. Indiener wijst erop dat grond afstaan voor een algemeen belang ook betekent dat indiener gecompenseerd moet worden. Indiener gaat ervan uit dat indiener een groter stuk grond terug kan kopen dan nu ingetekend is. | In het proces van de tracékeuze is nadrukkelijk gekeken naar het beperken van de schade als gevolg van de weg. Woningen en bouwblokken zijn zo veel mogelijk gemeden. Ook is getracht de doorsnijding van huiskavels zoveel als mogelijk te beperken. Uiteindelijk heeft dit in meerdere stappen geleid tot het ontwerp dat ten grondslag ligt aan dit plan.<br>Vervolgens is de gemeente in samenwerking met de provincie en de omgeving een kavelruilproject opgestart. Doel van dat project is tot een uitruil van eigendommen te komen om de economische schade van de randweg te beperken. Het kavelruilproject is een inspanning, waarvan wij het resultaat niet kunnen garanderen. Daarvoor hebben we de medewerking van de omgeving hard nodig. Op dit moment loopt dat proces volop | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | en hebben we reden om hier positief over te zijn. | |
| | | Indiener geeft aan dat ook het tracé van een nieuwe hoogspanningsverbinding op de gronden van indiener voorzien is. Indiener hoopt op een integrale benadering van beide ontwikkelingen en geeft aan dat door de komst van de hoogspanningsleiding grond vrij kan komen die aantrekkelijk is voor indiener. | Wij hebben geen zicht op de eventuele komst van de hoogspanningsleidingen. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Tot slot geeft indiener aan ervan uit te gaan het perceel waar natuurcompensatie voorzien is te kunnen blijven gebruiken zolang er nog geen aanleg voorzien is. Als dit anders is, dan wenst indiener hier op korte termijn duidelijkheid over. | Er zal tijdig worden gecommuniceerd over de in gebruik name van de benodigde gronden. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| 51 | 4327121 | Indiener (Heemkundekring De Heerlijckheit Dongen) vraagt aandacht voor de dreigende onherstelbare schade aan cultuurhistorische waarden als gevolg van de realisatie van de nieuwe N629. | De realisatie van de nieuwe N629 heeft negatieve effecten op natuur en cultuurhistorie. De negatieve effecten zullen onder meer worden gecompenseerd middels investeringen in de ruimtelijke kwaliteit van het landschap (landschappelijke kwaliteitsverbetering) rondom de N629. Maatregelen zijn gericht op zowel natuur, recreatie als cultuurhistorie. Eén van de maatregelen is het maken van nieuwe recreatieve verbindingen. De cultuurhistorisch karakteristieke zandpaden in het gebied worden daarbij zoveel mogelijk teruggebracht of in stand gehouden. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener wijst erop dat de nieuwe N629 een historisch waardevol cultuurlandschap met een hoge belevingswaarde zal doorsnijden. In dit | De maatregelen voor de landschappelijke kwaliteitsverbetering worden in het gebied grenzend aan de nieuwe N629 doorgevoerd. Met de gemeente Dongen kunt u invulling | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | gebied liggen onder andere restanten van (middeleeuwse) (zand)wegen, oude verkavelingsgrenzen en een gaaf bewaard gebleven akkerrandwal. | geven aan deze maatregelen in het “Dromenlab”. | |
| | | Tevens vraagt indiener nadrukkelijk aandacht voor restanten van prehistorische grafheuvels die in het gebied aanwezig zijn. | Uit het archeologisch onderzoek is gebleken dat nader onderzoek nodig is op een gedeelte van het tracé van de nieuwe N629. Hier wordt een bodemonderzoek uitgevoerd. Wanneer er restanten van prehistorische grafheuvels worden gevonden, zal hier op de juiste manier mee om worden gegaan. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| 52 | 4327127 | Indiener dient een zienswijze in die op hoofdlijnen gelijk is aan de zienswijze zoals verwoord in de reactie van de Vereniging ‘Spaar de Duiventoren en het Blik’. Deze reactie is samengevat en beantwoord in paragraaf 4.3 van deze reactienota. | De zienswijze van de Vereniging ‘Spaar de Duiventoren en het Blik’ wordt hier als ingelast en herhaald beschouwd. Voor de samenvatting en beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 4.3 van deze reactienota. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener is van mening dat de gekozen oplossing niet van voldoende creativiteit getuigt. Indiener pleit dan ook voor een oplossing waarmee natuurgebieden gespaard en behouden blijven. | Alle zinvolle alternatieven zijn reeds in beeld gebracht en onderzocht, zie daarvoor de NRD. Op basis van dat onderzoek is het huidige voorkeursalternatief gekozen. Wij zien geen aanleiding om nieuw onderzoek naar alternatieven uit te voeren omdat wij de nu gekozen oplossing als beste oplossing zien. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| 53 | 4327129 | Indiener dient een zienswijze in die op hoofdlijnen gelijk is aan de zienswijze zoals verwoord in het pamflet van de Vereniging ‘Spaar de Duiventoren en het Blik’. Dat pamflet is samengevat en beantwoord in paragraaf 4.2 van deze reactienota. | De zienswijze van de Vereniging ‘Spaar de Duiventoren en het Blik’ wordt hier als ingelast en herhaald beschouwd. Voor de samenvatting en beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 4.2 van deze reactienota. | De wijzigingen in het PIP naar aanleiding van het pamflet zijn omschreven in paragraaf 4.2.3. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 54 | 4327223 en 4327224 | Verschel en Van Dun (hierna: indiener) dienen een zienswijze in namens een cliënt. Indiener geeft aan dat cliënt diverse gronden in het plangebied bezit. Tevens geeft indiener aan dat cliënt van mening is dat het alternatief 'Bundeling Noord' ten onrechte als voorkeursalternatief gekozen is. Dit omdat niet gemotiveerd is waarom de alternatieven 'Parallel noord – nieuwe brug' en 'Parallel noord – 't Blik' niet als voorkeursalternatief gekozen zijn en omdat het alternatief 'Parallel noord – nieuwe brug' op milieuconsequenties beter scoort terwijl het argument van de doorsnijding van het landschap niet langer opgaat nu het gekozen voorkeursalternatie een even zware doorsnijding van het landschap betekent. | Om te komen tot de voorkeursvariant "Bundeling Noord" voor het oplossen van de verkeersproblematiek op de N629 zijn diverse alternatieven uitgewerkt en met elkaar vergeleken. Alle belangen die spelen, ook de gevolgen voor de natuur, zijn bij de vergelijking meegewogen. Wij zien geen reden om de vergelijking opnieuw uit te voeren. De vergelijking tussen de alternatieven is in paragraaf 2.2.2 van het PIP verder uitgewerkt. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Ten aanzien van de ruimtereservering voor een snelfietsroute stelt indiener dat onduidelijk dat een dergelijke fietsroute ooit gerealiseerd zal worden. Door daar nu al ruimte voor te reserveren wordt volgens indiener voorbij gegaan aan het principe van zorgvuldig ruimtegebruik. Cliënt ageert hier tegen zo geeft indiener aan. | De ambitie van de gemeente Oosterhout is om een snelfietsroute langs het Wilhelminakanaal te realiseren. In het PIP houden we hier rekening mee. Indien de snelfietsroute niet tot stand komt, blijft er meer ruimte over voor de EVZ. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener stelt dat de nieuwe N629 verdere ontwikkeling van Oosterhout in oostelijke richting bemoeilijkt. De ontwikkelpotentie die op de gronden van cliënt aanwezig is, wordt daarmee volgens indiener weggenomen. Indiener geeft aan dat cliënt hierdoor schade lijdt. Cliënt is van | Voor financiële nadelige gevolgen als gevolg van de uitvoering van het project kan een verzoek tot nadeelcompensatie worden gedaan bij de provincie. Er wordt vervolgens onderzocht of indiener hier recht op heeft. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | mening dat dit met een ander alternatief voorkomen kan worden. Een ander alternatief kan volgens cliënt de ontwikkelingsmogelijkheden in stand houden of zelfs versterken. | | |
| | | Indiener geeft aan dat het gekozen voorkeursalternatief en de tracering daarvan leidt tot een directe afname van het landbouwareaal. Dit verslechtert de exploitatiemogelijkheden voor indieners cliënt. Indiener stelt dat niet alleen het eigendom van cliënt binnen de plangrenzen van het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan in waarde afneemt, maar ook belendende eigendommen. | Voor financiële nadelige gevolgen als gevolg van de uitvoering van het project kan een verzoek tot nadeelcompensatie worden gedaan bij de provincie. Er wordt vervolgens onderzocht of indiener hier recht op heeft. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Cliënt roept via indiener op tot een heroverweging van het voorkeursalternatief waarbij uiteindelijk gekozen wordt voor het alternatief ‘Parallel noord – nieuwe brug’. | Om te komen tot de voorkeursvariant “Bundeling Noord” voor het oplossen van de verkeersproblematiek op de N629 zijn diverse alternatieven uitgewerkt en met elkaar vergeleken. Alle belangen die spelen, ook de gevolgen voor de natuur, zijn bij de vergelijking meegewogen. Wij zien geen reden om de vergelijking opnieuw uit te voeren. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| 55 | 4327262 | Indiener dient een zienswijze in die op hoofdlijnen gelijk is aan de zienswijze zoals verwoord in het pamflet van de Vereniging ‘Spaar de Duiventoren en het Blik’. Dat pamflet is samengevat en beantwoord in paragraaf 4.2 van deze reactienota. | De zienswijze van de Vereniging ‘Spaar de Duiventoren en het Blik’ wordt hier als ingelast en herhaald beschouwd. Voor de samenvatting en beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 4.2 van deze reactienota. | De wijzigingen in het PIP naar aanleiding van het pamflet zijn omschreven in paragraaf 4.2.3. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 56 | 4327482 en 4327483 | Indiener stelt dat gehandeld wordt in strijd met landelijke en provinciale wetgeving en dat economische belangen boven de belangen van natuur en landschap en boven het algemeen belang van leefbaarheid gesteld worden. | Om te komen tot de voorkeursvariant “Bundeling Noord” voor het oplossen van de verkeersproblematiek op de N629 zijn diverse alternatieven uitgewerkt en met elkaar vergeleken. Alle belangen die spelen, ook de gevolgen voor de natuur, zijn bij de vergelijking meegewogen.<br><br>De nieuwe N629 wordt onder meer aangelegd vanwege problemen met de leefbaarheid langs de bestaande N629. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener wijst op het nee, tenzij-principe bij aantasting van het Natuurnetwerk Brabant. Volgens indiener betekent dit dat aantasting van dit natuurnetwerk alleen toegestaan is wanneer er sprake is van een groot openbaar belang en wanneer er geen andere oplossingen die aantasting van het Natuurnetwerk Brabant kunnen voorkomen voorhanden. Indiener stelt zich op het standpunt dat aan deze voorwaarden niet voldaan is. | In de toelichting van het provinciaal inpassingsplan wordt in paragraaf 2.3.2 extra aandacht besteed aan de motivering van het “Nee, tenzij-principe”. | De toelichting van het PIP wordt op dit aspect aangevuld. |
| | | Indiener stelt zich op het standpunt dat er in de Duiventoren en ’t Blik geen sprake kan zijn van een ander groot openbaar belang dan het beschermen van natuur. Indiener stelt zich ook op het standpunt dat alternatieven voorhanden zijn. | Op de bestaande N629 en Westerlaan/ Duiventorenbaan in Dongen is sprake van problemen met betrekking tot de doorstroming, bereikbaarheid, leefbaarheid, verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling. Door de geplande ontwikkeling van Everdenberg-Oost en nieuwe woningbouw en bedrijvigheid in Dongen kunnen deze problemen toenemen. De problematiek op de N629 bestaat al geruime tijd en is onder andere aanleiding tot het uitvoeren van een | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | planstudie in 2006. Voor het oplossen van de problematiek bestaat een groot draagvlak in de gemeenteraden van Dongen en Oosterhout. Wij zien de aanpak van de genoemde problemen en het voorzien in een goede aansluiting van Dongen op het rijkswegennet als een groot openbaar belang. Alle zinvolle alternatieven zijn reeds in beeld gebracht en onderzocht, zie daarvoor de NRD. Op basis van dat onderzoek is het huidige voorkeursalternatief gekozen | |
| | | Indiener is van mening dat in het concept-MER bij het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan de noodzaak van de aantasting van het Natuurnetwerk Brabant niet onderbouwd is. | Bij de onderbouwing van het nee, tenzij-principe komt de noodzaak aan bod. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener wijst erop dat de gegevens in de ecologische quickscan ouder zijn dan drie jaar en dat onvoldoende onderzoek is gedaan om het voorkomen van beschermde soorten uit te sluiten. Tevens stelt indiener dat het onderzoek in de verkeerde periode uitgevoerd is. | Een ecologisch onderzoek is in principe 2 tot 5 jaar geldig. Het soortenonderzoek is uitgevoerd binnen de daarvoor geldende geschikte perioden voor de soorten en soortgroepen die het betreft. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Volgens indiener ontbreekt een gedegen onderzoek naar broedvogelsoorten met jaarrond beschermde nesten. Indiener stelt dat in het plangebied de buizerd, ransuil en havik voorkomen en dat deze vogels zullen verdwijnen als de weg als structuurdrager aangelegd wordt. | Het ecologisch onderzoek heeft ook betrekking op de aanwezigheid van vogelnesten in het gebied. De aanwezigheid van jaarrond beschermde nesten van vogels is in de onderzoeksperiode niet vastgesteld. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener stelt dat de voorgestelde compensatie niet leidt tot het bereiken van de specifieke doelstellingen die met | Met de compensatie, die wordt omschreven in het PIP worden niet gerealiseerde delen van het Natuurnetwerk Brabant en/of niet gerealiseerde ecologische verbindingszones | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | het Natuurnetwerk Brabant beoogd worden. | ingericht als natuurgebied en indien nodig bestemd als natuur. Het natuurnetwerk als instrument heeft daarbij juist als doel dat er een samenhangend geheel ontstaat. Door de juiste bestemming te geven aan de gebieden en de inrichting te borgen, is sprake van een bijdrage aan de versterking van de samenhang van het Natuurnetwerk Brabant. De verschillende natuurgebieden worden immers (meer) aan elkaar verbonden dan voorheen. Wanneer nog geen sprake is van een daadwerkelijke verbinding, kan deze met een compensatieopgave van een ander project of door het beschikbaar stellen van eigen middelen op een later moment alsnog tot stand komen. Wij hebben ons als doel gesteld dat het Natuurnetwerk Brabant in 2027 gerealiseerd is. De compensatie van de N629 draagt hier aan bij. | |
| | | De indiener geeft aan de voorgestelde compensatie in niet-gerealiseerde delen van het Natuurnetwerk Brabant als schijncompensatie te zien. Tevens is indiener van mening dat de voorgestelde compensatie strijdig is met het rijksbeleid. | De provincie is verantwoordelijk om het landelijke natuurnetwerk te realiseren in de provincie Noord-Brabant. Hiervoor stelt het Rijk ook financiële middelen beschikbaar. Binnen dit landelijke natuurnetwerk moet de provincie zich ook houden aan de regels die daarvoor door het Rijk zijn gesteld in het Barro.<br>Naast dit landelijke natuurnetwerk (NNN) hebben wij ook eigenstandige provinciale ambities op het gebied van de ontwikkeling van natuur verwerkt in het Natuurnetwerk Brabant (NNB). Dit NNB is daarmee groter van omvang dan waar wij vanuit landelijke afspraken verantwoordelijk voor zijn. Binnen | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | die extra omvang van het natuurnetwerk kunnen wij eigenstandig beleid ontwikkelen. Dit is ook in de Structuurvisie RO aangegeven. Als gevolg van deze benadering is het voor ons mogelijk om ambities in het Natuurnetwerk en de Natuurverbindingen (EVZ's) te realiseren door middel van inzet van compensatieverplichtingen die, na strenge toetsing en weging van waarden, voortvloeien uit ontwikkelingen die gepaard gaan met aantasting van het NNB. De stelling van indiener dat de compensatie binnen het NNB in strijd is met de structuurvisie alsmede met het landelijk beleid of Europese regelgeving is gelet op voorgaande niet correct. | |
| | | Indiener is van mening dat de voorstelde natuurcompensatie het verlies aan rust en ruimte niet afdoende compenseren. Indiener stelt zich op het standpunt dat het leefgebied van veel soorten aangetast wordt omdat volgens indiener sprake is van een ander type natuur waarmee dezelfde biodiversiteitsdoelstellingen niet te behalen zijn. | De compensatie, zoals omschreven in het PIP, voldoet aan de voorwaarden uit de Verordening ruimte. In het plangebied worden mitigerende maatregelen getroffen voor de soorten, die (kunnen) voorkomen in het gebied. De compensatie heeft een oppervlaktetoeslag van 2/3 voor extra compensatie van het verlies aan kwaliteit. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | De indiener stelt dat de nieuwe N629 zoals nu voorzien de belangrijkste verkeersveiligheidsknelpunten niet oplost. | Door de aanleg van de nieuwe N629 verandert de functie van de Heistraat. Voorts zal de maximumsnelheid op de Heistraat dan ook worden teruggebracht naar 60 kilometer per uur. Een wijziging van de functie en de maximumsnelheid op de Heistraat vraagt om een andere inrichting van de weg. Daarbij zal ook worden gekeken naar maatregelen tegen | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | sluipverkeer. Hierdoor zal de intensiteit op de bestaande N629 afnemen en zal de verkeersveiligheid vergroot worden. | |
| | | Indiener is ook de mening toegedaan dat het gekozen voorkeurstracé (Bundeling-Noord) niet als meest veilige variant geldt. Indiener stelt dat op het nieuwe tracé verschillende snelheden (80, 60 en 50 kilometer per uur) gehanteerd worden over een afstand van enkele kilometers. Volgens indiener komt het hanteren van deze verschillende snelheden de verkeersveiligheid niet ten goede. | Het is gebruikelijk dat op een provinciale weg de maximaal toegestane snelheid wordt aangepast aan de kenmerken van een weg, bijvoorbeeld in een bepaalde bocht(straal), zoals bij de brug over het Wilhelminakanaal. Een hogere snelheid op de brug betekent dat de bochtstraal naar de brug toe groter wordt. Met deze grotere bochtstraal zou ook de aantasting van ’t Blik toenemen. Een en ander is toegelicht in bijlage 4 bij de toelichting op het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan, waarin de verschillende locaties voor de brug worden vergeleken. Op de nieuwe N629 gaat nergens een maximumsnelheid van 50 kilometer per uur gelden. Wel geldt aan weerszijden van de brug over het Wilhelminakanaal een maximumsnelheid van 60 kilometer per uur. Voor deze maximumsnelheid is gekozen om de bochtstraal te verkleinen om daarmee aantasting van natuur waar mogelijk te voorkomen. Met uitzondering van de opmaten naar de brug geldt op de gehele nieuwe N629 een maximumsnelheid van 80 kilometer per uur. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener stelt dat er andere oplossingen voorhanden zijn en dat de noodzaak van de nieuwe N629 niet aangetoond is. Indiener stelt zich op het standpunt het | De vergelijking tussen de alternatieven en de motivatie van het nee, tenzij-principe worden nader onderbouwd in paragraaf 2.3.1 en 2.3.2 van het PIP | In de toelichting van het PIP worden de alternatievenvergelijking |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | alternatief waarbij de bestaande infrastructuur verbeterd wordt ten onrechte niet betrokken is in de alternatievenafweging. | | en het nee, tenzij-principe nader onderbouwd. |
| | | Indiener stelt ook dat verzuimd wordt om maatregelen te nemen om het vrachtverkeer op de bestaande N629 terug te dringen, om een betere wegconstructie te maken bij tuincentrum AVRI ten bate van de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid aldaar, om de veiligheid voor fietsers te verbeteren en om openbaarvervoervoorzieningen uit te breiden. | Het treffen van maatregelen aan de bestaande N629 voor het oplossen van de verkeersproblematiek op de weg staat bekend als het nulplusalternatief. Het nulplusalternatief biedt onvoldoende oplossend vermogen voor de toekomst en is daarom afgevallen als volwaardig alternatief voor de nieuwe N629. Dit is nader onderbouwd in paragraaf 2.2.3 van het provinciaal inpassingsplan. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener doet een beroep op de onjuiste toepassing van de Verordening ruimte Noord-Brabant, een strijdigheid met de Vogel- en Habitatrichtlijn en op het ontbreken van de motivatie dat voldaan is aan de Wet natuurbescherming. Daarom vraagt indiener provinciale staten het provinciaal inpassingsplan af te wijzen. | Zie voorgaande antwoorden. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener roept daarnaast gedeputeerde staten op om samen met de gemeenten Dongen en Oosterhout te zoeken naar alternatieven waarmee de verkeersproblematiek op de N629 aangepakt kan worden en waarbij natuur gerespecteerd en behouden wordt. | Alle zinvolle alternatieven zijn reeds in beeld gebracht en onderzocht, zie daarvoor de NRD. Op basis van dat onderzoek is het huidige voorkeursalternatief gekozen. Wij zien geen aanleiding om nieuw onderzoek naar alternatieven uit te voeren omdat wij de nu gekozen oplossing als beste oplossing zien. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| 57 | 4327526 | Indiener dient een zienswijze in die op hoofdlijnen gelijk is aan de zienswijze zoals verwoord in het pamflet van de Vereniging ‘Spaar de Duiventoren en het | De zienswijze van de Vereniging ‘Spaar de Duiventoren en het Blik’ wordt hier als ingelast en herhaald beschouwd. Voor de samenvatting en beantwoording van deze | De zienswijze van de Vereniging ‘Spaar de Duiventoren en het Blik’ leidt tot wijzigingen van |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | Blik'. Dat pamflet is samengevat en beantwoord in paragraaf 4.2 van deze reactienota. | zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 4.2 van deze reactienota. | het PIP, zoals genoemd in paragraaf 4.2.3. |
| 58 | 4327645 | Indiener geeft aan bezwaren te hebben tegen de nieuwe N629 vanwege de verstoring van natuur en van cultuurhistorische waarden. | De realisatie van de nieuwe N629 heeft negatieve effecten op natuur en cultuurhistorie. De negatieve effecten zullen worden gecompenseerd middels investeringen in de ruimtelijke kwaliteit van het landschap rondom de N629. Maatregelen zijn gericht op zowel natuur, recreatie als cultuurhistorie. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener geeft aan dat de Duiventoren en 't Blik waardevolle gebieden voor de inwoners van Dongen zijn en pleit voor het realiseren van een informatiecentrum over deze gebieden. | Informatiecentrum??? | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener vreest voor een verkeersaantrekkende werking van de nieuwe N629 met alle extra fijnstofuitstoot van dien. | Bij de beschouwing van de alternatieven in het MER is de verkeersaantrekkende werking onderzocht (paragraaf 6.4). Deze is beperkt. In het concept-MER wordt geconcludeerd dat het voorkeursalternatief een positief effect heeft op het aantal overschrijdingsdagen voor fijnstof. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener verzoekt tot het zoeken naar een duurzamere oplossing van de nu voorziene weg. | Alle zinvolle alternatieven zijn reeds in beeld gebracht en onderzocht, zie daarvoor de NRD. Op basis van dat onderzoek is het huidige voorkeursalternatief gekozen. Wij zien geen aanleiding om nieuw onderzoek naar alternatieven uit te voeren omdat wij de nu gekozen oplossing als beste oplossing zien voor de toekomst (lange termijn). | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| 59 | 4327648 | Indiener dient een zienswijze in die op hoofdlijnen gelijk is aan de zienswijze | De zienswijze van de Vereniging 'Spaar de Duiventoren en het Blik' wordt hier als | De zienswijze van de Vereniging 'Spaar de |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | zoals verwoord in het pamflet van de Vereniging 'Spaar de Duiventoren en het Blik'. Dat pamflet is samengevat en beantwoord in paragraaf 4.2 van deze reactienota. | ingelast en herhaald beschouwd. Voor de samenvatting en beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 4.2 van deze reactienota. | Duiventoren en het Blik' leidt tot wijzigingen van het PIP, zoals genoemd in paragraaf 4.2.3. |
| 60 | 4327805 | Indiener geeft aan het niet eens te zijn met de plannen voor de nieuwe N629 wegens overlast, verstoring en milieuconsequenties. | Om te komen tot de voorkeursvariant "Bundeling Noord" voor het oplossen van de verkeersproblematiek op de N629 zijn diverse alternatieven uitgewerkt en met elkaar vergeleken. Alle belangen die spelen, ook de gevolgen voor de natuur, zijn bij de vergelijking meegewogen. Wij zien geen aanleiding om nieuw onderzoek naar alternatieven uit te voeren omdat wij de nu gekozen oplossing als beste oplossing zien. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| 61 | 4327809 | Indiener dient een zienswijze in die op hoofdlijnen gelijk is aan de zienswijze zoals verwoord in het pamflet van de Vereniging 'Spaar de Duiventoren en het Blik'. Dat pamflet is samengevat en beantwoord in paragraaf 4.2 van deze reactienota. | De zienswijze van de Vereniging 'Spaar de Duiventoren en het Blik' wordt hier als ingelast en herhaald beschouwd. Voor de samenvatting en beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 4.2 van deze reactienota. | De zienswijze van de Vereniging 'Spaar de Duiventoren en het Blik' leidt tot wijzigingen van het PIP, zoals genoemd in paragraaf 4.2.3. |
| 62 | 4327811 | Indiener dient een zienswijze in die op hoofdlijnen gelijk is aan de zienswijze zoals verwoord in het pamflet van de Vereniging 'Spaar de Duiventoren en het Blik'. Dat pamflet is samengevat en beantwoord in paragraaf 4.2 van deze reactienota. | De zienswijze van de Vereniging 'Spaar de Duiventoren en het Blik' wordt hier als ingelast en herhaald beschouwd. Voor de samenvatting en beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 4.2 van deze reactienota. | De zienswijze van de Vereniging 'Spaar de Duiventoren en het Blik' leidt tot wijzigingen van het PIP, zoals genoemd in paragraaf 4.2.3. |
| 63 | 4327813 | Indiener vraagt of voorzien wordt in een verhoging van de geluidswal ter hoogte van een appartementencomplex aan de Papendonk in Oosterhout. Indiener geeft aan dat de geluidbelasting op de balkons | Aanpassing van de geluidwal ter hoogte van de appartementen bij de Papendonk is niet voorzien. Wel voorziet het akoestisch onderzoek dat is uitgevoerd t.b.v. het bestemmingsplan voor fase 1 (de | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | van dit complex door toenemende verkeersdruk stijgt. | reconstructie van de aansluiting van de N629 op de A27) erin dat op een groot deel van de N629 een stiller wegdektype zal worden toegepast om daarmee de extra geluidbelasting op de omliggende woningen te beperken. | |
| 64 | 4327817 en 4327818 | Indiener (Vereniging Belangen Oosteind) vindt de planvorming voor de N629 te veel opgeknipt in fasen. Daardoor kan volgens indiener niet de meest goede, veilige en duurzame oplossing voor de N629 ontwikkeld worden. | Het gefaseerd realiseren van de werkzaamheden aan de N629 is het gevolg van de complexiteit van de werkzaamheden. Na deelproject 1 kan de huidige infrastructuur blijven functioneren. Na het realiseren van deelproject 2 voor de N629 zal door de gemeente Oosterhout de herinrichting van de Heistraat worden uitgevoerd. Ook de aangrenzende delen van de Hoogstraat (tussen de toekomstige fietstunnel en de Provincialeweg) en de Ekelstraat worden daarin meegenomen. Daarbij wordt rekening gehouden met de voorziene wijziging in het gebruik. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener stelt dat de afsluiting van de Hoogstraat voor gemotoriseerd verkeer betekent dat verkeer dat van en naar de Hoogstraat wil de N629 op de kruising N629 - Ter Horst - Provincialeweg moet kruisen. Volgens indiener beperkt dit de doorstroming op deze kruising. | In december 2015 heeft de gemeenteraad van Oosterhout besloten dat de Hoogstraat de nieuwe N629 met een fietstunnel zal kruisen. Om Oosteind via de Hoogstraat met Oosterhout verbonden te houden, wordt een parallelweg langs de nieuwe N629 aangelegd waarmee het westelijke deel van de Hoogstraat via Ter Horst wordt aangesloten op de N629 en de Provincialeweg. Deze oplossing genoot de voorkeur boven een tunnel voor alle verkeer, o.a. vanwege de kosten en ruimtelijke inpasbaarheid en omdat de Hoogstraat West daarmee minder | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | aantrekkelijk wordt gemaakt voor doorgaand verkeer.<br><br>Deze keuze, in combinatie met het niet toestaan van landbouwverkeer op de nieuwe N629 ten zuiden van het kruispunt met de Provincialeweg, heeft gevolgen voor (o.a.) het gebruik van de Hoogstraat Oost. | |
| | | Indiener vindt dat de verbindingsweg tussen de Hoogstraat en de kruising N629 - Ter Horst - Provincialeweg leidt tot onnodige verspilling van ruimte. Afsluiting van de Hoogstraat voor gemotoriseerd verkeer is in de ogen van indiener niet noodzakelijk. | Voor gemotoriseerd verkeer tussen Oosterhout en Oosteind wordt voorzien in een nieuwe verbinding in de vorm van een parallelweg langs de nieuwe N629 die de Hoogstraat via Ter Horst met Oosteind verbindt. De parallelstructuur zorgt er ook voor dat de agrarische percelen die in de huidige situatie via de Hoogstraat en de bestaande N629 ontsloten worden, toegankelijk blijven. De parallelstructuur fungeert tevens als route voor landbouwvoertuigen en is hier qua maatvoering op aangepast. De is dus noodzakelijk voor een goede ontsluiting van het gebied en daarmee geen onnodige verspilling van ruimte.<br><br>In december 2015 heeft de gemeenteraad van Oosterhout besloten dat de Hoogstraat de nieuwe N629 met een fietstunnel zal kruisen. Om Oosteind via de Hoogstraat met Oosterhout verbonden te houden, wordt een parallelweg langs de nieuwe N629 aangelegd waarmee het westelijke deel van de Hoogstraat via Ter Horst wordt aangesloten op de N629 en de Provincialeweg. Deze | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | oplossing genoot de voorkeur boven een tunnel voor alle verkeer, o.a. vanwege de kosten en ruimtelijke inpasbaarheid en omdat de Hoogstraat West daarmee minder aantrekkelijk wordt gemaakt voor doorgaand verkeer. | |
| | | Door afsluiting van de Hoogstraat worden ook nieuwe locaties voor de daar nu aanwezige bushalten voorzien. Daarnaast moet een andere route voor de bus worden gezocht. Indiener stelt dat deze andere route jaarlijks €140.000,= duurder is dan de huidige route. Dit bedrag had volgens indiener beter ten goede kunnen komen aan de verbetering van de bereikbaarheid van Oosteind. | Het klopt dat door afsluiting van de Hoogstraat voorzien moet worden in nieuwe bushaltes en een nieuwe busroute. Met de aanpak van de N629 wordt reeds voorzien in een verbetering van de bereikbaarheid van Oosteind. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener wijst er ook op dat de locatie van de nieuwe bushalten nabij de kruising N629 - Ter Horst - Provincialeweg nadelig is voor de veiligheid en doorstroming op de N629. | De kruising N629 – Ter Horst – Provincialeweg wordt in de toekomst voorzien van een verkeersregelinstallatie. Die installatie zorgt voor een veilige oversteek van de N629 en leidt niet tot doorstromingsproblemen. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Gelet op het voorgaande stelt indiener voor om te voorzien in een ongelijkvloerse kruising Hoogstraat-N629 voor al het verkeer en met een verhoogd fietspad zodat de hellingshoek voor fietsers acceptabel blijft. | Een fietstunnel geniet de voorkeur boden een tunnel voor alle verkeer, o.a. vanwege de kosten en ruimtelijke inpasbaarheid en omdat de Hoogstraat West daarmee minder aantrekkelijk wordt voor doorgaand verkeer. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener is van mening dat de kruising Hoogstraat-Provincialeweg ongeschikt is voor het afhandelen van extra verkeer, met name het landbouwverkeer. Indiener wijst er ook op dat de Hoogstraat geen vrijliggende fietspaden heeft en acht de | Door middel van rijcurven is getoetst in hoeverre vracht-, landbouwverkeer én fietsverkeer via het kruispunt Provincialeweg – Hoogstraat op een veilige wijze kan worden afgewikkeld. Dit is mogelijk, zij het dat de bocht vanaf de Provincialeweg (west) richting | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | voorziene situatie verkeersonveilig. Indiener stelt daarom voor om landbouwverkeer toe te staan op het gedeelte van de N629 vanaf de ovonde tot de aansluiting met Everdenberg-Oost, vice versa. | de Hoogstraat krap is voor grote voertuigen. Bij de verdere uitwerking zal worden bekeken in hoeverre het kruispunt hierop moet worden aangepast.<br><br>Reactie landbouwverkeer: provincie | |
| | | Hoewel indiener beseft dat dit deel van de zienswijze betrekking heeft op deelproject 1 stelt indiener voor om de parallelweg vanaf de ovonde naar de Provincialeweg ook te gebruiken om het verkeer van Oosteind naar de ovonde te leiden. Indiener stelt dat als vastgehouden worden aan de voorziene eenrichtingsweg er grote problemen ontstaan met het kruisen van het verkeer dat de parallelweg wil verlaten. | De consequenties van het twee richtingen maken van de parallelweg zijn als volgt:<br>• In het huidige plan zijn de twee routes (van/ naar Oosteind) van elkaar gescheiden (hoofdrijbaan versus parallelweg) Dit kan bij weggebruikers onduidelijkheid geven en daardoor illegale linksafbewegingen op het VRI kruispunt N629/ Provincialeweg veroorzaken. Bij het voorstel tot invoeren van tweerichtingenverkeer op de parallelweg wordt de bereikbaarheid van Oosteind eenvoudiger en daardoor begrijpelijker.<br>• De complexiteit van de VRI wordt er niet door vergroot. In de basis is op de parallelweg eenrichting verkeer in zuidelijke richting voorzien. Bij twee richtingenverkeer komt er een nieuwe noordelijke rijrichting bij. Vanuit Oosteind gaat het om de 'korte bocht' en zijn er geen nieuwe conflicten.<br>• Tweerichtingen verkeer op de parallelweg komt ook ten goede van de doorstroming op de N629. Immers landbouwverkeer kan ook gebruik maken van de parallelweg.<br>• De fietsoversteek bij de ovonde krijgt meer conflicterend gemotoriseerd verkeer te | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | verwerken. Feitelijk is dit een achteruitgang in verkeersveiligheid.<br>• De opstelcapaciteit van het wegvak tussen ovonde en parallelweg is circa 20 meter. Door de toevoeging van verkeer ontstaat een groter risico op blokkade van de kruising.<br>• In het huidige ontwerp zijn er geen conflicten tussen gemotoriseerd verkeer op de T-splitsing parallelweg/ verbinding ovonde. Door tweerichtingenverkeer in te stellen op de parallelweg ontstaat er één nieuw conflict (vanuit het zuiden linksaf richting ovonde i.r.t. vanuit het noorden rechtsaf richting ovonde) Dit heeft gevolgen voor de verkeersveiligheid én het attentieniveau van de fietsoversteek.<br>• Nadeel is uiteraard dat er meer ruimte in de breedte nodig is en daardoor vermoedelijk extra grond moet worden aangekocht.<br><br>Alles overwegende wordt dit verzoek niet gehonoreerd. | |
| | | Indiener is de mening toegedaan dat in het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan maatregelen ontbreken om het sluipverkeer op de Provincialeweg, Hoogstraat (tussen de Ekelstraat en de Provincialeweg) Berkenstraat en Griendsteeg te voorkomen. Indiener wil graag op bestuurlijk niveau een bijdrage leveren aan de uitwerking van sluipverkeerwerende maatregelen. | Met de nieuwe N629 wordt voorzien in een route die goed door kan stromen, de kans op het ontstaan van sluitverkeer is daarom niet groot. Mocht er toch sprake zijn van sluipverkeer, dan wordt de suggestie van indiener om mee te denken over sluipverkeerwerende maatregelen in overweging genomen. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | De indiener juicht het nemen van maatregelen om de landschappelijke en recreatieve kwaliteit van de omgeving van de N629 te versterken toe. Indiener wil graag meedenken over de verdere uitwerking van deze maatregelen. Indiener doet een voorstel voor een loop-/fietsbrug ter hoogte van de Heikantsestraat en een fietstunnel in combinatie met een wildtunnel. | De suggestie van indiener om mee te denken over de uitwerking van de maatregelen om de landschappelijke en recreatieve kwaliteit van de omgeving te vergroten wordt in overweging genomen. Het PIP maakt de realisatie van de voorgestelde fietsbrug in combinatie met een wildtunnel niet onmogelijk. Het is echter aan de aannemer die de nieuwe N629 gaat realiseren om deze suggestie in acht te nemen en indien mogelijk uit te werken. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| 65 | 4327821 | Indiener dient een zienswijze in die op hoofdlijnen gelijk is aan de zienswijze zoals verwoord in het pamflet van de Vereniging 'Spaar de Duiventoren en het Blik'. Dat pamflet is samengevat en beantwoord in paragraaf 4.2 van deze reactienota. | De zienswijze van de Vereniging 'Spaar de Duiventoren en het Blik' wordt hier als ingelast en herhaald beschouwd. Voor de samenvatting en beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 4.2 van deze reactienota. | De wijzigingen in het PIP naar aanleiding van het pamflet zijn omschreven in paragraaf 4.2.3. |
| 66 | 4327859 | Indiener ziet het plan voor de nieuwe N629 als goed doordacht en benadrukt dat het plan snel uitgevoerd moet worden omdat de huidige situatie met files en alle irritatie en vervuiling van dien niet langer houdbaar is. | Hartelijk bedankt. Uw positieve reactie sterkt ons in de verdere procedure. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| 67 | 4327860 | De indiener is de mening toegedaan dat het gedeelte van de N629 tussen de kruising met Ter Horst/Provincialeweg en de aansluiting op Everdenberg-Oost opengesteld moet worden voor landbouwverkeer. Ook al is dit in strijd met het provinciaal beleid. Als de N629 niet opengesteld wordt voor landbouwverkeer dan leidt dit volgens indiener tot verkeersonveilige situaties. | Voor het landbouwverkeer wordt een parallelweg aangelegd tussen de Hoogstraat en de aansluiting met Everdenberg-Oost. Dit wordt meegegeven als eis richting de aannemer, die het project zal gaan uitvoeren. De breedte van de bestemming Verkeer is groot genoeg om deze parallelweg te realiseren, zonder de verbeelding aan te passen.<br>Reactie landbouwverkeer: provincie | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | Indiener wijst er ook op dat de Bovensteweg tot aan de ovonde wel opengesteld is voor landbouwverkeer. | | |
| | | Indiener vraagt of voorzien kan worden in een oplossing waarmee een oversteekvoorziening voor recreatief verkeer gecombineerd kan worden met een oversteekvoorziening voor fauna. Zodat beide de N629 veilig kunnen kruisen. | Reactie oversteekvoorziening: provincie<br>Uit de reactie is ons niet helemaal duidelijk geworden waar indiener een voorziening wil. Maar als indiener doelt op de onderbreking van de Heikantsestraat, dan geldt dat de voorgestelde oversteekvoorziening niet onmogelijk wordt gemaakt door het PIP. Het is echter aan de aannemer die de nieuwe N629 gaat realiseren om deze suggestie in acht te nemen en indien mogelijk uit te werken. P.m. antwoord aanvullen. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener is van mening dat Everdenberg-Oost niet op de bestaande N629 ontsloten mag worden. Volgens indiener leidt dit namelijk tot te veel verkeersdruk met alle bijbehorende problemen op de bestaande N629 en de Westerlaan. | De provincie heeft samen met de gemeenten Oosterhout en Dongen in 2014 besloten om de aanpak van de nieuwe N629 in twee fasen te knippen. De eerste fase betreft de reconstructie van de aansluiting op de A27. De berekeningen die uitgevoerd zijn t.b.v. het bestemmingsplan Everdenberg-Oost laten zien dat met de reconstructie van de aansluiting op de A27 er voldoende ruimte is op de bestaande Heistraat om het verkeer van en naar Everdenberg-Oost te verwerken. Het bestemmingsplan voor die eerste fase van de N629 is onherroepelijk. Om te zorgen dat de eerste fase ook daadwerkelijk uitgevoerd is, voordat bedrijven hun deuren kunnen openen, is dit als een verplichting (een zogenaamde voorwaardelijke bepaling) opgenomen in het bestemmingsplan Everdenberg-Oost. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 68 | 4327865 en 4327866 | Indiener vreest een verkeersaantrekkende werking van de nieuwe N629 met alle overlast in de vorm van fijnstof en geluid van dien. | Bij de beschouwing van de alternatieven in het MER is de verkeersaantrekkende werking onderzocht (paragraaf 6.4). Deze is beperkt. In het concept-MER wordt geconcludeerd dat het voorkeursalternatief een positief effect heeft op het aantal overschrijdingsdagen voor fijnstof.<br><br>Voor het geluid geldt dat het voorkeursalternatief Bundeling Noord het meest positieve effect heeft op het verbeteren van de leefbaarheid langs de bestaande N629 en de Westerlaan. Dit is ook weergegeven in bijlage 3 van deze nota. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP.<br><br>De figuur met het positieve effect van het voorkeursalternatief op het aspect geluid wordt opgenomen in het PIP. |
| | | Indiener stelt dat de bestaande N629 prima voldoet en simpel aangepast kan worden zodat de uitgaven aan de verbetering van de verbinding beperkt blijven. | Het treffen van maatregelen aan de bestaande N629 voor het oplossen van de verkeersproblematiek op de weg staat bekend als het nulplusalternatief. Het nulplusalternatief biedt onvoldoende oplossend vermogen voor de toekomst en is daarom afgevallen als volwaardig alternatief voor de nieuwe N629. Dit is nader onderbouwd in paragraaf 2.2.3 van het provinciaal inpassingsplan. | Naar aanleiding van de ingekomen zienswijzen is uitgebreider toegelicht waarom het nulplusalternatief onvoldoende oplossend vermogen biedt. |
| | | Indiener geeft aan dat indiener aansluit bij de zienswijze van de Vereniging ‘Spaar de Duiventoren en het Blik’. | De zienswijze van de Vereniging ‘Spaar de Duiventoren en het Blik’ wordt hier als ingelast en herhaald beschouwd. Voor de samenvatting en beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 4.3 van deze reactienota. | De wijzigingen in het PIP naar aanleiding van deze zienswijze zijn omschreven in paragraaf 4.3.3. |
| 69 | 4327898 | Indiener vraagt of het niet eenvoudiger is om de aansluiting van de N629 op de A27 ter hoogte van de voormalige Jamin te realiseren? Indiener geeft aan dat het | Het realiseren van de aansluiting op de A27 ter hoogte van de voormalige Jamin is niet mogelijk omdat op die plek door de aanwezige bebouwing en het | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | zandpad richting Dongen dat daar nu ligt nauwelijks gebruikt wordt. Als die verbinding vervolgens doorgetrokken wordt tot de Letschertweg in Tilburg, dan wordt de Bovensteweg volgens indiener ook voor een groot deel ontlast. | Wilhelminakanaal niet voorzien kan worden in een volwaardige aansluiting op de N629. Grofweg kan gesteld worden dat op de voorgestelde locatie alleen ruimte is om de A27 te verlaten, er is geen ruimte voor invoegstroken. Ter hoogte van de Bovensteweg is wel ruimte voor in- en uitvoegstroken op de A27. | |
| | | Indiener wijst er op dat het voor het vrachtverkeer niet ideaal is als het in een bocht een klim moet gaan maken omdat dit twee keer tot snelheidsverlies leidt. | Wij zijn ons bewust van de consequenties voor het vrachtverkeer van het moeten klimmen in een bocht. Echter, om de leefbaarheid in de woningen aan de Doelstraat te verbeteren is de brug in westelijke richting verplaatst. Daarbij is de bochtstraal zo beperkt mogelijk gehouden om waar mogelijk de aantasting van ’t Blik te voorkomen. Deze belangen wegen onzes inziens zwaarder dan het snelheidsverlies voor vrachtverkeer. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener geeft aan dat het verkeerslicht bij tuincentrum AVRI in de huidige situatie voor de meeste filevorming zorgt. | Het verkeerslicht bij de AVRI is in de huidige situatie nodig om gevaarlijke situaties op de bestaande N629 als gevolg van verkeer dat het parkeerterrein van de op en af rijdt te voorkomen. De bestaande N629 wordt afgewaardeerd van maximumsnelheid van 80 kilometer per uur naar een weg met een maximumsnelheid van 60 kilometer per uur en door de nieuwe N629 zal het verkeer op de bestaande N629 halveren. Na het nemen van die maatregelen wordt beschouwd of het verkeerslicht nog nodig is. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| 70 | 4327908 | Indiener geeft aan het plan voor de nieuwe N629 positief ontvangen te hebben en wijst er op dat de hele wijk | Hartelijk bedankt. Uw positieve reactie sterkt ons in de verdere procedure. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | West 1 in Dongen baat heeft bij de plannen. Indiener ziet het plan als een oplossing voor de dagelijkse files en verwacht daarmee een verbetering van de luchtkwaliteit. | | |
| 71 | 4327909 | Indiener vindt de plannen voor de nieuwe N629 positief, omdat ze de verkeersstromen nu en in de toekomst goed kunnen regelen en de wijken in Dongen-West ontlast worden van het vele vrachtverkeer. Indiener hoopt dan ook dat men zich niet in de greep van een kleine, fanatieke actiegroep laat houden. | Hartelijk bedankt. Uw positieve reactie sterkt ons in de verdere procedure. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| 72 | 4327952 | Indiener (Gasunie Transport Services B.V.) geeft aan dat in het plangebied een drietal aardgastransportleidingen van indiener ligt. Indiener geeft aan dat de kans aanwezig is dat de leidingen van indiener verlegd moeten worden alvorens realisatie van de nieuwe N629 plaats kan vinden. Indiener wijst erop dat op basis van artikel 6, lid 4 van het Besluit externe veiligheid buisleidingen het nieuwe wegtracé eerst moet zijn vastgelegd in een ruimtelijk plan voordat tot aanleg mag worden overgegaan. | Voor vaststelling van het ruimtelijk plan zullen in het kader van de realisatie van de nieuwe N629 geen ingrepen aan de leidingen plaatsvinden. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener geeft ook aan dat het provinciaal inpassingsplan het, na vaststelling, mogelijk maakt om nieuwe infrastructuur over de leidingen van indiener te realiseren. Indiener wil hier overleg over voeren met de provincie voor indiener definitief in kan stemmen met de voorgenomen ontwikkeling. | Er heeft reeds overleg plaatsgevonden, vanaf …<br><br>Provincie: uiteenzetting verloop en tijdslijn gesprekken met Gasunie. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | Indiener verzoekt tot het aanpassen van de bestemmingsomschrijving zoals opgenomen in artikel 7.1 van het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan. Concreet verzoekt indiener tot het in artikel 7.1 weglaten van druk, diameter, plaatsgebonden risico en groepsrisico van de leiding. | De druk, diameter, plaatsgebonden risico en groepsrisico zoals genoemd in artikel 7.1 zullen weggelaten worden. | De druk, diameter, plaatsgebonden risico en groepsrisico zoals genoemd in artikel 7.1 van de regels van het PIP worden verwijderd uit dat artikel. |
| | | Indiener doet een tekstvoorstel voor de inhoud en redactie van artikelen 7.2 en 7.3 in de regels van het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan en verzoekt om de bestaande artikelen 7.2 en 7.3 te vervangen door het tekstvoorstel. | De bepalingen in artikelen 7.2 en 7.3 in de regels van het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan worden vervangen door het door indiener ingediende tekstvoorstel. | De artikelen 7.2 en 7.3 van de regels van het PIP worden gewijzigd conform het voorstel van indiener. |
| | | Indiener ziet de bepalingen zoals genoemd in sub b en e van artikel 7.5.2 in de regels van het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan als onwenselijk en verzoekt daarom tot het schrappen van deze bepalingen zolang indiener niet heeft ingestemd met de voorgenomen ontwikkeling. | De genoemde bepalingen worden geschrapt. | De bepalingen zoals genoemd in sub b en e van artikel 7.5.2 in de regels van het PIP worden geschrapt. |
| | | Tot slot vraagt indiener om de wijzigingen die naar aanleiding van de reactie van indiener gedaan zijn aan indiener voor te leggen voordat tot vaststelling van het provinciaal inpassingsplan overgegaan wordt. | Er zijn overleggen geweest, er zijn afspraken over berekeningen geweest. Op die manier is het contact ingevuld. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| 73 | 4327953 | Indiener (Sint Ambrosius Bijenhoudersvereniging Dongen) geeft aan dat indiener aansluit bij de zienswijze van de Vereniging ‘Spaar de Duiventoren en het Blik’. | De zienswijze van de Vereniging ‘Spaar de Duiventoren en het Blik’ wordt hier als ingelast en herhaald beschouwd. Voor de samenvatting en beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 4.1 van deze reactienota. | De wijzigingen in het PIP naar aanleiding van deze zienswijze zijn omschreven in paragraaf 4.1.3. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 74 | 4327972 | Indiener dient een zienswijze in die op hoofdlijnen gelijk is aan de zienswijze zoals verwoord in het pamflet van de Vereniging 'Spaar de Duiventoren en het Blik'. Dat pamflet is samengevat en beantwoord in paragraaf 4.2 van deze reactienota. | De zienswijze van de Vereniging 'Spaar de Duiventoren en het Blik' wordt hier als ingelast en herhaald beschouwd. Voor de samenvatting en beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 4.2 van deze reactienota. | De wijzigingen in het PIP naar aanleiding van het pamflet zijn omschreven in paragraaf 4.2.3. |
| 75 | 4328231 | Indiener maakt bezwaar tegen het aanleggen van de nieuwe N629, omdat deze weg volgens indiener de verkeersdrukte niet goed aanpakt doordat niet voorzien wordt in een andere route naar Dongen, waar volgens indiener het meeste verkeer naartoe rijdt. | Met de nieuwe N629 wordt voorzien in een route voor verkeer naar Dongen (via de nieuwe N629 en vervolgens via de bestaande N629) en een route naar Tichelrijt (via de nieuwe N629). Daarmee worden de verkeers(veiligheids)- en leefbaarheidsproblemen op en om de bestaande N629 opgelost. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener vreest voor een verkeersaantrekkende werking van de nieuwe N629, met name vanuit de Reeshof, met alle fijnstofuitstoot en lawaai van dien. | Uit het MER en het luchtkwaliteitsonderzoek (t.b.v. het Provinciaal Inpassingsplan), blijkt dat de normen voor fijnstof als gevolg van de aanleg en het gebruik van de nieuwe N629 nergens overschreden worden.<br>Uit het MER blijkt dat de alternatieven hierop niet onderscheidend zijn ten opzichte van elkaar.<br>In het MER wordt geconcludeerd dat het voorkeursalternatief een positief effect heeft op het aantal overschrijdingsdagen voor fijnstof. Ook al zijn de effecten niet groot (niet in betekenende mate), er is wel degelijk sprake van een verbetering van de luchtkwaliteit op het gebied van fijnstof.<br><br>Het overgrote deel van het verkeer dat op de nieuwe N629 vanaf het splitsingspunt in de richting van Tichelrijt en Tilburg rijdt, heeft de | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | bestemming Tichelrijt. Vanwege dit bestemmingsverkeer zal de verkeersaantrekkende werking van de nieuwe N629 (zeer) beperkt zijn. | |
| | | Indiener geeft aan de aantasting van natuurgebieden te betreuren. | De realisatie van de nieuwe N629 heeft negatieve effecten op natuur en cultuurhistorie. De negatieve effecten zullen worden gecompenseerd middels investeringen in de ruimtelijke kwaliteit van het landschap rondom de N629. Maatregelen zijn gericht op zowel natuur, recreatie als cultuurhistorie.<br><br>Voor het doorsnijden (verstoren) van het Natuurnetwerk Nederland zijn in artikel 5.6 van de Verordening ruimte Noord-Brabant compensatieregels opgesteld. Hiervoor is een Compensatieplan opgesteld, dat onderdeel is van het ontwerp-Provinciaal Inpassingsplan N629 en voldoet aan deze regels. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener vindt de kosten die gemoeid zijn met de realisatie van de nieuwe N629 te hoog en stelt dat de bestaande N629 met wat verbeteringen ook voldoet. | De aanleg van nieuwe infrastructuur gaat gepaard met kosten. Dit aspect is meegewogen bij de keuze voor het voorkeursalternatief.<br><br>Het treffen van maatregelen aan de bestaande N629 voor het oplossen van de verkeersproblematiek op de weg staat bekend als het nulplusalternatief. Het nulplusalternatief biedt onvoldoende oplossend vermogen voor de toekomst en is daarom afgevallen als volwaardig alternatief voor de nieuwe N629. Dit is nader | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP.<br><br>Naar aanleiding van de ingekomen zienswijzen is uitgebreider toegelicht waarom het nulplusalternatief onvoldoende oplossend vermogen biedt. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | onderbouwd in paragraaf 2.2.3 van het provinciaal inpassingsplan. | |
| 76 | 4328263, 4328264 en 4328265 | Van Helvoort Rentmeester, Taxateur en Raadgever grondzaken (hierna: indiener) dient een zienswijze in namens cliënt. Indiener geeft aan dat cliënt gronden heeft in het plangebied. Indiener verzoekt tot het zodanig vormgeven van de fietstunnel in de Hoogstraat dat deze ook toegankelijk is voor landbouwverkeer en (lokaal) autoverkeer. | In december 2015 heeft de gemeenteraad van Oosterhout besloten dat de Hoogstraat de nieuwe N629 met een fietstunnel zal kruisen. Om Oosteind via de Hoogstraat met Oosterhout verbonden te houden, wordt een parallelweg langs de nieuwe N629 aangelegd waarmee het westelijke deel van de Hoogstraat via Ter Horst wordt aangesloten op de N629 en de Provincialeweg. Deze oplossing genoot de voorkeur boven een tunnel voor alle verkeer, o.a. vanwege de kosten en ruimtelijke inpasbaarheid en omdat de Hoogstraat West daarmee minder aantrekkelijk wordt gemaakt voor doorgaand verkeer. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener wil dat pas begonnen wordt met de realisatie van Everdenberg-Oost als de nieuwe N629 volledig gereed is (zowel deelproject 1 als deelproject 2). Als Everdenberg-Oost op de bestaande N629 ontsloten wordt, voorziet indiener filevorming. Tevens is indiener van mening dat de aansluiting op de bestaande N629 kapitaalvernietiging is omdat deze weg na korte tijd weer opgebroken moet worden. | De provincie heeft samen met de gemeenten Oosterhout en Dongen in 2014 besloten om de aanpak van de nieuwe N629 in twee fasen te knippen. De eerste fase betreft de reconstructie van de aansluiting op de A27. De berekeningen die uitgevoerd zijn t.b.v. het bestemmingsplan Everdenberg-Oost laten zien dat met de reconstructie van de aansluiting op de A27 er voldoende ruimte is op de bestaande Heistraat om het verkeer van en naar Everdenberg-Oost te verwerken. Het bestemmingsplan voor die eerste fase van de N629 is onherroepelijk. Om te zorgen dat de eerste fase ook daadwerkelijk uitgevoerd is, voordat bedrijven hun deuren kunnen openen, is dit als een verplichting (een zogenaamde voorwaardelijke bepaling) | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | opgenomen in het bestemmingsplan Everdenberg-Oost.<br><br>Met dit provinciaal inpassingsplan wordt aangesloten op deelproject 1 (de aansluiting N629-A27). Bij uitvoering van deelproject 2 (dit inpassingsplan) hoeft deelproject 1 niet volledig opgebroken te worden. | |
| | | Indiener stelt dat de huidige kruising van de Hoogstraat met de Provincialeweg scherp en onoverzichtelijk is en daarom voor landbouwverkeer nauwelijks te nemen is. Tevens vermoedt indiener dat hier door kruisend fietsverkeer verkeersonveilige situaties zullen ontstaan. Indiener stelt dat dit haaks staat op het vergroten van de verkeersveiligheid, een van de doelen van het project. | Door middel van rijcurven is getoetst in hoeverre vracht-, landbouwverkeer én fietsverkeer via het kruispunt Provincialeweg – Hoogstraat op een veilige wijze kan worden afgewikkeld. Dit is mogelijk, zij het dat de bocht vanaf de Provincialeweg (west) richting de Hoogstraat krap is voor grote voertuigen. Bij de verdere uitwerking zal worden bekeken in hoeverre het kruispunt hierop moet worden aangepast. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| 77 | 4328411 en 4328412 | De indiener keurt het plan af en betreurt het dat in de ogen van indiener geen meer duurzame en natuurbehoudende oplossingen overwogen zijn. | De realisatie van de nieuwe N629 heeft negatieve effecten op natuur en cultuurhistorie. De negatieve effecten zullen worden gecompenseerd middels investeringen in de ruimtelijke kwaliteit van het landschap rondom de N629. Maatregelen zijn gericht op zowel natuur, recreatie als cultuurhistorie.<br><br>Voor het doorsnijden (verstoren) van het Natuurnetwerk Nederland zijn in artikel 5.6 van de Verordening ruimte Noord-Brabant compensatieregels opgesteld. Hiervoor is een Compensatieplan opgesteld, dat onderdeel is | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | van het ontwerp-Provinciaal Inpassingsplan N629 en voldoet aan deze regels. | |
| | | Indiener is de mening toegedaan dat in de besluitvorming economische belangen belangrijker gevonden worden dan het natuurbelang. | Besluitvorming is altijd een belangenafweging. In de besluitvorming over de nieuwe N629 zijn alle belangen evenwichtig tegen elkaar afgewogen. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Voor het overige onderschrijft indiener de zienswijze van de Vereniging 'Spaar de Duiventoren en het Blik'. | De zienswijze van de Vereniging 'Spaar de Duiventoren en het Blik' wordt hier als ingelast en herhaald beschouwd. Voor de samenvatting en beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 4.3 van deze reactienota. | De wijzigingen in het PIP naar aanleiding van deze zienswijze zijn omschreven in paragraaf 4.3.3. |
| 78 | 4328470 | Indiener dient een zienswijze in die op hoofdlijnen gelijk is aan de zienswijze zoals verwoord door de Vereniging 'Spaar de Duiventoren en het Blik'. Die zienswijze is samengevat en beantwoord in paragraaf 4.3 van deze reactienota. | De zienswijze van de Vereniging 'Spaar de Duiventoren en het Blik' wordt hier als ingelast en herhaald beschouwd. Voor de samenvatting en beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 4.3 van deze reactienota. | De wijzigingen in het PIP naar aanleiding van deze zienswijze zijn omschreven in paragraaf 4.3.3. |
| 79 | 4328508 | Indiener is van mening dat door de huidige plannen een mooi natuurgebied verloren gaat. | De realisatie van de nieuwe N629 heeft negatieve effecten op natuur en cultuurhistorie. De negatieve effecten zullen worden gecompenseerd middels investeringen in de ruimtelijke kwaliteit van het landschap rondom de N629. Maatregelen zijn gericht op zowel natuur, recreatie als cultuurhistorie.<br><br>Voor het doorsnijden (verstoren) van het Natuurnetwerk Nederland zijn in artikel 5.6 van de Verordening ruimte Noord-Brabant compensatieregels opgesteld. Hiervoor is een Compensatieplan opgesteld, dat onderdeel is van het ontwerp-Provinciaal Inpassingsplan N629 en voldoet aan deze regels. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | Indiener verzoekt tot het monitoren en evalueren van de verkeersaantrekkende werking van de nieuwe N629 een aantal jaar na realisatie. | Het overgrote deel van het verkeer dat op de nieuwe N629 vanaf het splitsingspunt in de richting van Tichelrijt en Tilburg rijdt, heeft de bestemming Tichelrijt. Vanwege dit bestemmingsverkeer zal de verkeersaantrekkende werking van de nieuwe N629 (zeer) beperkt zijn. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener stelt voor om bij het tuincentrum AVRI zowel achter de AVRI als voor de AVRI (aan de overzijde van de bestaande N629) te voorzien in extra parkeergelegenheid voor dat tuincentrum. | De situatie bij de AVRI is slechts een deel van de problematiek van de N629/Heistraat. Het enkel nemen van maatregelen om de situatie bij de AVRI aan te pakken is onderdeel van het zogenoemde nulplusalternatief. Het treffen van maatregelen aan de bestaande N629 voor het oplossen van de verkeersproblematiek op de weg staat bekend als het nulplusalternatief. Het nulplusalternatief biedt onvoldoende oplossend vermogen voor de toekomst en is daarom afgevallen als volwaardig alternatief voor de nieuwe N629. Dit is nader onderbouwd in paragraaf 2.2.3 van het provinciaal inpassingsplan. | Naar aanleiding van de ingekomen zienswijzen is uitgebreider toegelicht waarom het nulplusalternatief onvoldoende oplossend vermogen biedt. |
| | | Indiener vermoedt dat de kosten voor realisatie van het alternatief ‘Bundeling noord’ hoger uit kunnen vallen dan de kosten voor alternatief ‘Bundeling zuid’ en trekt daarom de gemaakte keuze voor het voorkeursalternatief in twijfel. | De aanleg van nieuwe infrastructuur gaat gepaard met kosten. Dit aspect is meegewogen bij de keuze voor het voorkeursalternatief. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener is van mening dat door de realisatie van de nieuwe N629 zoals nu voorzien het sluipverkeer vanuit Dongen op de Provincialeweg in Oosteind toeneemt. Indiener stelt daarom voor om het verkeer vanuit Dongen voorrang te | Met de nieuwe N629 wordt voorzien in een route die goed door kan stromen, de kans op het ontstaan van sluitverkeer is daarom niet groot. Mocht er toch sprake zijn van sluipverkeer, dan wordt dat sluipverkeer met het voorstel van indiener beloond met een | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | geven op de kruising N629 - Ter Horst - Provincialeweg. Dit om filevorming op de Provincialeweg te voorkomen. | betere doorstroming. Dat heeft negatieve consequenties voor de doorstroming op de N629. Het voorstel wordt daarom niet gehonoreerd. | |
| | | Indiener vindt het instellen van twee verschillende maximumsnelheden op de nieuwe N629 slecht voor het milieu omdat dit tot extra optrekken en remmen leidt. | Uit het MER en het luchtkwaliteitsonderzoek (t.b.v. het Provinciaal Inpassingsplan), blijkt dat de normen voor fijnstof als gevolg van de aanleg en het gebruik van de nieuwe N629 nergens overschreden worden. Het instellen van twee maximumsnelheden leidt dus niet tot negatieve milieuconsequenties. De snelheid van 60 kilometer per uur in de bocht naar de brug is ingesteld om de straal van deze bocht zo klein mogelijk te maken om waar mogelijk de aantasting van ’t Blik te voorkomen. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener stelt voor om op de nieuwe N629 een maximumsnelheid van 60 kilometer per uur in te stellen omdat dit beter is voor het milieu en omdat bij deze snelheid landbouwverkeer op de nieuwe N629 toegestaan kan worden. | De N629 is een regionale ontsluitingsweg die onder andere moet voorzien in een goede aansluiting van Dongen op het rijkswegennet. Bij een dergelijke weg past een snelheid van 80 kilometer per uur. Uit het MER en het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat niet tot onevenredig nadelig milieueffecten. Voor landbouwverkeer wordt voorzien in alternatieve routes, onder andere tussen de Hoogstraat en de ontsluitingsweg van Everdenberg-Oost. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener geeft aan dat de nieuwe N629 grote consequenties kan hebben voor agrariërs en vraagt of gesprekken over die consequenties ook onder de noemer ‘keukentafelgesprekken’ geschaard worden? | Wij onderkennen de effecten van de nieuwe N629 voor de agrariërs. Met hen worden gesprekken gevoerd over de effecten en de manier waarop deze effecten gecompenseerd kunnen worden. Deze gesprekken voeren wij bij voorkeur in een zo informeel mogelijke sfeer en noemen we daarom | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | keukentafelgesprekken. Met iedere agrariër die door het plan geraakt wordt, worden individuele afspraken gemaakt en vastgelegd. | |
| | | Indiener pleit voor een beveiligde oversteekplaats voor fietsers in de nieuwe N629 ter hoogte van de Heikantsestraat. | Voor fietsers wordt voorzien in alternatieven fietsroutes, zie daarvoor paragraaf 3.2.6 van het PIP. Fietsers kunnen desgewenst via de fietsroute parallel aan het Wilhelminakanaal en Everdenberg(-Oost) op de Heikantsestraat komen. Daarnaast kunnen fietsers via de Hoogstraat en de bestaande N629 op de Heikantsestraat komen. Het realiseren van een oversteekvoorziening ter hoogte van de Heikantsestraat is daarmee niet nodig en komt de verkeersveiligheid ook niet ten goede. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | De indiener handhaaft het eerder door indiener gedane voorstel voor een langere en schuinere brug over het Wilhelminakanaal omdat dit beter zou zijn voor de natuur en de leefbaarheid in de omgeving van de brug. | De ligging van de brug over het kanaal is een onderdeel van het voorkeursalternatief N629 zoals opgenomen in het MER, dat de basis vormt voor het opstellen van (het ontwerp van) het Provinciaal Inpassingsplan (PIP). De varianten voor de ligging van de brug zijn uitvoerig onderzocht, rekening houdend met diverse aspecten zoals geluidbelasting op natuur, verkeersveiligheid, effect op verkeer te water, natuur, grondeigendom en landschappelijke inpassing. Uit een multicriteria-analyse kwam de nu gekozen ligging als beste naar voren. De brug zal niet verder verschuiven. De rapportage waarin de varianten voor de ligging van de brug zijn onderzocht, zijn als bijlage bij (het ontwerp van) het Provinciaal Inpassingsplan (PIP). gevoegd | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 80 | 4328521 | Indiener trekt nut en noodzaak van de nieuwe N629 in twijfel omdat het volgens indiener erg meevalt met de dagelijkse files. Daarnaast ziet indiener de aantasting van natuur als onwenselijk. | De motivatie in het ontwerp-inpassingsplan voor de nut en noodzaak van de aanleg van de nieuwe N629 is niet erg uitgebreid. In paragraaf 2.3.2 wordt in het kader van het “Nee, tenzij-principe” beter onderbouwd waarom de aanleg van de weg op deze manier plaatsvindt. | Naar aanleiding van de ingekomen zienswijzen is uitgebreider toegelicht waarom een nieuwe N629 in de vorm zoals nu uitgewerkt noodzakelijk is. |
| 81 | 4328533 en 4328534 | Indiener vermoedt planschade als gevolg van de realisatie van de nieuwe N629. | Voor financiële nadelige gevolgen als gevolg van de wijziging van de bestemmingen in het plangebied van het PIP kan een verzoek tot planschade worden gedaan bij de provincie. Er wordt vervolgens onderzocht of indiener hier recht op heeft. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Voor het overige onderschrijft indiener de zienswijze van de Vereniging ‘Spaar de Duiventoren en het Blik’. | De zienswijze van de Vereniging ‘Spaar de Duiventoren en het Blik’ wordt hier als ingelast en herhaald beschouwd. Voor de samenvatting en beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 4.3 van deze reactienota. | De wijzigingen in het PIP naar aanleiding van deze zienswijze zijn omschreven in paragraaf 4.3.3. |
| 82 | 4328554 | Indiener dient een zienswijze in die op hoofdlijnen gelijk is aan de zienswijze zoals verwoord in het pamflet van de Vereniging ‘Spaar de Duiventoren en het Blik’. Dat pamflet is samengevat en beantwoord in paragraaf 4.2 van deze reactienota. | De zienswijze van de Vereniging ‘Spaar de Duiventoren en het Blik’ wordt hier als ingelast en herhaald beschouwd. Voor de samenvatting en beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 4.2 van deze reactienota. | De wijzigingen in het PIP naar aanleiding van het pamflet zijn omschreven in paragraaf 4.2.3. |
| 83 | 4328565 en 4328566 | Indiener betreurt het dat volgens indiener de optie om de bestaande weg te verbeteren niet afdoende onderzocht is. Indiener hoopt verder dat de natuur in de omgeving van Dongen gespaard kan worden. | Het treffen van maatregelen aan de bestaande N629 voor het oplossen van de verkeersproblematiek op de weg staat bekend als het nulplusalternatief. Het nulplusalternatief biedt onvoldoende oplossend vermogen voor de toekomst en is | Naar aanleiding van de ingekomen zienswijzen is uitgebreider toegelicht waarom het nulplusalternatief |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | daarom afgevallen als volwaardig alternatief voor de nieuwe N629. Dit is nader onderbouwd in paragraaf 2.2.3 van het provinciaal inpassingsplan.<br><br>De realisatie van de nieuwe N629 heeft negatieve effecten op natuur en cultuurhistorie. De negatieve effecten zullen worden gecompenseerd middels investeringen in de ruimtelijke kwaliteit van het landschap rondom de N629. Maatregelen zijn gericht op zowel natuur, recreatie als cultuurhistorie.<br><br>Voor het doorsnijden (verstoren) van het Natuurnetwerk Nederland zijn in artikel 5.6 van de Verordening ruimte Noord-Brabant compensatieregels opgesteld. Hiervoor is een Compensatieplan opgesteld, dat onderdeel is van het ontwerp-Provinciaal Inpassingsplan N629 en voldoet aan deze regels. | onvoldoende oplossend vermogen biedt.<br><br>De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Voor het overige onderschrijft indiener de zienswijze van de Vereniging 'Spaar de Duiventoren en het Blik'. | De zienswijze van de Vereniging 'Spaar de Duiventoren en het Blik' wordt hier als ingelast en herhaald beschouwd. Voor de samenvatting en beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 4.3 van deze reactienota. | De wijzigingen in het PIP naar aanleiding van deze zienswijze zijn omschreven in paragraaf 4.3.3. |
| 84 | 4328580<br>4328581 | Indiener pleit voor snelle aanleg van de weg omdat indiener dagelijks hinder ondervindt van files op de bestaande N629. Deze files leiden ook tot verkeersonveilig gedrag zo constateert indiener. | Hartelijk bedankt. Uw positieve reactie sterkt ons in de verdere procedure. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | Indien nodig pleit indiener voor het gefaseerd aanleggen van de nieuwe N629 zodat Everdenberg-Oost niet op de bestaande N629 ontsloten hoeft te worden. Indiener vreest extra files op de N629 als gevolg van een aansluiting van Everdenberg-Oost op de bestaande N629. | De provincie heeft samen met de gemeenten Oosterhout en Dongen in 2014 besloten om de aanpak van de nieuwe N629 in twee fasen te knippen. De eerste fase betreft de reconstructie van de aansluiting op de A27. De berekeningen die uitgevoerd zijn t.b.v. het bestemmingsplan Everdenberg-Oost laten zien dat met de reconstructie van de aansluiting op de A27 er voldoende ruimte is op de bestaande Heistraat om het verkeer van en naar Everdenberg-Oost te verwerken. Het bestemmingsplan voor die eerste fase van de N629 is onherroepelijk. Om te zorgen dat de eerste fase ook daadwerkelijk uitgevoerd is, voordat bedrijven hun deuren kunnen openen, is dit als een verplichting (een zogenaamde voorwaardelijke bepaling) opgenomen in het bestemmingsplan Everdenberg-Oost. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener pleit voor het opnieuw onderzoeken van de ontsluiting van Oosteind. Indiener geeft aan dat de verkeersregelinstallatie op de kruising N629 - Ter Horst - Provincialeweg te veel vertraging gaat veroorzaken. Tevens pleit indiener voor het openstellen van de Hoogstraat voor autoverkeer uit Oosteind. Zodat Oosteind als kerkdorp van Oosterhout niet te veel geïsoleerd raakt van die stad. | In december 2015 heeft de gemeenteraad van Oosterhout besloten dat de Hoogstraat de nieuwe N629 met een fietstunnel zal kruisen. Om Oosteind via de Hoogstraat met Oosterhout verbonden te houden, wordt een parallelweg langs de nieuwe N629 aangelegd waarmee het westelijke deel van de Hoogstraat via Ter Horst wordt aangesloten op de N629 en de Provincialeweg. Deze oplossing genoot de voorkeur boven een tunnel voor alle verkeer, o.a. vanwege de kosten en ruimtelijke inpasbaarheid en omdat de Hoogstraat West daarmee minder aantrekkelijk wordt gemaakt voor doorgaand verkeer. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | Met de nieuwe N629 wordt voorzien in een goede ontsluiting van Oosteind (via de Provincialeweg). De zienswijze geeft geen reden het besluit te heroverwegen. | |
| 85 | 4328584 en 4328586 | Indiener (Avokla BV) bezit gronden aan het Wilhelminakanaal die indiener wil ontwikkelen tot een bosgebied. Indiener vreest dat deze ambitie door realisatie van de nieuwe N629 onmogelijk wordt. | Voor de landschappelijke kwaliteitsverbetering nabij het plangebied wordt ook extra bos gerealiseerd. Wellicht zijn er kansen voor indiener om bij deze ontwikkeling aan te sluiten. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener vermoedt dat realisatie en gebruik van de nieuwe N629 tot nadelige effecten op flora en fauna leidt. | De realisatie van de nieuwe N629 heeft negatieve effecten op natuur en cultuurhistorie. De negatieve effecten zullen worden gecompenseerd middels investeringen in de ruimtelijke kwaliteit van het landschap rondom de N629. Maatregelen zijn gericht op zowel natuur, recreatie als cultuurhistorie.<br><br>Voor het doorsnijden (verstoren) van het Natuurnetwerk Nederland zijn in artikel 5.6 van de Verordening ruimte Noord-Brabant compensatieregels opgesteld. Hiervoor is een Compensatieplan opgesteld, dat onderdeel is van het ontwerp-Provinciaal Inpassingsplan N629 en voldoet aan deze regels. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | De indiener is van mening dat er voldoende alternatieven voor een nieuwe weg zijn. Concreet wijst indiener op het verbeteren van de bestaande N629. Indiener stelt zich op het standpunt dat aantasting van natuur zoals nu voorzien alleen toegestaan is in het geval van een | Het treffen van maatregelen aan de bestaande N629 voor het oplossen van de verkeersproblematiek op de weg staat bekend als het nulplusalternatief. Het nulplusalternatief biedt onvoldoende oplossend vermogen voor de toekomst en is daarom afgevallen als volwaardig alternatief | Naar aanleiding van de ingekomen zienswijzen is uitgebreider toegelicht waarom het nulplusalternatief onvoldoende oplossend vermogen biedt. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | groot openbaar belang. Indiener betwist dat dit groot openbaar belang in dit geval aangetoond is. | voor de nieuwe N629. Dit is nader onderbouwd in paragraaf 2.2.3 van het provinciaal inpassingsplan.<br><br>Op de bestaande N629 en Westerlaan/Duiventorenbaan in Dongen is sprake van problemen met betrekking tot de doorstroming, bereikbaarheid, leefbaarheid, verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling. Door de geplande ontwikkeling van Everdenberg-Oost en nieuwe woningbouw en bedrijvigheid in Dongen kunnen deze problemen toenemen. De problematiek op de N629 bestaat al geruime tijd en is onder andere aanleiding tot het uitvoeren van een planstudie in 2006. Voor het oplossen van de problematiek bestaat een groot draagvlak in de gemeenteraden van Dongen en Oosterhout. Wij zien de aanpak van de genoemde problemen en het voorzien in een goede aansluiting van Dongen op het rijkswegennet als een groot openbaar belang. | Het groot openbaar belang wordt nader toegelicht in de toepassing van het nee, tenzij-principe in het PIP. Naar aanleiding van de zienswijzen is deze toelichting in paragraaf 2.3.2 van de toelichting van het PIP uitgebreid. |
| 85 | 4328588, 4328590, 4328591, 4328593, 4328594, 4328596, 4328597 en 4328598 | Indiener stelt zich op het standpunt dat de nu voorziene nieuwe N629 leidt tot aantasting van de Duiventoren en ’t Blik. Indiener vreest dat de nieuwe N629 in combinatie met het nieuwe bedrijventerrein Everdenberg-Oost in de toekomst de resterende natuur aan gaat tasten. | De realisatie van de nieuwe N629 heeft negatieve effecten op natuur en cultuurhistorie. De negatieve effecten zullen worden gecompenseerd middels investeringen in de ruimtelijke kwaliteit van het landschap rondom de N629. Maatregelen zijn gericht op zowel natuur, recreatie als cultuurhistorie.<br><br>Voor het doorsnijden (verstoren) van het Natuurnetwerk Nederland zijn in artikel 5.6 van de Verordening ruimte Noord-Brabant | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | compensatieregels opgesteld. Hiervoor is een Compensatieplan opgesteld, dat onderdeel is van het ontwerp-Provinciaal Inpassingsplan N629 en voldoet aan deze regels.<br><br>In het kader van de ontwikkeling van Everdenberg-Oost wordt ook voorzien in compensatie, dat maakt onderdeel uit van de plannen voor dat bedrijventerrein. Everdenberg-Oost wordt daarnaast begrensd door de nieuwe N629, daarnaast zijn er nu geen plannen voor verdere uitbreiding van dit bedrijventerrein. | |
| | | Indiener wijst op gronden in de nabijheid van ’t Blik en de Heijningen die indiener bezit. Indiener vreest aantasting van de natuurwaarden op zijn gronden als gevolg van de aanleg en het gebruik van de nieuwe N629. In het bijzonder wijst indiener daarbij op de schadelijke effecten van geluid en fijnstof voor mens en dier. | Voor financiële nadelige gevolgen als gevolg van de uitvoering van het project kan een verzoek tot nadeelcompensatie worden gedaan bij de provincie. Er wordt vervolgens onderzocht of indiener hier recht op heeft.<br><br>Uit het MER en het luchtkwaliteitsonderzoek (t.b.v. het Provinciaal Inpassingsplan), blijkt dat de normen voor fijnstof als gevolg van de aanleg en het gebruik van de nieuwe N629 nergens overschreden worden.<br><br>In het MER wordt geconcludeerd dat het voorkeursalternatief een positief effect heeft op het aantal overschrijdingsdagen voor fijnstof. Ook al zijn de effecten niet groot (niet in betekenende mate), er is wel degelijk sprake van een verbetering van de luchtkwaliteit op het gebied van fijnstof. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP.<br><br>De figuur met het positieve effect van het voorkeursalternatief op het aspect geluid wordt opgenomen in het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | Voor het geluid geldt dat het voorkeursalternatief Bundeling Noord het meest positieve effect heeft op het verbeteren van de leefbaarheid langs de bestaande N629 en de Westerlaan. Dit is ook weergegeven in bijlage 3 van deze nota. De geluidverstoring van natuur wordt gecompenseerd. | |
| | | Indiener stelt ook dat de nieuwe N629 leidt tot een aantasting van de rust en daarmee van de recreatieve waarde van diens gronden. | Voor financiële nadelige gevolgen als gevolg van de uitvoering van het project kan een verzoek tot nadeelcompensatie worden gedaan bij de provincie. Er wordt vervolgens onderzocht of indiener hier recht op heeft. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener verwijst naar een eerdere zienswijze en stelt dat er alternatieven voor de aanleg van de nieuwe N629 zijn. | Alle zinvolle alternatieven zijn reeds in beeld gebracht en onderzocht, zie daarvoor de NRD. Op basis van dat onderzoek is het huidige voorkeursalternatief gekozen. Wij zien geen aanleiding om nieuw onderzoek naar alternatieven uit te voeren omdat wij de nu gekozen oplossing als beste oplossing zien.<br><br>Om te komen tot de voorkeursvariant “Bundeling Noord” voor het oplossen van de verkeersproblematiek op de N629 zijn diverse alternatieven uitgewerkt en met elkaar vergeleken. Alle belangen die spelen, ook de gevolgen voor de natuur, zijn bij de vergelijking meegewogen. Voor de aantasting/verstoring van de natuur worden maatregelen ter compensatie getroffen. Hiervoor zijn de regels uit de Verordening Ruimte (artikel 5) gevolgd. Ook de zone langs het kanaal komt hiervoor in aanmerking. De compensatie, zoals omschreven in het PIP, | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | voldoet hiermee aan de voorwaarden uit de Verordening ruimte. In het plangebied worden mitigerende maatregelen getroffen voor de soorten, die (kunnen) voorkomen in het gebied. De compensatie heeft een oppervlaktetoeslag van 2/3 voor extra compensatie van het verlies aan kwaliteit. | |
| 86 | 4328600, tevens 4330074 en 4330075 | Indiener (AVRI bloem- en tuincentrum) wijst erop dat dat door de voorziene afsluiting van de Hoogstraat de rotonde in de Strijenstraat-Pasteurlaan in Oosterhout vast zal lopen. | Uit de verkeersonderzoeken die voor deelproject 1 en deelproject 2 uitgevoerd zijn blijkt dat er geen sprake is van knelpunten in de verkeersafwikkeling op de Pasteurlaan, de kruising N629-Ter Horst – Provincialeweg dan wel de A27. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener geeft aan dat het voor de Oosterhoutse middenstand van belang is dat de Hoogstraat niet afgesloten wordt voor gemotoriseerd verkeer. Door afsluiting van de Hoogstraat vreest indiener verdere leegloop van het Oosterhoutse winkelbestand. | In december 2015 heeft de gemeenteraad van Oosterhout besloten dat de Hoogstraat de nieuwe N629 met een fietstunnel zal kruisen. Om Oosteind via de Hoogstraat met Oosterhout verbonden te houden, wordt een parallelweg langs de nieuwe N629 aangelegd waarmee het westelijke deel van de Hoogstraat via Ter Horst wordt aangesloten op de N629 en de Provincialeweg.<br><br>Deze oplossing genoot de voorkeur boven een tunnel voor alle verkeer, o.a. vanwege de kosten en ruimtelijke inpasbaarheid en omdat de Hoogstraat West daarmee minder aantrekkelijk wordt gemaakt voor doorgaand verkeer.<br><br>Naast de Hoogstraat zijn er voldoende andere routes naar Oosterhout. Op voorhand valt niet in te zien dat afsluiting van de Hoogstraat voor gemotoriseerd verkeer onevenredig | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | nadelige effecten heeft voor de Oosterhoutse middenstand. | |
| | | Tot slot stelt indiener dat het ook vanuit het oogpunt van sociale controle beter is als de Hoogstraat niet afgesloten wordt voor gemotoriseerd verkeer. | Nabij de fietstunnel zijn woningen aanwezig. Daarnaast wordt de fietstunnel voorzien van verlichting. In overleg met belanghebbenden wordt door de gemeente Oosterhout bepaald hoe de fietstunnel, mede vanuit het oogpunt van sociale veiligheid, het beste ingericht kan worden. De afsluiting van de Hoogstraat voor gemotoriseerd verkeer heeft onzes inziens daarmee geen onevenredig nadelige effecten voor de verkeersveiligheid. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | De indiener (AVRI bloem- en tuincentrum) staat negatief ten opzichte van zowel het bepaalde voorkeursalternatief als het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan. Dit omdat met het plan de verkeersgeneratie langs de Heistraat, waar indiener gevestigd is, daalt. Dit levert een lager bezoekersaantal op. Ook zal tijdens de bouwperiode indiener voor lange tijd minder bereikbaar zijn. Dit heeft nadelige financiële consequenties. | Voor financiële nadelige gevolgen als gevolg van de uitvoering van het project kan een verzoek tot nadeelcompensatie worden gedaan bij de provincie. Er wordt vervolgens onderzocht of indiener hier recht op heeft. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | AVRI is gebruiker van een aantal percelen in de nabije omgeving die door de N629 in waarde zullen dalen. Indiener noemt deze percelen concreet. | Voor financiële nadelige gevolgen als gevolg van de uitvoering van het project kan een verzoek tot nadeelcompensatie worden gedaan bij de provincie. Er wordt vervolgens onderzocht of indiener hier recht op heeft. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener stelt dat de rekenfout die gemaakt is in het akoestisch onderzoek van het MER wel is gecorrigeerd, maar dat dit niet heeft geleid tot een wijziging van het standpunt dat de provincie | De standpunten van de gemeenten Oosterhout en Dongen hebben wij betrokken bij onze besluitvorming, maar in het provinciaal inpassingsplan wordt de afweging geheel zelfstandig gemaakt. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | ingenomen, noch tot een wijziging in de alternatievenafweging. Indiener bestrijdt dat deze rekenfout niet leidt tot een gewijzigd standpunt en een gewijzigde alternatievenafweging. Indiener stelt zich daarmee op het standpunt dat er sprake is van onzorgvuldige voorbereiding in de besluitvorming. | De alternatievenafweging in kwestie heeft plaatsgevonden in meerdere vergelijkingen. Allereerst heeft een afweging plaatsgevonden op doelbereik, dit was de eerste stap in de alternatievenafweging. Na deze stap zijn de alternatieven die bijdragen aan het doelbereik paarsgewijs vergeleken waarbij steeds het alternatief dat het minst bijdroeg aan het doel (oplossen van de problemen met betrekking tot de doorstroming, bereikbaarheid, leefbaarheid, verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling) afgevallen is.<br><br>Het alternatief Parallel Noord is eind 2016, toen de keuze voor het voorkeursalternatief moest worden gemaakt, afgevallen in de eerste stap van de alternatievenafweging omdat Parallel Noord een te beperkt oplossend vermogen heeft. Het alternatief scoorde het minst op de aspecten verkeersafwikkeling/doorstroming en liet een relatief hoge I/C-verhouding zien, waardoor de toekomstvastheid van het alternatief (te) beperkt is. Daarnaast leidt het alternatief Parallel Noord ook niet tot een verbetering van de leefbaarheid. Dat er een fout in de GES-score van het alternatief Parallel Noord zat in het concept van het MER is daarmee niet relevant voor de verdere alternatievenafweging en de score voor het voorkeursalternatief omdat Parallel Noord reeds afgevallen was toen de alternatieven | |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | Bundeling Noord en Bundeling Zuid paarsgewijs werden vergeleken en vervolgens Bundeling Noord en Parallel Noord – Nieuwe Brug paarsgewijs vergeleken werden waarna Bundeling Noord als voorkeursalternatief gekozen is. Bij die paarsgewijze vergelijkingen was het alternatief Parallel Noord al afgevallen als kansrijk alternatief. | |
| | | Indiener stelt dat de voorgenomen ontwikkeling niet past in de beleidskaders die gesteld worden door de Structuurvisie ruimtelijke ordening van de provincie Noord-Brabant voor wat betreft natuur. Er zal forse schade aan het Natuurnetwerk Brabant worden toegebracht, aldus indiener. | Voor het doorsnijden (verstoren) van het Natuurnetwerk Nederland zijn in artikel 5.6 van de Verordening ruimte Noord-Brabant compensatieregels opgesteld. Hiervoor is een Compensatieplan opgesteld, dat onderdeel is van het ontwerp-Provinciaal Inpassingsplan N629 en voldoet aan deze regels. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener stelt dat de voorgenomen ontwikkeling niet past in de beleidskaders die gesteld worden in het provinciale natuur- en landschapsbeleid 'Brabant uitnodigend groen' wegens doorkruising van het Natuurnetwerk Brabant en verstoring van flora en fauna. | Voor het bepalen van het nieuwe tracé van de N629 zijn verschillende alternatieven met elkaar vergeleken. Eén van de belangen is de aanwezige natuur.<br><br>Voor het doorsnijden (verstoren) van het Natuurnetwerk Nederland zijn in artikel 5.6 van de Verordening ruimte Noord-Brabant compensatieregels opgesteld. Hiervoor is een Compensatieplan opgesteld, dat onderdeel is van het ontwerp-Provinciaal Inpassingsplan N629 en voldoet aan deze regels. | Provincie: wat is de status/relatie met VR van beleid Brabant uitnodigend groen?<br><br>De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| 87 | 4328602 en 4328603 | Indiener (Vereniging Spaar de Duiventoren en het Blik) dient een zienswijze in die samengevat is in paragraaf 4.1 van deze reactienota. | Voor de samenvatting en beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 4.1 van deze reactienota. | De wijzigingen in het PIP naar aanleiding van deze zienswijze zijn omschreven in paragraaf 4.1.3. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 88 | 4328655 | Indiener geeft aan het inpassingsplan een prima plan te vinden en spreekt dank en hulde voor het plan uit. Indiener verzoekt wel tot het veranderen van de eenrichtingsweg tussen de ovonde en de Provincialeweg in Oosteind in een tweerichtingsweg/tweebaansweg. Volgens indiener leidt dit tot een betere verbinding tussen Oosteind en Oosterhout en scheelt het ruimte op de N629 aan het eind van de Provincialeweg. | Hartelijk bedankt. Uw positieve reactie sterkt ons in de verdere procedure.<br><br>De consequenties van het twee richtingen maken van de parallelweg zijn als volgt:<br>• In het huidige plan zijn de twee routes (van/ naar Oosteind) van elkaar gescheiden (hoofdrijbaan versus parallelweg) Dit kan bij weggebruikers onduidelijkheid geven en daardoor illegale linksafbewegingen op het VRI kruispunt N629/ Provincialeweg veroorzaken. Bij het voorstel tot invoeren van tweerichtingenverkeer op de parallelweg wordt de bereikbaarheid van Oosteind eenvoudiger en daardoor begrijpelijker.<br>• De complexiteit van de VRI wordt er niet door vergroot. In de basis is op de parallelweg eenrichting verkeer in zuidelijke richting voorzien. Bij twee richtingenverkeer komt er een nieuwe noordelijke rijrichting bij. Vanuit Oosteind gaat het om de 'korte bocht' en zijn er geen nieuwe conflicten.<br>• Tweerichtingen verkeer op de parallelweg komt ook ten goede van de doorstroming op de N629. Immers landbouwverkeer kan ook gebruik maken van de parallelweg.<br>• De fietsoversteek bij de ovonde krijgt meer conflicterend gemotoriseerd verkeer te verwerken. Feitelijk is dit een achteruitgang in verkeersveiligheid.<br>• De opstelcapaciteit van het wegvak tussen ovonde en parallelweg is circa 20 meter. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | Door de toevoeging van verkeer ontstaat een groter risico op blokkade van de kruising.<br>• In het huidige ontwerp zijn er geen conflicten tussen gemotoriseerd verkeer op de T-splitsing parallelweg/ verbinding ovonde. Door tweerichtingenverkeer in te stellen op de parallelweg ontstaat er één nieuw conflict (vanuit het zuiden linksaf richting ovonde i.r.t. vanuit het noorden rechtsaf richting ovonde) Dit heeft gevolgen voor de verkeersveiligheid én het attentieniveau van de fietsoversteek.<br>• Nadeel is uiteraard dat er meer ruimte in de breedte nodig is en daardoor vermoedelijk extra grond moet worden aangekocht.<br><br>Alles overwegende wordt dit verzoek niet gehonoreerd. | |
| 89 | 4328705 t/m 4328707 | Indiener maakt bezwaar tegen de nieuwe N629 omdat deze weg volgens indiener tot aantasting van natuur leidt. Daarnaast is indiener van mening dat het aanleggen van een nieuwe weg niet past in het licht van de toekomstige veranderingen in mobiliteit. Indiener acht het aanleggen van een nieuwe weg niet duurzaam. Daarnaast is indiener van mening dat de problemen op de bestaande N629 op een andere en minder ingrijpende manier opgelost moeten worden. | De realisatie van de nieuwe N629 heeft negatieve effecten op natuur en cultuurhistorie. De negatieve effecten zullen worden gecompenseerd middels investeringen in de ruimtelijke kwaliteit van het landschap rondom de N629. Maatregelen zijn gericht op zowel natuur, recreatie als cultuurhistorie.<br><br>Voor het doorsnijden (verstoren) van het Natuurnetwerk Nederland zijn in artikel 5.6 van de Verordening ruimte Noord-Brabant compensatieregels opgesteld. Hiervoor is een Compensatieplan opgesteld, dat onderdeel is | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP.<br><br>Naar aanleiding van de ingekomen zienswijzen is uitgebreider toegelicht waarom het nulplusalternatief onvoldoende oplossend vermogen biedt. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | van het ontwerp-Provinciaal Inpassingsplan N629 en voldoet aan deze regels.<br><br>Bij het bepalen van de toekomstige verkeersintensiteit in een gebied wordt gebruik gemaakt van verkeersmodellen. Voor het plangebied is gebruik gemaakt van het model Hart van Brabant. De modellen zijn gebaseerd op landelijke trends en modellen.<br><br>Het planbureau voor de leefomgeving is één van de landelijke instanties, die de ontwikkelingen voor de mobiliteit in beeld brengt en hiermee de basis vormt voor de verkeersmodellen. Het planbureau gaat uit van een stijging van de personenmobiliteit. Dat geldt voor autokilometers, maar ook voor openbaar vervoer en langzaam verkeer (fietsen).<br><br>Het treffen van maatregelen aan de bestaande N629 voor het oplossen van de verkeersproblematiek op de weg staat bekend als het nulplusalternatief. Het nulplusalternatief biedt onvoldoende oplossend vermogen voor de toekomst en is daarom afgevallen als volwaardig alternatief voor de nieuwe N629. Dit is nader onderbouwd in paragraaf 2.2.3 van het provinciaal inpassingsplan | |
| | | Indiener wijst op het nee, tenzij-principe bij aantasting van het Natuurnetwerk Brabant. Volgens indiener betekent dit dat aantasting van dit natuurnetwerk alleen | De realisatie van de nieuwe N629 heeft negatieve effecten op natuur en cultuurhistorie. De negatieve effecten zullen worden gecompenseerd middels | Het groot openbaar belang wordt nader toegelicht in de toepassing van het nee, tenzij- |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | toegestaan is wanneer er sprake is van een groot openbaar belang en wanneer er geen andere oplossingen die aantasting van het Natuurnetwerk Brabant kunnen voorkomen voorhanden. Indiener stelt zich op het standpunt dat aan deze voorwaarden niet voldaan is. | investeringen in de ruimtelijke kwaliteit van het landschap rondom de N629. Maatregelen zijn gericht op zowel natuur, recreatie als cultuurhistorie.<br><br>Voor het doorsnijden (verstoren) van het Natuurnetwerk Nederland zijn in artikel 5.6 van de Verordening ruimte Noord-Brabant compensatieregels opgesteld. Hiervoor is een Compensatieplan opgesteld, dat onderdeel is van het ontwerp-Provinciaal Inpassingsplan N629 en voldoet aan deze regels. | principe in het PIP. Naar aanleiding van de zienswijzen is deze toelichting in paragraaf 2.3.2 van de toelichting van het PIP uitgebreid. |
| | | Indiener stelt zich op het standpunt dat er in de Duiventoren en ’t Blik geen sprake kan zijn van een ander groot openbaar belang dan het beschermen van natuur. Indiener stelt zich ook op het standpunt dat alternatieven voorhanden zijn. | Op de bestaande N629 en Westerlaan/Duiventorenbaan in Dongen is sprake van problemen met betrekking tot de doorstroming, bereikbaarheid, leefbaarheid, verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling. Door de geplande ontwikkeling van Everdenberg-Oost en nieuwe woningbouw en bedrijvigheid in Dongen kunnen deze problemen toenemen. De problematiek op de N629 bestaat al geruime tijd en is onder andere aanleiding tot het uitvoeren van een planstudie in 2006. Voor het oplossen van de problematiek bestaat een groot draagvlak in de gemeenteraden van Dongen en Oosterhout. Wij zien de aanpak van de genoemde problemen en het voorzien in een goede aansluiting van Dongen op het rijkswegennet als een groot openbaar belang. | Het groot openbaar belang wordt nader toegelicht in de toepassing van het nee, tenzij-principe in het PIP. Naar aanleiding van de zienswijzen is deze toelichting in paragraaf 2.3.2 van de toelichting van het PIP uitgebreid. |
| | | Indiener is van mening dat in het concept-MER bij het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan de noodzaak van de aantasting van het Natuurnetwerk | Om te komen tot de voorkeursvariant “Bundeling Noord” voor het oplossen van de verkeersproblematiek op de N629 zijn diverse alternatieven uitgewerkt en met elkaar | Naar aanleiding van de ingekomen zienswijzen is in paragraaf 2.3.1 van de toelichting van het PIP |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | Brabant niet onderbouwd is. Indiener stelt ook dat het natuur- en landschapsbelang niet of nauwelijks meegewogen is. | vergeleken. Alle belangen die spelen, ook de gevolgen voor de natuur, zijn bij de vergelijking meegewogen. Voor de aantasting/verstoring van de natuur worden maatregelen ter compensatie getroffen. Hiervoor zijn de regels uit de Verordening Ruimte (artikel 5) gevolgd. Ook de zone langs het kanaal komt hiervoor in aanmerking. De compensatie, zoals omschreven in het PIP, voldoet hiermee aan de voorwaarden uit de Verordening ruimte. In het plangebied worden mitigerende maatregelen getroffen voor de soorten, die (kunnen) voorkomen in het gebied. De compensatie heeft een oppervlaktetoeslag van 2/3 voor extra compensatie van het verlies aan kwaliteit. | uitgebreider toegelicht waarom hoe de alternatievenafweging plaatsgevonden heeft. |
| | | Indiener wijst erop dat de gegevens in de ecologische quickscan ouder zijn dan drie jaar en dat onvoldoende onderzoek is gedaan om het voorkomen van beschermde soorten uit te sluiten. Tevens stelt indiener dat het onderzoek in de verkeerde periode uitgevoerd is. | Een ecologisch onderzoek is in principe 2 tot 5 jaar geldig. Het soortenonderzoek is uitgevoerd binnen de daarvoor geldende geschikte perioden voor de soorten en soortgroepen die het betreft. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Volgens indiener ontbreekt een gedegen onderzoek naar broedvogelsoorten met jaarrond beschermde nesten. Indiener stelt dat in het plangebied de buizerd, ransuil en havik voorkomen en dat deze vogels zullen verdwijnen als de weg als structuurdrager aangelegd wordt. | Er is een aanvullend ecologisch onderzoek uitgevoerd om ook de nieuw beschermde diersoorten te inventariseren. Hiermee zijn alle beschermde soorten in beeld gebracht. De uitkomsten hiervan worden verwerkt in het PIP. | Het aanvullend ecologisch onderzoek wordt opgenomen in het PIP. |
| | | Indiener stelt dat de voorgestelde compensatie niet leidt tot het bereiken van de specifieke doelstellingen die met | Met de compensatie, die wordt omschreven in het PIP worden niet gerealiseerde delen van het Natuurnetwerk Brabant en/of niet gerealiseerde ecologische verbindingszones | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | het Natuurnetwerk Brabant beoogd worden. | ingericht als natuurgebied en indien nodig bestemd als natuur. Het natuurnetwerk als instrument heeft daarbij juist als doel dat er een samenhangend geheel ontstaat. Door de juiste bestemming te geven aan de gebieden en de inrichting te borgen, is sprake van een bijdrage aan de versterking van de samenhang van het Natuurnetwerk Brabant. De verschillende natuurgebieden worden immers (meer) aan elkaar verbonden dan voorheen. Wanneer nog geen sprake is van een daadwerkelijke verbinding, kan deze met een compensatieopgave van een ander project of door het beschikbaar stellen van eigen middelen op een later moment alsnog tot stand komen. Wij hebben ons als doel gesteld dat het Natuurnetwerk Brabant in 2027 gerealiseerd is. | |
| | | De indiener geeft aan de voorgestelde compensatie in niet-gerealiseerde delen van het Natuurnetwerk Brabant als schijncompensatie te zien. Tevens is indiener van mening dat de voorgestelde compensatie strijdig is met het rijksbeleid. | De provincie is verantwoordelijk om het landelijke natuurnetwerk te realiseren in de provincie Noord-Brabant. Hiervoor stelt het Rijk ook financiële middelen beschikbaar. Binnen dit landelijke natuurnetwerk moet de provincie zich ook houden aan de regels die daarvoor door het Rijk zijn gesteld in het Barro.<br><br>Naast dit landelijke natuurnetwerk (NNN) hebben wij ook eigenstandige provinciale ambities op het gebied van de ontwikkeling van natuur verwerkt in het Natuurnetwerk Brabant (NNB). Dit NNB is daarmee groter van omvang dan waar wij vanuit landelijke afspraken verantwoordelijk voor zijn. Binnen | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | die extra omvang van het natuurnetwerk kunnen wij eigenstandig beleid ontwikkelen. Dit is ook in de Structuurvisie RO aangegeven.<br><br>Als gevolg van deze benadering is het voor ons mogelijk om ambities in het Natuurnetwerk en de Natuurverbindingen (EVZ's) te realiseren door middel van inzet van compensatieverplichtingen die, na strenge toetsing en weging van waarden, voortvloeien uit ontwikkelingen die gepaard gaan met aantasting van het NNB. De stelling van indiener dat de compensatie binnen het NNB in strijd is met de structuurvisie alsmede met het landelijk beleid of Europese regelgeving is gelet op voorgaande niet correct.<br><br>Voor de ontwikkeling van het eigen deel van het natuurnetwerk stellen wij eigen middelen beschikbaar. Daarnaast ontwikkelen wij beleid om middelen voor de aanleg van dat netwerk te genereren. De verplichte compensatie binnen nog niet gerealiseerde delen van het NNB zoals opgenomen in de Verordening ruimte past binnen dat beleid. Het is daarbij correct dat de gebieden als NNB zijn begrensd. Daarmee is er echter nog geen sprake van bestaande natuur. Er is pas sprake van bestaande natuur als dit conform de doelstellingen uit het Natuurbeheerplan is ingericht | |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | Indiener is van mening dat de voorgestelde natuurcompensatie het verlies aan rust en ruimte niet afdoende compenseren. Indiener stelt zich op het standpunt dat het leefgebied van veel soorten aangetast wordt omdat volgens indiener sprake is van een ander type natuur waarmee dezelfde biodiversiteitsdoelstellingen niet te behalen zijn. | De ingerichte natuurgebieden in de vorm van Ecologische Verbindingszones dichtbij en op enige afstand van de N629, voldoen aan de eisen die, uitgaande van de geconstateerde effecten, aan de compensatie worden gesteld. De doelsoorten die voor moeten (gaan) komen in de EVZ zijn niet gevoelig voor verstoring als gevolg van de weg. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | De indiener stelt dat de nieuwe N629 zoals nu voorzien de belangrijkste verkeersveiligheidsknelpunten niet oplost. | De nieuwe N629 wordt ingericht conform de principes van Duurzaam Veilig. Daarmee wordt de weg zo verkeersveilig mogelijk ingericht. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener is ook de mening toegedaan dat het gekozen voorkeurstracé (Bundeling-Noord) niet als meest veilige variant geldt. Indiener stelt dat op het nieuwe tracé verschillende snelheden (80, 60 en 50 kilometer per uur) gehanteerd worden over een afstand van enkele kilometers. Volgens indiener komt het hanteren van deze verschillende snelheden de verkeersveiligheid niet ten goede. | Het is gebruikelijk dat op een provinciale weg de maximaal toegestane snelheid wordt aangepast aan de kenmerken van een weg, bijvoorbeeld in een bepaalde bocht(straal), zoals bij de brug over het Wilhelminakanaal. Een hogere snelheid op de brug betekent dat de bochtstraal naar de brug toe groter wordt. Met deze grotere bochtstraal zou ook de aantasting van ’t Blik toenemen. Een en ander is toegelicht in bijlage 4 bij de toelichting op het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan, waarin de verschillende locaties voor de brug worden vergeleken. Op de nieuwe N629 gaat nergens een maximumsnelheid van 50 kilometer per uur gelden. Wel geldt aan weerszijden van de brug over het Wilhelminakanaal een maximumsnelheid van 60 kilometer per uur. Voor deze maximumsnelheid is gekozen om de bochtstraal te verkleinen om daarmee | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | aantasting van natuur waar mogelijk te voorkomen. Met uitzondering van de opmaten naar de brug geldt op de gehele nieuwe N629 een maximumsnelheid van 80 kilometer per uur. | |
| | | Indiener trekt het nut en de noodzaak van een nieuwe N629 in twijfel door te stellen dat de rijtijden in de toekomstige situatie nauwelijks verschillen ten opzichte van die in de huidige situatie. | Het MER concludeert dat de reistijden zullen verkorten met de nieuwe N629, al zijn de verschillen niet heel groot. Dit heeft mede te maken met het korte traject van de nieuwe en bestaande weg. De doorstroming van het verkeer in de nieuwe situatie zal echter beter zijn omdat bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer gescheiden worden. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener stelt dat de voorziene situatie niet leidt tot een verbetering van de leefbaarheid. Indiener stelt zich op het standpunt dat de uitstoot van fijnstof en stikstofdioxide nauwelijks gaat veranderen. | Uit het MER en het luchtkwaliteitsonderzoek (t.b.v. het Provinciaal Inpassingsplan), blijkt dat de normen voor fijnstof als gevolg van de aanleg en het gebruik van de nieuwe N629 nergens overschreden worden.<br><br>In het MER wordt geconcludeerd dat het voorkeursalternatief een positief effect heeft op het aantal overschrijdingsdagen voor fijnstof. Ook al zijn de effecten niet groot (niet in betekenende mate), er is wel degelijk sprake van een verbetering van de luchtkwaliteit op het gebied van fijnstof. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | De indiener stelt voor om langs de bestaande Westerlaan het bestaande geluidscherm te verlengen tot op de brug en tot aan de Spaarnestraat. Indiener is van mening dat hiermee de geluidbelasting op de achterliggende woningen teruggebracht wordt. | De aanleg van de nieuwe N629 is niet alleen het gevolg van de problemen langs de Westerlaan, maar dient een breder doel, zoals uitgelegd in het MER dat als bijlage bij het PIP gevoegd is. Alleen het doortrekken van het geluidscherm draagt onvoldoende bij aan het bereiken van deze doelen. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | Indiener vreest voor een verkeersaantrekkende werking van de nieuwe N629, met alle negatieve gevolgen van dien. | Het overgrote deel van het verkeer dat op de nieuwe N629 vanaf het splitsingspunt in de richting van Tichelrijt en Tilburg rijdt, heeft de bestemming Tichelrijt. Vanwege dit bestemmingsverkeer zal de verkeersaantrekkende werking van de nieuwe N629 (zeer) beperkt zijn. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener stelt dat er andere oplossingen voorhanden zijn en dat de noodzaak van de nieuwe N629 niet aangetoond is. Indiener stelt zich op het standpunt het alternatief waarbij de bestaande infrastructuur verbeterd wordt ten onrechte niet betrokken is in de alternatievenafweging. | Naar aanleiding van de ingekomen zienswijzen wordt in de toelichting op het provinciaal inpassingsplan de motivatie voor de keuze voor het voorkeursalternatief uitgebreider behandeld. De zienswijze is op dit punt gegrond, dat de motivatie niet voldoende is. Daarbij wordt in ieder geval gebruik gemaakt van de verhaallijn, zoals weergegeven in figuur 4.1 in paragraaf 4.1.2. Deze verhaallijn geeft schematisch weer waarom het alternatief 'Bundeling Noord' als voorkeursalternatief gekozen is.<br><br>Het treffen van maatregelen aan de bestaande N629 voor het oplossen van de verkeersproblematiek op de weg staat bekend als het nulplusalternatief. Het nulplusalternatief biedt onvoldoende oplossend vermogen voor de toekomst en is daarom afgevallen als volwaardig alternatief voor de nieuwe N629. Dit is nader onderbouwd in paragraaf 2.2.3 van het provinciaal inpassingsplan. | Naar aanleiding van de ingekomen zienswijzen is in paragraaf 2.3.1 van de toelichting van het PIP uitgebreider toegelicht waarom hoe de alternatievenafweging plaatsgevonden heeft.<br><br>Naar aanleiding van de ingekomen zienswijzen is uitgebreider toegelicht waarom het nulplusalternatief onvoldoende oplossend vermogen biedt. |
| | | Indiener stelt ook dat verzuimd wordt om maatregelen te nemen om het vrachtverkeer op de bestaande N629 terug te dringen, om een betere | De door indiener genoemde maatregelen zijn beschouwd in het nulplusalternatief. Van dat nulplusalternatief is geconcludeerd dat het onvoldoende oplossend vermogen voor de | Naar aanleiding van de ingekomen zienswijzen is uitgebreider toegelicht waarom het |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | wegconstructie te maken bij tuincentrum AVRI ten bate van de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid aldaar, om de veiligheid voor fietsers te verbeteren en om openbaarvervoervoorzieningen uit te breiden. | toekomst biedt. Dit is nader onderbouwd in paragraaf 2.2.3 van het provinciaal inpassingsplan. | nulplusalternatief onvoldoende oplossend vermogen biedt. |
| | | Indiener doet een beroep op de onjuiste toepassing van de Verordening ruimte Noord-Brabant, een strijdigheid met de Vogel- en Habitatrichtlijn en op het ontbreken van de motivatie dat voldaan is aan de Wet natuurbescherming. Daarom vraagt indiener provinciale staten het provinciaal inpassingsplan af te wijzen. | De realisatie van de nieuwe N629 heeft negatieve effecten op natuur en cultuurhistorie. De negatieve effecten zullen worden gecompenseerd middels investeringen in de ruimtelijke kwaliteit van het landschap rondom de N629. Maatregelen zijn gericht op zowel natuur, recreatie als cultuurhistorie.<br><br>Voor het doorsnijden (verstoren) van het Natuurnetwerk Nederland zijn in artikel 5.6 van de Verordening ruimte Noord-Brabant compensatieregels opgesteld. Hiervoor is een Compensatieplan opgesteld, dat onderdeel is van het ontwerp-Provinciaal Inpassingsplan N629 en voldoet aan deze regels. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener roept daarnaast gedeputeerde staten op om samen met de gemeenten Dongen en Oosterhout te zoeken naar alternatieven waarmee de verkeersproblematiek op de N629 aangepakt kan worden en waarbij natuur gerespecteerd en behouden wordt. | Alle zinvolle alternatieven zijn reeds in beeld gebracht en onderzocht, zie daarvoor de NRD. Op basis van dat onderzoek is het huidige voorkeursalternatief gekozen. Wij zien geen aanleiding om nieuw onderzoek naar alternatieven uit te voeren omdat wij de nu gekozen oplossing als beste oplossing zien. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Voor het overige geeft indiener aan dat de zienswijze van de Vereniging ‘Spaar de Duiventoren en het Blik’ als integraal | De zienswijze van de Vereniging ‘Spaar de Duiventoren en het Blik’ wordt hier als ingelast en herhaald beschouwd. Voor de samenvatting en beantwoording van deze | De wijzigingen in het PIP naar aanleiding van deze zienswijze zijn omschreven in paragraaf 4.1.3. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | onderdeel van diens zienswijze gezien en behandeld moet worden. | zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 4.1 van deze reactienota. | |
| 90 | 4328794 | Indiener geeft aan dat indiener aansluit bij de zienswijze van de Vereniging 'Spaar de Duiventoren en het Blik'. | De zienswijze van de Vereniging 'Spaar de Duiventoren en het Blik' wordt hier als ingelast en herhaald beschouwd. Voor de samenvatting en beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 4.1 van deze reactienota. | De wijzigingen in het PIP naar aanleiding van deze zienswijze zijn omschreven in paragraaf 4.1.3. |
| | | Indiener draagt suggesties voor aanpassing van de bestaande N629 aan. Deze suggesties bestaan uit:<br>• De bezoekers van het tuincentrum AVRI laten parkeren op het weiland aan de overkant van het tuincentrum.<br>• Een loopbrug voor bezoekers van de AVRI tussen het weiland en het tuincentrum aanleggen.<br>• Een rotonde aanleggen bij de kruising van bestaande N629 met de Heikantsestraat.<br>De parkeerplaats ontsluiten op de Heikantsestraat. | Het treffen van maatregelen aan de bestaande N629 voor het oplossen van de verkeersproblematiek op de weg staat bekend als het nulplusalternatief. Het nulplusalternatief biedt onvoldoende oplossend vermogen voor de toekomst en is daarom afgevallen als volwaardig alternatief voor de nieuwe N629. Dit is nader onderbouwd in paragraaf 2.2.3 van het provinciaal inpassingsplan. | Naar aanleiding van de ingekomen zienswijzen is uitgebreider toegelicht waarom het nulplusalternatief onvoldoende oplossend vermogen biedt. |
| | | Als het voorgaand door indiener voorgestelde niet (volledig) werkt, dan stelt indiener het volgende voor:<br>• De bezoekers van de AVRI achter dat tuincentrum laten parkeren.<br>De parkeervoorzieningen voor bezoekers van de AVRI ontsluiten op de Berkenstraat. | Zie vorige antwoord. | Naar aanleiding van de ingekomen zienswijzen is uitgebreider toegelicht waarom het nulplusalternatief onvoldoende oplossend vermogen biedt. |
| 91 | 4328808, 4329401 en 4329402 | ZLTO Afdeling Oosterhout (hierna: indiener) is de mening toegedaan dat de kruising van de Hoogstraat met de | Door middel van rijcurven is getoetst in hoeverre vracht-, landbouwverkeer én fietsverkeer via het kruispunt Provincialeweg | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | Provincialeweg niet geschikt is voor de afwikkeling van groot landbouwverkeer in westelijke richting de Provincialeweg op. Daarom pleit indiener voor het toestaan van landbouwverkeer op de nieuw aan te leggen N629 tussen de kruising N629 – Ter Horst – Provincialeweg en de kruising van de nieuwe N629 met de ontsluitingsweg van Everdenberg-Oost. Omdat dit tracédeel van de nieuwe N629 uit 2x2 rijstroken bestaat, is indiener van mening dat het toestaan van landbouwverkeer niet tot onoverkomelijke problemen leidt. | – Hoogstraat op een veilige wijze kan worden afgewikkeld. Dit is mogelijk, zij het dat de bocht vanaf de Provincialeweg (west) richting de Hoogstraat krap is voor grote voertuigen. Bij de verdere uitwerking zal worden bekeken in hoeverre het kruispunt hierop moet worden aangepast.<br><br>Op de nieuwe N629 wordt geen landbouwverkeer toegestaan. Wel wordt voorzien in een parallelweg voor landbouwverkeer, zie verder navolgend punt. | |
| | | Als er geen landbouwverkeer op bovengenoemd deel van de nieuwe N629 toegestaan wordt, dan ziet indiener ook mogelijkheden in een alternatieve route over de Heikantsestraat. Die straat moet dan wel geschikt worden gemaakt voor groot landbouwverkeer. | Voor het landbouwverkeer wordt een parallelweg aangelegd tussen de Hoogstraat en de aansluiting met Everdenberg-Oost. Dit wordt meegegeven als eis richting de aannemer, die het project zal gaan uitvoeren. De breedte van de bestemming Verkeer is groot genoeg om deze parallelweg te realiseren, zonder de verbeelding aan te passen. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | In de ogen van indiener ontbreekt het de betrokken overheden op dit moment aan een visie op de omgang met het (doorgaand) landbouwverkeer in de nieuwe situatie. | In de nieuwe situatie wordt voldoende voorzien in alternatieve routes voor landbouwverkeer, mede door realisatie van bovengenoemde parallelweg. De visie op de nieuwe routes voor landbouwverkeer is uiteengezet in paragraaf 3.2.6. van het PIP. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener wijst erop dat de nieuwe N629 agrarische percelen doorsnijdt. De consequentie hiervan is dat agrariërs aan twee kanten van de N629 hun gronden moeten gaan bewerken. Indiener is positief over het ingezette traject van | Wij waarderen het zeer dat indiener positief is over het ingezette traject van kavelruil en verwerving van vervangende gronden. Dit traject wordt voortgezet en met alle ondernemers die door het plan geraakt | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | kavelruil en het verwerven van vervangende gronden en gaat ervan uit dat dit traject zal worden voortgezet. Tevens verwacht indiener dat ruimte wordt geboden om met ondernemers tot goede afspraken te komen. | worden, maken wij individuele afspraken. Afspraken wordt vastgelegd. | |
| 92 | 4328809 | Indiener (Brabantse Milieufederatie) geeft aan de Vereniging 'Spaar de Duiventoren en het Blik' te onderschrijven. Indiener verzoekt om de zienswijze van deze vereniging als herhaald en ingelast te beschouwen. | De zienswijze van de Vereniging 'Spaar de Duiventoren en het Blik' wordt hier als herhaald en ingelast beschouwd. Voor de beantwoording van de zienswijze van de vereniging wordt verwezen naar paragraaf 4.1 van deze reactienota. | De wijzigingen in het PIP naar aanleiding van deze zienswijze zijn omschreven in paragraaf 4.1.3. |
| | | Indiener merkt op dat geen passende beoordeling voor het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan verricht is. Daardoor is het volgens indiener niet duidelijk of er effecten als gevolg van stikstofdepositie op kunnen treden in omliggende Natura 2000-gebieden, mede in relatie tot andere plannen en projecten. Indiener geeft aan dat het ook onduidelijk is of er in het PAS ruimte is voor de voorgenomen ontwikkeling. | Naar aanleiding van deze zienswijze is een Aerius-berekening uitgevoegd. Uit die berekening blijkt dat de drempelwaarde van 0,05 mol N/ha/jaar als gevolg van het nieuwe tracé van de N629, ter plaatse van voor stikstofgevoelige habitats in de Natura 2000-gebieden, niet wordt overschreden. De hoogst berekende toename op een PAS-Natura 2000-gebied bedraagt 0,01 mol/ha/jaar op het Natura 2000-gebied Langstraat. Op de Natura 2000-gebieden de Biesbosch en het Ulvenhoutse Bos is sprake van een lichte afname van de stikstofdepositie.<br><br>Het PAS is, inclusief de binnen het programma beschikbare ontwikkelingsruimte en de bijdragen van ontwikkelingen beneden de drempelwaarde van 0,05 mol N/ha/jaar, in zijn geheel passend beoordeeld. De gebiedsanalyses die onderdeel uitmaken van | De uitkomsten Aerius-berekening worden toegevoegd aan het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | het programma, vormen de onderbouwing van de passende beoordeling op gebiedsniveau. In de gebiedsanalyses is voor elk Natura 2000-gebied onderbouwd dat het gebruik van de ontwikkelingsruimte en de bijdrage van de ontwikkelingen beneden de drempelwaarde van 0,05 mol N/ha/jaar de natuurlijke kenmerken van de te beschermen habitattypen en leefgebieden van de soorten niet zal aantasten.<br><br>Doordat de ontwikkeling een bijdrage aan de stikstofdepositie heeft van maximaal 0,01 mol N/ha/jaar op een voor stikstof gevoelig habitat en de bijdragen onder de drempelwaarde in zijn geheel passend zijn beoordeeld, kan uitgesloten worden dat het plan leidt tot de aantasting van de natuurlijke kenmerken van enig Natura 2000-gebied en de betreffende instandhoudingsdoelen in gevaar komen. Het aspect stikstofdepositie vormt dan ook geen belemmering voor de vaststelling van het provinciaal inpassingsplan. | |
| | | Indiener verzoekt tot het onderbrengen van alle verkeersfuncties in de bestemming ‘Verkeer’ en natuurfuncties exclusief te bestemmen als ‘Natuur’ en de voor ‘Natuur’ aangewezen gronden niet te gebruiken voor verkeersvoorzieningen en infrastructurele voorzieningen. | De bestemming Verkeer binnen de natuurbestemming heeft te maken met de aanleg van de brug over het Wilhelminakanaal. Hierdoor zal de verkeersbestemming “over” de natuurbestemming heen komen te liggen. In de regels wordt dit duidelijk aangegeven. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | In aanvulling op het voorgaande geeft indiener aan dat verkeersvoorzieningen en infrastructurele voorzieningen | Met de aanduiding ‘verkeer’ wordt enkel de bouw van de brug over de ecologische verbindingszone mogelijk gemaakt. Dit doet | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | onderbrengen in de bestemming 'Natuur' in strijd is met het bepaalde in artikel 5.1 van de Verordening ruimte Noord-Brabant omdat hiermee een niet-natuurfunctie in het Natuurnetwerk Brabant mogelijk wordt gemaakt. Daarmee voldoet de natuurcompensatie volgens indiener niet aan de eisen zoals gesteld in de Verordening ruimte Noord-Brabant. | niets af aan de functionaliteit van de ecologische verbindingszone. Dit is ook zo verwoord in het compensatieplan dat voldoet aan de regels zoals gesteld in de provinciale verordening. | |
| 93 | 4328816, tevens 4329811 en 4329822 | VERAS juridisch steunpunt (hierna: indiener) dient een reactie in namens cliënt. Indiener stelt dat de onderbouwing van de verkeersveiligheids- en leefbaarheidsproblemen op en om de bestaande N629 onvoldoende onderzocht is. | Alle zinvolle alternatieven zijn reeds in beeld gebracht en onderzocht, zie daarvoor de NRD. Op basis van dat onderzoek is het huidige voorkeursalternatief gekozen. Wij zien geen aanleiding om nieuw onderzoek naar alternatieven uit te voeren omdat wij de nu gekozen oplossing als beste oplossing zien. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener betwist de betrouwbaarheid en objectiviteit van de uitgevoerde onderzoeken. Indiener stelt dat onder meer een onderzoeksontwerp, -universum, toetsbare hypothesen en een onderzoeksplan ontbreken. | Uit toetsing van het MER door de Commissie voor de milieueffectrapportage blijkt dat het MER van voldoende kwaliteit is. Ook alle overige onderzoeken die in het kader van het PIP uitgevoerd zijn van voldoende kwaliteit. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener trekt de democratische kwaliteit van het tot nu toe doorlopen proces in twijfel. | Op 28 juni 2016 hebben Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant alternatief 3 (Bundeling Noord) als voorkeursalternatief gekozen. In maart 2016 spraken de bestuurders van de provincie Noord-Brabant, de gemeente Dongen en de gemeente Oosterhout al een voorkeur voor alternatief 3 uit. Op 21 maart 2016 zijn tijdens een informatieavond de meningen, suggesties en opmerkingen van bewoners verkend, die mee zijn genomen in het advies aan de gemeenteraden. De provincie Noord- | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | Brabant heeft daarnaast een groot aantal gesprekken met belanghebbenden gevoerd om hun reacties te verkennen. Op 25 mei 2016 heeft de gemeenteraad van Oosterhout het alternatief Bundeling Noord overgenomen als voorkeursalternatief. Op 9 juni 2016 heeft de gemeenteraad van Dongen hetzelfde gedaan.<br><br>De standpunten van de gemeenten Oosterhout en Dongen hebben wij betrokken bij onze besluitvorming, maar in het provinciaal inpassingsplan wordt de afweging geheel zelfstandig gemaakt. | |
| | | Indiener stelt dat het plan methodologisch tekort schiet en dat door het gebrek aan onderbouwing van de verkeersveiligheids- en leefbaarheidsproblematiek er geen beslissing genomen had mogen worden. | Het plan voldoet aan alle richtlijnen en kwaliteitseisen.<br><br>Op de bestaande N629 en Westerlaan/Duiventorenbaan in Dongen is sprake van problemen met betrekking tot de doorstroming, bereikbaarheid, leefbaarheid, verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling. Door de geplande ontwikkeling van Everdenberg-Oost en nieuwe woningbouw en bedrijvigheid in Dongen kunnen deze problemen toenemen. De problematiek op de N629 bestaat al geruime tijd en is onder andere aanleiding tot het uitvoeren van een planstudie in 2006. Voor het oplossen van de problematiek bestaat een groot draagvlak in de gemeenteraden van Dongen en Oosterhout. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener stelt zich op het standpunt dat niet of althans niet in voldoende mate | Voor het geluid geldt dat het voorkeursalternatief Bundeling Noord het | De figuur met het positieve effect van het |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | onderzoek is gedaan naar het effect van een mogelijke toename van geluidbelasting op mens, dier en ecosysteem. | meest positieve effect heeft op het verbeteren van de leefbaarheid langs de bestaande N629 en de Westerlaan. Dit is ook weergegeven in bijlage 3 van deze nota. De geluidverstoring van natuur wordt gecompenseerd. | voorkeursalternatief op het aspect geluid wordt opgenomen in het PIP. |
| | | Indiener stelt zich op het standpunt dat niet of althans niet in voldoende mate onderzoek is gedaan naar het effect van een mogelijke toename van luchtverontreiniging op de gezondheid van mens, dier en ecosysteem. | Uit het MER en het luchtkwaliteitsonderzoek (t.b.v. het Provinciaal Inpassingsplan), blijkt dat de normen voor fijnstof als gevolg van de aanleg en het gebruik van de nieuwe N629 nergens overschreden worden.<br><br>Uit het MER blijkt dat de alternatieven hierop niet onderscheidend zijn ten opzichte van elkaar.<br><br>In het MER wordt geconcludeerd dat het voorkeursalternatief een positief effect heeft op het aantal overschrijdingsdagen voor fijnstof. Ook al zijn de effecten niet groot (niet in betekenende mate), er is wel degelijk sprake van een verbetering van de luchtkwaliteit op het gebied van fijnstof. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener betwijfelt of de ontwikkeling van de N629 vanuit gezondheidsoogpunt wel toelaatbaar is. | In het MER is ook het effect van de N629 op gezondheid beschouwd. Uit die beschouwing blijkt dat de nieuwe N629 niet leidt tot onevenredig nadelige gezondheidseffecten. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener stelt dat het plan een mooi verpakte vorm van onbehoorlijk bestuur is. Indiener heeft de impressie dat burgers buitenspel worden gezet teneinde de plannen voor de nieuwe N629 ten koste van alles door te drukken en aldus betrokkenen voor voldongen feiten | Voordat cliënt van indiener naar desbetreffende locatie verhuisd is, is cliënt al geïnformeerd over de plannen. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | gesteld worden. Indiener is tevens van mening dat cliënt in een vroegere fasen van het planvormingsproces betrokken had moeten worden. | | |
| | | Indiener geeft aan dat cliënt hinder kan ondervinden als gevolg van inschijnende koplampen. Indiener stelt dat daar in het plan geen rekening is gehouden. Tevens geeft indiener aan dat cliënt kosten moet maken wegens de aanschaf van verduisterende gordijnen om deze hinder tegen te gaan. | Voor de woning van indiener blijft een bomenrij staan. Die bomenrij beperkt de inschijning van koplampen. Verder geldt dat cliënt al geïnformeerd is over de plannen voor de nieuwe N629 voor cliënt naar de desbetreffende locatie verhuisd is. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener stelt dat cliënt kosten moet maken om diens woning te isoleren tegen geluidbelasting en dat daar in het plan geen rekening mee gehouden is. Indiener wijst erop dat het indienen tot een verzoek om vereffening van eventuele planschade een onaanvaardbare belasting van cliënt veroorzaakt. Indiener is derhalve van mening dat een en ander bij voorbaat in overleg geregeld had moeten zijn. | Cliënt is al geïnformeerd over de plannen voor de nieuwe N629 voor cliënt naar de desbetreffende locatie verhuisd is.<br><br>Check: Op de gevels van de woning van cliënt wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener stelt zich op het standpunt dat door het plan bomen gekapt moeten worden en dat door het plan natuur vernietigd wordt terwijl indiener niets kan vinden over gegarandeerde terugplant van bomen nabij de locaties waar bomen gekapt zijn. | Voor de woning van indiener blijft een bomenrij staan. De kap van enkele bomen kan niet voorkomen worden, daarvoor is een kapvergunning benodigd. Indien nodig worden in de kapvergunning eventuele herplantplichten opgelegd. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Volgens indiener is geen rekening gehouden met de afkalving van hoger gelegen percelen zoals dat van cliënt. Indiener vermoedt het ontstaan van | De indiener wijst op een aspect van de uitvoering van het plan. Voordat aanleg plaatsvindt worden vindt er eerst een onderzoek plaatsnaar hoe de aanleg plaats | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | afkalving als gevolg van het verwijderen van beplanting en graafwerkzaamheden nabij eigendom van cliënt. | gaat vinden. Er wordt hierbij rekening gehouden met effecten op bestaande bebouwing. Voor schade ontstaan tijdens werkzaamheden is een aannemer verzekerd (CAR-verzekering). Hiertoe zal vaak (afhankelijk van de verzekering) voorafgaand aan de werkzaamheden een opnamerapport (schouwrapporten) van de omliggende woningen worden gemaakt. Eventuele schade die wordt geclaimd naar aanleiding van de werkzaamheden wordt bekeken in relatie tot deze opnamerapporten. | |
| | | De indiener is van mening dat niet bekend is welke consequenties de aanleg van de nieuwe N629 heeft voor het leefgebied van cliënt. | Onduidelijk is wat indiener bedoelt met het leefgebied van cliënt. In overleg met cliënt is de plangrens van het PIP op de eigendomsgrens van cliënt gelegd om de gronden van cliënt zoveel mogelijk te ontlasten. | Aanpassing plangrens PIP op verbeelding zodat de plangrens overeenkomt met de eigendomsgrens op de locatie van cliënt. |
| | | Indiener stelt dat het plan zoals nu voorzien leidt tot een aantasting van de privacy van cliënt. Dit mede door de voorziene bomenkap en afgraving. Indiener stelt dat in het plan niet voorzien wordt in het plaatsen van een vervangende erfafscheiding. | De bomen op het perceel van cliënt blijven waar mogelijk behouden. De afscheidende functie van de bomen zal, ook na eventuele beperkte kap, in stand blijven. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener is de mening toegedaan dat het plan zoals nu voorzien niet ziet op het plaatsen en in werking stellen van verkeersregelinstallaties. Daardoor vreest indiener permante verkeersbewegingen met alle overlast en fysieke en mentale gezondheidsproblemen van dien nabij de woning van cliënt. | In het PIP zijn op de kruisingen van de nieuwe N629 met het onderliggend wegennet (met uitzondering van de Hoogstraat die de nieuwe N629 kruist met behulp van een fietstunnel) wel degelijk verkeersregelinstallaties voorzien. Nabij de woning van cliënt is ook een verkeersregelinstallatie voorzinen. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | Indiener geeft aan dat de woning van cliënt in de huidige situatie een rustieke uitstraling heeft. Volgens indiener wordt deze uitstraling door de voorziene bomenkap aangetast dan wel volledig weggenomen. | Cliënt is al geïnformeerd over de plannen voor de nieuwe N629 voor cliënt naar de desbetreffende locatie verhuisd is. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Gelet op het voorgaande stelt indiener dat er sprake ontoelaatbare aantasting van het woongenot van cliënt en van waardevermindering van de eigendommen van cliënt. Indiener stelt zich op het standpunt dat de te verwachten economische schade op a priori geregeld moet zijn. | Cliënt is al geïnformeerd over de plannen voor de nieuwe N629 voor cliënt naar de desbetreffende locatie verhuisd is. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener stelt dat het onterecht is om houtopstanden te vernietigen omdat er voldoende alternatieven voor de aanpak van de problemen op de bestaande N629 voorhanden zijn. | Alle zinvolle alternatieven zijn reeds in beeld gebracht en onderzocht, zie daarvoor de NRD. Op basis van dat onderzoek is het huidige voorkeursalternatief gekozen. Wij zien geen aanleiding om nieuw onderzoek naar alternatieven uit te voeren omdat wij de nu gekozen oplossing als beste oplossing zien.<br><br>Om te komen tot de voorkeursvariant “Bundeling Noord” voor het oplossen van de verkeersproblematiek op de N629 zijn diverse alternatieven uitgewerkt en met elkaar vergeleken. Alle belangen die spelen, ook de gevolgen voor de natuur, zijn bij de vergelijking meegewogen. Voor de aantasting/verstoring van de natuur worden maatregelen ter compensatie getroffen. Hiervoor zijn de regels uit de Verordening Ruimte (artikel 5) gevolgd. Ook de zone langs het kanaal komt hiervoor in aanmerking. De | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | compensatie, zoals omschreven in het PIP, voldoet hiermee aan de voorwaarden uit de Verordening ruimte. In het plangebied worden mitigerende maatregelen getroffen voor de soorten, die (kunnen) voorkomen in het gebied. De compensatie heeft een oppervlaktetoeslag van 2/3 voor extra compensatie van het verlies aan kwaliteit. | |
| | | Indiener stelt dat niet onderzocht is of in het bosgebied beschermde plant- en diersoorten voorkomen. Derhalve is het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan strijdig met de Flora- en faunawet, zo stelt indiener. Indiener wijst erop dat onlangs een donker pimpernelblauwtje en een kortsnavelboomkruiper gesignaleerd zij. | Niet duidelijk is welk bosgebied indiener bedoelt. Verder geldt dat de Flora- en faunawet sinds 1 januari 2017 niet meer in werking is. Aldus kan van strijdigheid met die wet geen sprake zijn.<br><br>Er is een aanvullend ecologisch onderzoek uitgevoerd om ook de nieuw beschermde diersoorten te inventariseren. Hiermee zijn alle beschermde soorten in beeld gebracht. De uitkomsten hiervan worden verwerkt in het PIP. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP.<br><br>Opnemen resultaten aanvullend ecologisch onderzoek in het PIP. |
| | | Indiener stelt dat de voor cliënt te verwachten overlast tijdens de aanlegfase niet of onvoldoende gekwantificeerd is. | De indiener wijst op een aspect van de uitvoering van het plan. Voordat aanleg plaatsvindt worden vindt er eerst een onderzoek plaatsnaar hoe de aanleg plaats gaat vinden. Er wordt hierbij rekening gehouden met effecten op bestaande bebouwing. Voor schade ontstaan tijdens werkzaamheden is een aannemer verzekerd (CAR-verzekering). Hiertoe zal vaak (afhankelijk van de verzekering) voorafgaand aan de werkzaamheden een opnamerapport (schouwrapporten) van de omliggende woningen worden gemaakt. Eventuele | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | schade die wordt geclaimd naar aanleiding van de werkzaamheden wordt bekeken in relatie tot deze opnamerapporten. | |
| | | Indiener geeft aan dat indiener aansluit bij de zienswijze van de Vereniging 'Spaar de Duiventoren en het Blik'. | De zienswijze van de Vereniging 'Spaar de Duiventoren en het Blik' wordt hier als ingelast en herhaald beschouwd. Voor de samenvatting en beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 4.1 van deze reactienota. | De wijzigingen in het PIP naar aanleiding van deze zienswijze zijn omschreven in paragraaf 4.1.3. |
| | | Tot slot geeft indiener aan dat als er hoorzittingen mogelijk zijn, cliënt een uitnodiging voor deze hoorzittingen wenst te ontvangen. | Cliënt zal op de hoogte gehouden worden van ontwikkelingen in de planvorming voor de nieuwe N629. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| 94 | 4328817 | Indiener (Dongen Oosterhout Anders) stelt dat er onderbouwing voor het doodlopende deel van de Hoogstraat gegeven wordt. | In december 2015 heeft de gemeenteraad van Oosterhout besloten dat de Hoogstraat de nieuwe N629 met een fietstunnel zal kruisen. Om Oosteind via de Hoogstraat met Oosterhout verbonden te houden, wordt een parallelweg langs de nieuwe N629 aangelegd waarmee het westelijke deel van de Hoogstraat via Ter Horst wordt aangesloten op de N629 en de Provincialeweg. Deze oplossing genoot de voorkeur boven een tunnel voor alle verkeer, o.a. vanwege de kosten en ruimtelijke inpasbaarheid en omdat de Hoogstraat West daarmee minder aantrekkelijk wordt gemaakt voor doorgaand verkeer. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener stelt dat niet onderbouwd is met welke maatregelen doorgaand verkeer door de fietstunnel in de Hoogstraat voorkomen kan worden. Daarom geeft indiener aan niet akkoord te kunnen gaan met de voorstelde fietstunnel. | De fietstunnel is enkel toegankelijk voor het (brom)fietsverkeer en voor het calamiteitenverkeer. De fietstunnel wordt hierop ingericht. Inrichtingseisen voor de fietstunnel worden contractueel vastgelegd | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | met de aannemer die de nieuwe N629 zal realiseren. | |
| | | De indiener geeft ook aan dat tot op heden volgens indiener geen invulling is gegeven aan eerder ingebrachte argumenten en aanzien van geluidoverlast en fijnstof. Indiener stelt dat een verwijzing naar een rapport onvoldoende is en wenst meer aandacht voor het effect van fijnstof en de wijze waarop met dit effect omgegaan kan worden. Volgens indiener is op dit punt sprake van bestuurlijke onzorgvuldigheid. | Uit het MER en het luchtkwaliteitsonderzoek (t.b.v. het Provinciaal Inpassingsplan), blijkt dat de normen voor fijnstof als gevolg van de aanleg en het gebruik van de nieuwe N629 nergens overschreden worden.<br><br>In het MER wordt geconcludeerd dat het voorkeursalternatief een positief effect heeft op het aantal overschrijdingsdagen voor fijnstof. Ook al zijn de effecten niet groot (niet in betekenende mate), er is wel degelijk sprake van een verbetering van de luchtkwaliteit op het gebied van fijnstof. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener wijst erop dat omwonenden van de fietstunnel zich zorgen maken over de bovenafdekking van de tunnel. Indiener vindt dat duidelijk moet zijn hoe de bovenzijde van de fietstunnel afgewerkt gaat worden en stelt dat hier sprake is van bestuurlijke nalatigheid en onzorgvuldigheid. | In het kader van het opstellen van het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan wordt niet onderzocht of het toepassen van een dilatatievoeg kan worden voorkomen. Dit zal als wens meegegeven worden aan de aannemer die de weg aanlegt. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Ten aanzien van de compensatie van de effecten van de nieuwe N629 op natuur en cultuurhistorie stelt indiener dat de voorgestelde maatregelen onvoldoende onderbouwd zijn. Concreet wijst indiener daarop op de woorden ‘zoveel mogelijk’ die volgens indiener op meerdere manieren uitgelegd kunnen worden. Hier is volgens indiener sprake van onzorgvuldige bestuurlijke uitleg. Indiener eist een compleet overzicht en inzicht van | De realisatie van de nieuwe N629 heeft negatieve effecten op natuur en cultuurhistorie. De negatieve effecten zullen worden gecompenseerd middels investeringen in de ruimtelijke kwaliteit van het landschap rondom de N629. Maatregelen zijn gericht op zowel natuur, recreatie als cultuurhistorie.<br><br>Voor het doorsnijden (verstoren) van het Natuurnetwerk Nederland zijn in artikel 5.6 | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | alle relevante stukken om te kunnen toetsen of er aan de toezeggingen is voldaan. | van de Verordening ruimte Noord-Brabant compensatieregels opgesteld. Hiervoor is een Compensatieplan opgesteld, dat onderdeel is van het ontwerp-Provinciaal Inpassingsplan N629 en voldoet aan deze regels.<br><br>De (overige) op het plan betrekking hebbende stukken als bedoeld in artikel 3:11 Awb zijn met het plan ter inzage gelegd en digital raadpleegbaar, zodat indiener daar kennis van kan nemen. | |
| | | Indiener is van mening dat pas bij aanleg van de nieuwe N629 invulling geven aan de landschappelijke inpassing van de nieuwe weg bestuurlijk onzorgvuldig is. | De landschappelijke inpassing van de nieuwe N629 wordt toegelicht in het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan (zie paragraaf 3.3.3). In dat plan wordt beschreven hoe invulling wordt gegeven aan de landschappelijke inpassing. Het is aan de aannemer die de nieuwe N629 gaat realiseren om de landschappelijke inpassing bij inrichting uit te werken en te detailleren. Die binnen de kaders die gesteld worden in een beeldkwaliteitsplan dat een bijlage zal zijn bij het contract dat met de aannemer gesloten wordt. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener is van mening dat de onderkende negatieve effecten van de nieuwe N629 op natuur en cultuurhistorie haaks staan op eerder gedane mondelinge en schriftelijke toezeggingen dat gecompenseerd gaat worden door middel van investeringen in de ruimtelijke kwaliteit van het landschap. | De realisatie van de nieuwe N629 heeft negatieve effecten op natuur en cultuurhistorie. De negatieve effecten zullen worden gecompenseerd middels investeringen in de ruimtelijke kwaliteit van het landschap rondom de N629. Maatregelen zijn gericht op zowel natuur, recreatie als cultuurhistorie. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | Voor het doorsnijden (verstoren) van het Natuurnetwerk Nederland zijn in artikel 5.6 van de Verordening ruimte Noord-Brabant compensatieregels opgesteld. Hiervoor is een Compensatieplan opgesteld, dat onderdeel is van het ontwerp-Provinciaal Inpassingsplan N629 en voldoet aan deze regels.<br><br>Met de voorziene compensatie worden investeringen in de kwaliteit van natuur en landschap gedaan. Daarnaast worden nog eens extra maatregelen genomen om de landschappelijke en recreatieve kwaliteit van de omgeving van de nieuwe N629 op te waarderen. Ook deze maatregelen zijn beschreven in een bijlage bij het (ontwerp-)PIP. | |
| | | Indiener stelt dat de compensatie van negatieve effecten geborgd moet worden in compensatienota's van de gemeenten van Dongen en Oosterhout en vraagt wanneer die nota's gepubliceerd worden? | In de regels van het (ontwerp-PIP) is bepaald dat uitvoering van de compensatiemaatregelen geborgd moet zijn in financiële afspraken en uitvoeringsafspraken tussen de provincie en de gemeenten. Dit krijgt niet de vorm van een nota. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener wenst meer inzicht in de doelstellingen die met de nieuwe N629 bereikt moeten worden omdat indiener deze in de nota van inspraak niet duidelijk omschreven vindt. | De doelstellingen van het project zijn primair uiteengezet in het (ontwerp-)PIP. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | De indiener is van mening dat de nieuwe N629 zal leiden tot langere stagnaties en meer vertraging. | Op de nieuwe N629 is sprake van restcapaciteit. Daarmee kan de groei van het verkeer worden opgevangen. Tevens voorkomt deze restcapaciteit het ontstaan | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | van files. Zie hiervoor de toelichting in paragraaf 6.2.1.1 van het MER. | |
| | | Ten aanzien van de verkeersgegevens stelt indiener dat er geen onderbouwing gegeven is van het aantal verkeersbewegingen per uur en per dag. Ook is volgens indiener niet te achterhalen uit welk jaren de onderzoeken zijn en wat er wel of niet opgenomen is in de onderzoeken. | Bij het bepalen van de toekomstige verkeersintensiteit in een gebied wordt gebruik gemaakt van verkeersmodellen. Voor het plangebied is gebruik gemaakt van het model Hart van Brabant. De modellen zijn gebaseerd op landelijke trends en modellen. Het planbureau voor de leefomgeving is één van de landelijke instanties, die de ontwikkelingen voor de mobiliteit in beeld brengt en hiermee de basis vormt voor de verkeersmodellen. Het planbureau gaat uit van een stijging van de personenmobiliteit. Dat geldt voor autokilometers, maar ook voor openbaar vervoer en langzaam verkeer (fietsen). | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener stelt dat het realiseren van meerdere verkeersregelinstallaties leidt tot meer stilstand en dus tot meer filevorming. | Verkeersregelinstallaties zijn in dit geval nodig om de nieuwe N629 aan te sluiten op het onderliggend wegennet. Gelet op de restcapaciteit van de nieuwe N629 is er sprake van een grotere kans op filevorming als gevolg van het moeten wachten voor een verkeersregelinstallatie. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Ten aanzien van de in het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan gekozen oplossing voor landbouwverkeer stelt indiener dat het landbouwverkeer gaat leiden tot hinder voor het (brom)fietsverkeer. Indiener vreest voor de verkeersveiligheid en stelt dat ook op dit punt sprake is van bestuurlijke onzorgvuldigheid. Indiener geeft aan niet akkoord te kunnen gaan met de visie op | In de nieuwe situatie wordt voldoende voorzien in alternatieve routes voor landbouwverkeer, mede door realisatie van bovengenoemde parallelweg. De visie op de nieuwe routes voor landbouwverkeer is uiteengezet in paragraaf 3.2.6. van het PIP. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | het landbouwverkeer zoals opgenomen in de nota van inspraak. | | |
| | | Indiener is van mening dat beter berekend dient te worden of in de Hoogstraat Oost sprake is van voldoende ruimte voor landbouw- en vrachtverkeer. | Door middel van rijcurven is getoetst in hoeverre vracht-, landbouwverkeer én fietsverkeer via het kruispunt Provincialeweg – Hoogstraat op een veilige wijze kan worden afgewikkeld. Dit is mogelijk, zij het dat de bocht vanaf de Provincialeweg (west) richting de Hoogstraat krap is voor grote voertuigen. Bij de verdere uitwerking zal worden bekeken in hoeverre het kruispunt hierop moet worden aangepast. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener vindt het nog nader in overleg gaan met omwonenden van de Heistraat over maatregelen nabij de AVRI te vrijblijvend en stelt dat ook hier sprake is van bestuurlijke onzorgvuldigheid. | Na het realiseren van deelproject 2 voor de N629 zal door de gemeente Oosterhout de herinrichting van de Heistraat worden uitgevoerd. Ook de aangrenzende delen van de Hoogstraat (tussen de toekomstige fietstunnel en de Provincialeweg) en de Ekelstraat worden daarin meegenomen. Daarbij wordt rekening gehouden met de voorziene wijziging in het gebruik. Voor de uitwerking van deze inrichtingsmaatregelen is overleg nodig. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener vreest overlast door toegenomen geluid-, fijnstof- en geuremissies op de Provincialeweg. Indiener vindt dat aan deze vermoede overlast te weinig aandacht is besteed. Tevens vindt indiener dit een uiting van bestuurlijke onzorgvuldigheid. | Uit het MER en het luchtkwaliteitsonderzoek (t.b.v. het Provinciaal Inpassingsplan), blijkt dat de normen voor fijnstof als gevolg van de aanleg en het gebruik van de nieuwe N629 nergens overschreden worden.<br>Uit het MER blijkt dat de alternatieven hierop niet onderscheidend zijn ten opzichte van elkaar. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP.<br><br>De figuur met het positieve effect van het voorkeursalternatief op het aspect geluid wordt opgenomen in het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | In het MER wordt geconcludeerd dat het voorkeursalternatief een positief effect heeft op het aantal overschrijdingsdagen voor fijnstof. Ook al zijn de effecten niet groot (niet in betekenende mate), er is wel degelijk sprake van een verbetering van de luchtkwaliteit op het gebied van fijnstof.<br><br>Voor het geluid geldt dat het voorkeursalternatief Bundeling Noord het meest positieve effect heeft op het verbeteren van de leefbaarheid langs de bestaande N629 en de Westerlaan. Dit is ook weergegeven in bijlage 3 van deze nota. | |
| | | Ten aanzien van door de gemeente Dongen te verrichten onderzoek naar de bereikbaarheid van woningen en bedrijven aan de Doelstraat is indiener de mening toegedaan dat het onderzoek al uitgevoerd had moeten zijn omdat de effecten voor de woningen en bedrijven aan de Doelstraat in het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan onvoldoende onderbouwd zijn. Tevens vindt indiener dat niet zonder meer verwacht kan worden dat de gekozen oplossing leidt tot een betere doorstroming op de Heistraat en daarmee tot minder aanleiding om ter hoogte van de Groenstraat af te slaan van de Heistraat. Op dit punt acht indiener het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan onvoldoende onderbouwd. | Het overgrote deel van het verkeer dat op de nieuwe N629 vanaf het splitsingspunt in de richting van Tichelrijt en Tilburg rijdt, heeft de bestemming Tichelrijt. Door het splitsen van het verkeer is zowel op de bestaande als de nieuwe N629 sprake van een verbeterde doorstroming. De Doelstraat wordt ontsloten via de bestaande N629. De gemeenten Dongen en Oosterhout moeten maatregelen voor de herinrichting van het onderliggende wegennet uitwerken. Die maatregelen zullen niet leiden tot een wezenlijk andere verkeersgeneratie die van belang is voor de nieuwe N629, maar vooral tot een verdere verbetering van de leefbaarheid. Om die reden hoeven de maatregelen in deze fase nog niet uitgewerkt te zijn. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | Indiener stelt dat in de huidige situatie vaak sprake is van filevorming op de bestaande N629 en vraagt zich af of deze filevorming verwerkt is in de verkeerscijfers die gebruikt zijn ter onderbouwing van het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan. Indiener vraagt zich ook af op welke prognoses de verkeerscijfers gebaseerd zijn. | De filevorming op de bestaande N629 is een van de verkeers(veiligheids)problemen die met de nieuwe N629 opgelost worden. De huidige verkeersdruk op de bestaande N629 is opgenomen in de verkeerscijfers die in het PIP gebruikt zijn. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener stelt dat de verkeerscijfers niet volledig zijn omdat de verkeersgeneratie van Everdenberg-Oost niet opgenomen is in de verkeerscijfers. Volgens indiener geldt dat ook voor de verkeersstromen uit de Reeshof en Gilze-Rijen. Indiener stelt dat het sluipverkeer tussen de A27 en de A58 niet opgenomen is in de verkeerscijfers en dat dit een uiting is van bestuurlijke onzorgvuldigheid. | De door indiener genoemde ontwikkelingen zijn wel degelijk onderdeel van de verkeerscijfers die in het PIP gebruikt zijn. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener stelt dat er sprake is van tegenstrijdigheid in de beantwoording van inspraakreacties die over fijnstof gaan. Zo stelt indiener dat in een geval aangegeven wordt dat er geen sprake is van een verslechtering van de luchtkwaliteit terwijl in andere gevallen aangegeven wordt dat de luchtkwaliteit verbetert. Indiener geeft aan dat de onderbouwing van beide stellingen ontbreekt. Derhalve betwist indiener de juistheid van het gestelde. | Voor het onderzoek naar de effecten van de nieuwe N629 op de fijnstofemissies wordt gebruik gemaakt van berekeningen voor meerdere locaties in het plangebied. Nergens in het plangebied is sprake van een overschrijding van de wettelijke normen voor fijn stof. Dat neemt echter niet weg dat op specifieke locaties de luchtkwaliteit verbetert doordat verkeersstromen veranderen. Dat is met de door indiener aangehaalde antwoorden aangegeven. Er is geen sprake van tegenstrijdigheden. De onderbouwing van het voorgaande kan gevonden worden in het onderzoek naar luchtkwaliteit zoals opgenomen in de bijlage bij de toelichting op | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | het (ontwerp van het) provinciaal inpassingsplan. | |
| | | Indiener of er reeds uitvoeringsovereenkomsten tussen de provincie en de gemeenten gesloten zijn? Indiener vraagt ook wat de inhoud van de overeenkomsten is? Indiener daarnaast of bewoners betrokken worden bij de uitvoeringsovereenkomsten? | De uitvoeringsovereenkomsten hebben primair betrekking op afspraken tussen provincie en gemeenten. Bij het maken van de afspraken worden geen bewoners betrokken. De overeenkomsten moeten nog gesloten worden. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | De indiener geeft aan van bewoners van de Heistraat begrepen te hebben dat de keukentafelgesprekken over de maatregelen aan de Heistraat niet tot concrete afspraken hebben geleid. Ook dit ziet indiener als bestuurlijke onzorgvuldigheid. | De keukentafelgesprekken zijn vooral informerend van aard. Waar nodig worden met de personen die door het plan geraakt worden individuele afspraken gemaakt. Die afspraken worden vastgelegd. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener vraagt zich af waarom onderzoek naar mogelijkheden tot ruilverkaveling nog in uitvoering is. Indiener vindt dat dit onderzoek eerder plaats had moeten vinden. Indiener vindt dat omwonenden onvoldoende geïnformeerd zijn over onderzoek naar ruilverkaveling, waardoor indiener twijfelt aan de zorgvuldigheid van de procedure. Indiener vraagt zich tevens af wat er gebeurt als de ruilverkaveling niet geaccepteerd wordt. | De mogelijkheden voor ruilverkaveling zijn afhankelijk van de keuze en uitwerking van het voorkeursalternatief en de voortgang van de grondverwerving. De personen die geraakt worden door het inpassingsplan, worden geïnformeerd over de mogelijkheden tot ruilverkaveling.<br><br>Als ruilverkaveling niet geaccepteerd wordt, dan biedt het PIP mogelijkheden om over te gaan tot onteigening. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Ten aanzien van compensatie vraagt indiener wie vaststelt dat er als gevolg van de nieuwe N629 negatieve effecten ontstaan? Indiener vraagt ook of een mogelijk onderzoek op kosten van een klager uitgevoerd wordt, dan wel of de gemeente een klager bijstand verleent. | Compensatie betreft overwegend de nadelige effecten van de N629 op flora en fauna. De provincie treedt daarbij op als bevoegd gezag. Compensatie wordt uitgevoerd op kosten van de provincie en de gemeente. Dit geldt voor de gehele aanleg van de nieuwe N629, met alle geluidreducerende | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | Tevens vraagt indiener wie bepaalt welke compensatie plaatsvindt, met wat voor middelen en waar. | maatregelen en landschappelijke inpassing van dien. De wijze waarop compensatie plaatsvindt en alle overige maatregelen uitgevoerd worden is beschreven in het (ontwerp van het) provinciaal inpassingsplan. | |
| | | Het bevreemdt indiener dat al diens verzoeken tot aanlevering van de verkeersgegevens aan de gemeente Oosterhout niet gehonoreerd zijn. Indiener wijst er nogmaals op dat de verkeerscijfers onvoldoende zijn omdat ontwikkelingen zoals woningbouw in Dongen, de ontwikkeling van nieuwe bedrijvigheid in Dongen, de ontwikkeling van Everdenberg-Oost, sluipverkeer tussen de A27 en de A58, meer containervervoer van en naar de Tilburgse haven en de afsluiting van de Hoogstraat niet zijn meegenomen in de verkeerscijfers. | p.m. Oosterhout: aanlevering gegevens? Zijn er daadwerkelijk verzoeken ingediend?<br><br>De door indiener aangehaalde ontwikkelingen zijn meegenomen in de verkeerscijfers. Door deze ontwikkelingen zal zonder maatregelen de verkeerssituatie op de bestaande N629, zoals indiener ook aangeeft, verder verslechteren. Realisatie van de nieuwe N629 is dan ook noodzakelijk om verkeers- en leefbaarheidsproblemen op en om de bestaande N629 op te lossen. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener geeft aan dat bewoners van de Heikantsestraat te leiden zullen hebben onder een verminderde bereikbaarheid van die straat. Daarom zal indiener die bewoners bijstaan in bij procedures om financiële compensatie voor de verminderde bereikbaarheid te verkrijgen. | Voor financiële nadelige gevolgen als gevolg van de uitvoering van het project kan (na vaststelling/onherroepelijk worden van het inpassingsplan) een verzoek tot nadeelcompensatie worden gedaan bij de provincie. Er wordt vervolgens onderzocht of indiener hier recht op heeft. Het staat indiener vrij om andere bij te staan, als indiener van mening is daar de kennis en capaciteiten voor te hebben. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | Indiener vindt dat de Hoogstraat niet afgesloten mag worden voor doorgaand (vracht)auto- en landbouwverkeer omdat deze weg een deel van het doorstromingsprobleem op de bestaande N629 oplost. Indiener stelt ook dat in de huidige situatie de doorstroming op de Hoogstraat redelijk is. Indiener verwacht een toename van het verkeer en vindt daarom dat de Hoogstraat voor al het verkeer toegankelijk moet blijven. | In december 2015 heeft de gemeenteraad van Oosterhout besloten dat de Hoogstraat de nieuwe N629 met een fietstunnel zal kruisen. Om Oosteind via de Hoogstraat met Oosterhout verbonden te houden, wordt een parallelweg langs de nieuwe N629 aangelegd waarmee het westelijke deel van de Hoogstraat via Ter Horst wordt aangesloten op de N629 en de Provincialeweg. Deze oplossing genoot de voorkeur boven een tunnel voor alle verkeer, o.a. vanwege de kosten en ruimtelijke inpasbaarheid en omdat de Hoogstraat West daarmee minder aantrekkelijk wordt gemaakt voor doorgaand verkeer. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener geeft aan dat de locatie van de carpoolplaats nog niet bepaald is en dat inwoners van Ter Horst daarom overlast van de carpoolplaats vrezen, vooral als er nabij de carpoolplaats ook een brandstofverkooppunt gerealiseerd wordt. Indiener vindt dat deze ontwikkelingen het groene karakter van Ter Horst aantasten en vindt dat realisatie van een brandstofverkooppunt in een tijd van de opkomst van voertuigen zonder verbrandingsmotor ouderwets is. | In het PIP is geen carpoolplaats, noch een tankstation voorzien op Ter Horst. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Op basis van wat indiener vernomen heeft, stelt indiener geen vertrouwen te hebben in de keukentafelgesprekken omdat deze gesprekken volgens indiener niet tot resultaten leiden, er geen terugkoppeling is en er geen verslag van de gesprekken gemaakt wordt. Volgens | De keukentafelgesprekken zijn vooral informerend van aard. Waar nodig worden met de personen die door het plan geraakt worden individuele afspraken gemaakt. Die afspraken worden vastgelegd. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | indiener geeft dit blijk van onzorgvuldigheid en bestuurlijk onvermogen. | | |
| | | De indiener stelt dat onvoldoende onderbouwd is dat de capaciteit van de Ekelstraat en Heistraat voldoende zijn om het verkeer af te wikkelen. Indiener stelt dat de ontwikkeling van Everdenberg-Oost leidt tot extra verkeersgeneratie waardoor er op de Ekel- en Heistraat alsnog problemen met de verkeersafwikkeling kunnen ontstaan. | In de nieuwe situatie worden de Hei- en Ekelstraat afgewaardeerd en halveert het aantal verkeersbewegingen op deze wegen.<br><br>De provincie heeft samen met de gemeenten Oosterhout en Dongen in 2014 besloten om de aanpak van de nieuwe N629 in twee fasen te knippen. De eerste fase betreft de reconstructie van de aansluiting op de A27. De berekeningen die uitgevoerd zijn t.b.v. het bestemmingsplan Everdenberg-Oost laten zien dat met de reconstructie van de aansluiting op de A27 er voldoende ruimte is op de bestaande Heistraat om het verkeer van en naar Everdenberg-Oost te verwerken. Het bestemmingsplan voor die eerste fase van de N629 is onherroepelijk. Om te zorgen dat de eerste fase ook daadwerkelijk uitgevoerd is, voordat bedrijven hun deuren kunnen openen, is dit als een verplichting (een zogenaamde voorwaardelijke bepaling) opgenomen in het bestemmingsplan Everdenberg-Oost. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener is van mening dat het plan voor compensatie van de effecten van de nieuwe N629 op natuur eerst aan direct betrokkenen moet zijn aangeboden om te voldoen aan een normale inspraakprocedure. | Het compensatieplan vormde reeds bij het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan een bijlage bij zowel de regels als de toelichting van dat provinciaal inpassingsplan. Het stuk was voor eenieder beschikbaar. De op het plan betrekking hebbende stukken als bedoeld in artikel 3:11 Awb zijn met het plan | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | ter inzage gelegd en digitaal raadpleegbaar zodat indiener daar kennis van kan nemen. | |
| | | In aanvulling op eerdere punten over verkeersbewegingen stelt indiener dat in het gebruikte verkeersmodel het vrachtverkeer niet vernoemd wordt. | Het vrachtverkeer is wel degelijk onderdeel van het gebruikte verkeersmodel. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | De indiener is van mening dat onvoldoende onderbouwd is dat de gekozen oplossing niet leidt tot noemenswaardige effecten op de A27. Indiener wijst er daarbij op dat in de huidige situatie er regelmatig sprake is van vertraging op de A27 veroorzaakt door verkeer op de N629. | Het door indiener genoemde probleem wordt opgelost in de eerste fase van de aanpak van de nieuwe N629. De provincie heeft samen met de gemeenten Oosterhout en Dongen in 2014 besloten om de aanpak van de nieuwe N629 in twee fasen te knippen. De eerste fase betreft de reconstructie van de aansluiting op de A27. Het bestemmingsplan voor die eerste fase van de N629 is onherroepelijk. Uit het verkeersonderzoek dat in het kader van het PIP uitgevoerd is, blijkt dat er geen sprake is van een terugslag van de wachtrijen tot op de A27. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener is van mening dat de fietstunnel in de Hoogstraat vanuit het oogpunt van sociale veiligheid onwenselijk is omdat de tunnel op een afgelegen plek voorzien is. | Nabij de fietstunnel zijn woningen aanwezig. Daarnaast wordt de fietstunnel voorzien van verlichting. In overleg met belanghebbenden wordt door de gemeente Oosterhout bepaald hoe de fietstunnel, mede vanuit het oogpunt van sociale veiligheid, het beste ingericht kan worden. De afsluiting van de Hoogstraat voor gemotoriseerd verkeer heeft onzes inziens daarmee geen onevenredig nadelige effecten voor de verkeersveiligheid. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Ten aanzien van de fietstunnel vraagt indiener zich tevens af hoe, door wie en wanneer de gebruiksvriendelijkheid en de sociale veiligheid van de fietstunnel verder | Zie voorgaand antwoord. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | uitgewerkt worden, zoals gesteld in de nota van inspraak (pagina 23, punt 31.E). | | |
| | | Indiener geeft aan dat in de huidige situatie er niet of nauwelijks handhavend opgetreden wordt tegen sluipverkeer over wegen voor bestemmingsverkeer. Daarom vraagt indiener zich af hoe in de toekomst sluipverkeer voorkomen kan worden. | Als wij signalen ontvangen dat er in de nieuwe situatie sprake is van veel sluipverkeer, zullen wij verzwaring of het intensiveren van handhavingsmaatregelen in overweging nemen. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener stelt dat niet voldoende onderbouwd is dat bedrijventerreinen Everdenberg en Everdenberg-Oost goed per fiets bereikbaar zijn. | De bereikbaarheid van de genoemde bedrijventerrein is toegelicht in paragraaf 3.2.6 van het PIP. Daaruit blijkt dat de bedrijventerreinen bereikbaar zijn vanaf het fietspad langs het Wilhelminakanaal, de Hoogstraat en Heikantsestraat. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | In algemene zin stelt indiener dat het plan onvoldoende onderbouwd is en dat in de nota van inspraak geen concrete antwoorden op inspraakreacties gegeven worden. | In de nota van inspraak zijn als antwoord de resultaten van onderzoeken samengevat. Aanvullende onderbouwing van de antwoorden kan gevonden worden in het (ontwerp van het) provinciaal inpassingsplan of in de bijlagen bij dat plan. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener roept op tot het zoeken naar een andere oplossing dan nu voorzien omdat de gekozen oplossing volgens indiener niet werkt en er volgens indiener voldoende argumenten en andere oplossingen aangereikt zijn. Indiener geeft aan hier graag het gesprek over aan te willen gaan met de provincie en de beide gemeenten. | Alle zinvolle alternatieven zijn reeds in beeld gebracht en onderzocht, zie daarvoor de NRD. Op basis van dat onderzoek is het huidige voorkeursalternatief gekozen. Wij zien geen aanleiding om nieuw onderzoek naar alternatieven uit te voeren omdat wij de nu gekozen oplossing als beste oplossing zien. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Verder geeft indiener aan een stelling aangetroffen te hebben die kan duiden op afsluiting van de Hoogstraat voor bestemmingsverkeer. Indiener verzoekt om de Hoogstraat niet af te sluiten voor | In december 2015 heeft de gemeenteraad van Oosterhout besloten dat de Hoogstraat de nieuwe N629 met een fietstunnel zal kruisen. Om Oosteind via de Hoogstraat met Oosterhout verbonden te houden, wordt een | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | bestemmingsverkeer omdat dit elders tot overlast leidt. | parallelweg langs de nieuwe N629 aangelegd waarmee het westelijke deel van de Hoogstraat via Ter Horst wordt aangesloten op de N629 en de Provincialeweg. Deze oplossing genoot de voorkeur boven een tunnel voor alle verkeer, o.a. vanwege de kosten en ruimtelijke inpasbaarheid en omdat de Hoogstraat West daarmee minder aantrekkelijk wordt gemaakt voor doorgaand verkeer. | |
| 95 | 4328835 | Indiener dient een zienswijze in die op hoofdlijnen gelijk is aan de zienswijze zoals verwoord in het pamflet van de Vereniging 'Spaar de Duiventoren en het Blik'. Dat pamflet is samengevat en beantwoord in paragraaf 4.2 van deze reactienota. | De zienswijze van de Vereniging 'Spaar de Duiventoren en het Blik' wordt hier als ingelast en herhaald beschouwd. Voor de samenvatting en beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 4.2 van deze reactienota. | De wijzigingen in het PIP naar aanleiding van het pamflet zijn omschreven in paragraaf 4.2.3. |
| 96 | 4328994 | Indiener dient een zienswijze in die op hoofdlijnen gelijk is aan de zienswijze zoals verwoord in het pamflet van de Vereniging 'Spaar de Duiventoren en het Blik'. Dat pamflet is samengevat en beantwoord in paragraaf 4.2 van deze reactienota. | De zienswijze van de Vereniging 'Spaar de Duiventoren en het Blik' wordt hier als ingelast en herhaald beschouwd. Voor de samenvatting en beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 4.2 van deze reactienota. | De wijzigingen in het PIP naar aanleiding van het pamflet zijn omschreven in paragraaf 4.2.3. |
| 97 | 4329361 en 4329362, tevens 4329371 en 4329372 | Indiener is van mening dat de voorziene fietstunnel in de Hoogstraat de toegankelijkheid van Oosterhout vanuit Oosteind belemmert. Indiener geeft aan dat door de keuze voor de fietstunnel de kruising N629 – Ter Horst – Provincialeweg moet blijven bestaan. Indiener is van mening dat de verkeersdruk op deze kruising de doorstroming op de N629 kan | In december 2015 heeft de gemeenteraad van Oosterhout besloten dat de Hoogstraat de nieuwe N629 met een fietstunnel zal kruisen. Om Oosteind via de Hoogstraat met Oosterhout verbonden te houden, wordt een parallelweg langs de nieuwe N629 aangelegd waarmee het westelijke deel van de Hoogstraat via Ter Horst wordt aangesloten op de N629 en de Provincialeweg. Deze oplossing genoot de voorkeur boven een | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | belemmeren. Daarom pleit indiener voor een ongelijkvloerse en volwaardige kruising van de N629 met de Hoogstraat. Van deze ongelijkvloerse kruising moet al het verkeer gebruik kunnen maken. | tunnel voor alle verkeer, o.a. vanwege de kosten en ruimtelijke inpasbaarheid en omdat de Hoogstraat West daarmee minder aantrekkelijk wordt gemaakt voor doorgaand verkeer. | |
| | | Door afsluiting van de Hoogstraat worden ook nieuwe locaties voor de daar nu aanwezige bushalten voorzien. Daarnaast moet een andere route voor de bus worden gezocht. Indiener stelt dat deze andere route jaarlijks €140.000,= duurder is dan de huidige route. Dit bedrag rechtvaardigt volgens indiener de realisatie van een ongelijkvloerse kruising. | Het klopt dat door afsluiting van de Hoogstraat voorzien moet worden in nieuwe bushaltes en een nieuwe busroute. Het realiseren van een ongelijkvloerse kruising is echter veel duurder dan het bedrag dat indiener noemt. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener verwacht dat het verkeer richting Oosterhout vanaf de toekomstige ovonde op de Pasteurlaan door de voorziene situatie in de toekomst vaak vast zal lopen. Indiener stelt dat dit in de huidige situatie al regelmatig en verwacht dat daardoor in de voorziene situatie ook de kruising N629 – Ter Horst – Provincialeweg drukker wordt waardoor er meer oversteekbewegingen ontstaan, wat de doorstroming weer beperkt. Indiener vreest dat de kruising zo druk wordt de wachtrijen voor de kruising terugslaan tot op de A27. | Uit de verkeersonderzoeken die voor deelproject 1 en deelproject 2 uitgevoerd zijn blijkt dat er geen sprake is van knelpunten in de verkeersafwikkeling op de Pasteurlaan, de kruising N629-Ter Horst – Provincialeweg dan wel de A27. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener is van mening dat de provincie zich hard moet maken voor een ongelijkvloerse kruising N629 – Hoogstraat zodat het plan niet negatief beïnvloed wordt door een keuze die | In december 2015 heeft de gemeenteraad van Oosterhout besloten dat de Hoogstraat de nieuwe N629 met een fietstunnel zal kruisen. Om Oosteind via de Hoogstraat met Oosterhout verbonden te houden, wordt een parallelweg langs de nieuwe N629 aangelegd | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | volgens indiener door de gemeente Oosterhout gemaakt is. | waarmee het westelijke deel van de Hoogstraat via Ter Horst wordt aangesloten op de N629 en de Provincialeweg. Deze oplossing genoot de voorkeur boven een tunnel voor alle verkeer, o.a. vanwege de kosten en ruimtelijke inpasbaarheid en omdat de Hoogstraat West daarmee minder aantrekkelijk wordt gemaakt voor doorgaand verkeer. | |
| | | De indiener ziet de fasering in de aanpak van de N629 (deelproject 1 en deelproject 2) als ongewenst. Dit omdat volgens indiener Everdenberg-Oost tot ontwikkeling gebracht wordt voor de N629 zoals voorzien in het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan gerealiseerd wordt. Dat betekent, zo stelt indiener, dat verkeer van en naar Everdenberg-Oost gebruik moet maken van een tijdelijke weg naar de bestaande N629. Indiener stelt dat dit leidt tot files op de bestaande N629, mede omdat op Everdenberg-Oost zich grote logistieke bedrijven met een grote verkeersgeneratie kunnen vestigen. Indiener acht de bestaande N629 ongeschikt voor de extra verkeersbewegingen veroorzaakt door Everdenberg-Oost. | De provincie heeft samen met de gemeenten Oosterhout en Dongen in 2014 besloten om de aanpak van de nieuwe N629 in twee fasen te knippen. De eerste fase betreft de reconstructie van de aansluiting op de A27. De berekeningen die uitgevoerd zijn t.b.v. het bestemmingsplan Everdenberg-Oost laten zien dat met de reconstructie van de aansluiting op de A27 er voldoende ruimte is op de bestaande Heistraat om het verkeer van en naar Everdenberg-Oost te verwerken. Het bestemmingsplan voor die eerste fase van de N629 is onherroepelijk. Om te zorgen dat de eerste fase ook daadwerkelijk uitgevoerd is, voordat bedrijven hun deuren kunnen openen, is dit als een verplichting (een zogenaamde voorwaardelijke bepaling) opgenomen in het bestemmingsplan Everdenberg-Oost.<br><br>Uit het bestemmingsplan dat de realisatie en het gebruik van Everdenberg-Oost mogelijk maakt, blijkt dat (na realisatie van deelproject 1) de verkeersgeneratie van Everdenberg-Oost leidt tot enige, doch geringe effecten op | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | de verkeersintensiteiten en de doorstroming op de bestaande N629 in vergelijking tot de referentiesituatie. In de referentiesituatie is hier op enkele punten al sprake van een matige doorstroming. De effecten op de doorstroming van een noordelijke aansluiting Everdenberg-Oost zijn evenwel niet zodanig dat er knelpunten in de verkeersafwikkeling worden verwacht. | |
| | | Indiener wijst er ook op dat de acceptatie, bruikbaarheid en efficiëntie van de N629 in gevaar komen als deelproject 1 wel gerealiseerd is en deelproject 2 op zich laat wachten terwijl Everdenberg-Oost al in ontwikkeling gebracht is. | De provincie heeft samen met de gemeenten Oosterhout en Dongen in 2014 besloten om de aanpak van de nieuwe N629 in twee fasen te knippen. De eerste fase betreft de reconstructie van de aansluiting op de A27. De berekeningen die uitgevoerd zijn t.b.v. het bestemmingsplan Everdenberg-Oost laten zien dat met de reconstructie van de aansluiting op de A27 er voldoende ruimte is op de bestaande Heistraat om het verkeer van en naar Everdenberg-Oost te verwerken. Het bestemmingsplan voor die eerste fase van de N629 is onherroepelijk. Om te zorgen dat de eerste fase ook daadwerkelijk uitgevoerd is, voordat bedrijven hun deuren kunnen openen, is dit als een verplichting (een zogenaamde voorwaardelijke bepaling) opgenomen in het bestemmingsplan Everdenberg-Oost. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Gelet op het voorgaande ziet indiener de nu voorziene fasering in deelprojecten als ongewenst. Indiener stelt voor om te voorzien in een fase 2a en 2b. Waarbij fase 2a gelijktijdig of direct aansluitend op fase 1 gerealiseerd wordt. Fase 2a moet | Het voorstel van indiener wordt in overweging genomen. Indien mogelijk wordt de verdere fasering in fase 2a en fase 2b geborgd in het contract dat gesloten zal worden met de partij die de nieuwe N629 aan gaat leggen. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | dan zodanig worden gekozen dat de afwikkeling van het door Everdenberg-Oost gegenereerde verkeer plaats kan vinden over de nieuwe N629 in plaats van over de bestaande N629. | | |
| 98 | 4329364 | Indiener is van mening dat een gevaarlijke situatie ontstaat doordat Scouting Laurentius dat hun speelterrein verloren ziet gaan. | Voor Scouting Laurentius blijft een route beschikbaar naar hun speelterrein in de Duiventoren. Deze route loopt via de brug in de Westerlaan en de Kanaaldijk-Zuid. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener stelt verder niets te kunnen vinden over vleermuizen. | In het kader van het opstellen van het provinciaal inpassingsplan zijn diverse onderzoeken naar de flora en fauna in de omgeving van de nieuwe N629 uitgevoerd. Die onderzoeken zijn als bijlage bij zowel het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan als het vast te stellen provinciaal inpassingsplan gevoegd. In die onderzoeken wordt ook aandacht besteed aan vleermuizen. Daarnaast worden mitigerende maatregelen genomen om de omgeving van de nieuwe N629 geschikt te houden voor vleermuizen. Die maatregelen zijn beschreven in het rapport ‘mitigerende voorzieningen ecologie N629’ die ook bij het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan en het vast te stellen provinciaal inpassingsplan gevoegd zijn. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener geeft aan dat indiener aansluit bij de zienswijze van de Vereniging ‘Spaar de Duiventoren en het Blik’. | De zienswijze van de Vereniging ‘Spaar de Duiventoren en het Blik’ wordt hier als ingelast en herhaald beschouwd. Voor de samenvatting en beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 4.3 van deze reactienota. | De wijzigingen in het PIP naar aanleiding van deze zienswijze zijn omschreven in paragraaf 4.3.3. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 99 | 4329375 t/m 4329377 | ZLTO (hierna: indiener) dient een zienswijze in namens cliënt. Desbetreffende cliënt heeft gronden en opstallen in het plangebied. Een van de percelen van cliënt wordt doorsneden door de nieuwe N629. Daarnaast wordt het eigendom van cliënt doorsneden door de nieuwe N629 waardoor cliënt gronden aan weerszijden van de nieuwe N629 zal bezitten. Indiener wijst erop dat cliënt hierdoor om moet gaan rijden, mede door afsluiting van de Hoogstraat voor gemotoriseerd verkeer. De afstand tussen de bedrijfslocatie van cliënt en het desbetreffende perceel is nu 300 à 400 meter en wordt in de toekomstige situatie circa 2 kilometer. Indiener wijst erop dat cliënt in het teeltseizoen circa 10 keer of meer van de bedrijfslocatie naar het perceel rijdt. Indiener geeft aan dat door de komst van de nieuwe N629 een onwerkbare situatie ontstaat. | Voor financiële nadelige gevolgen als gevolg van de uitvoering van het project kan een verzoek tot nadeelcompensatie worden gedaan bij de provincie. Er wordt vervolgens onderzocht of indiener hier recht op heeft. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Tevens heeft cliënt een winkel gericht op de particuliere verkoop van bloemen/bloemstukken, en door cliënt geteelde groenten en fruit op de bedrijfslocatie. Indiener geeft aan dat door afsluiting van de Hoogstraat voor gemotoriseerd verkeer de bereikbaarheid van de winkel verminderd wordt. Tevens moeten klanten om gaan rijden om de winkel te bereiken. Verder vermoedt indiener dat het aantal toevallige passanten dat iets koopt bij de winkel | Met de aanleg van de parallelweg zal de Hoogstraat in principe bereikbaar blijven voor gemotoriseerd verkeer.<br><br>Voor financiële nadelige gevolgen als gevolg van de uitvoering van het project kan een verzoek tot nadeelcompensatie worden gedaan bij de provincie. Er wordt vervolgens onderzocht of indiener hier recht op heeft. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | daalt. Tot slot geeft indiener aan dat cliënten vrezen voor het verlies van hun vaste klanten als gevolg van de afsluiting van de Hoogstraat. | | |
| | | Indiener benadrukt dat het voor cliënt essentieel is als de Hoogstraat open blijft voor al het verkeer. | De fietstunnel is enkel toegankelijk voor het (brom)fietsverkeer en voor het calamiteitenverkeer. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Als de Hoogstraat toch afgesloten wordt, dan verzoekt indiener tot een ontheffing voor cliënt zodat deze in de periode van begin april tot 24 juni gebruik mag maken van de fietstunnel voor vervoer tussen de bedrijfslocatie en het aan de overzijde van de N629 gelegen perceel van cliënt. Cliënt stelt dat door de voorziene situatie de logistieke situatie op diens bedrijf lastig wordt. | De fietstunnel zal niet open worden gesteld voor bestemmingsverkeer in bepaalde perioden van het jaar. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener stelt ook dat de kruising van de Hoogstraat met de Provincialeweg te krap is voor landbouwverkeer, waardoor verkeersonveilige situaties op en rond die kruising kunnen ontstaan. | Door middel van rijcurven is getoetst in hoeverre vracht-, landbouwverkeer én fietsverkeer via het kruispunt Provincialeweg – Hoogstraat op een veilige wijze kan worden afgewikkeld. Dit is mogelijk, zij het dat de bocht vanaf de Provincialeweg (west) richting de Hoogstraat krap is voor grote voertuigen. Bij de verdere uitwerking zal worden bekeken in hoeverre het kruispunt hierop moet worden aangepast. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener stelt dat door de voorziene situatie de problemen voor diens cliënt zo groot worden dat gezocht moet worden naar een alternatief voor de nu voorziene situatie. | De kruising van de Hoogstraat en de Provincialeweg valt niet binnen het plangebied van het PIP. De gemeente Oosterhout zal de inrichting van deze kruising geschikt maken voor al het type verkeer, dat hier gebruik van gaat maken in de nieuwe situatie. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 100 | 4329397 en 4329398 | De indiener geeft aan dat door de situatie zoals voorzien in het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan de nieuwe N629 dichter bij diens woning komt te liggen dan de bestaande N629. Indiener geeft nu aan uitzicht te hebben op bossen en weilanden en straks op een weg met auto's en vrachtverkeer. Indiener ziet dit als een probleem. Indiener wijst er ook op dat de bestaande natuur aan de achterzijde van de woning van indiener vervalt door de ontwikkeling van Everdenberg-Oost. | Voor financiële nadelige gevolgen als gevolg van de wijziging van de bestemmingen in het PIP kan een verzoek tot planschade worden gedaan bij de provincie. Er wordt vervolgens onderzocht of indiener hier recht op heeft. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Doordat de nieuwe N629 dichter bij de woning van indiener komt te liggen, verwacht indiener tevens een toename van de geluidbelasting op de woning van indiener. | De geluidsbelasting op de woning valt binnen de normen van de Wet geluidhinder voor een geluidsgevoelig object. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Verder vreest indiener voor een toename van het sluipverkeer door de Heikantsestraat. Indiener verwacht namelijk dat door de nieuwe N629 veel mensen uit Dongen de Heikantsestraat zullen gebruiken om naar Oosterhout te rijden en andersom. Dit omdat anders omgereden dient te worden via Oosteind. | De nieuwe N629 kruist de Heikantsestraat, maar wordt niet aangesloten op die straat. Het ontstaan van een sluiproute tussen Oosterhout en Dongen wordt daarmee voorkomen. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| 101 | 4329445 | Indiener (Petrochemical Pipeline Services B.V.) bezit en beheert een leiding in het plangebied die niet bestemd is in het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan. Indiener verzoekt daarom te voorzien van een passende bestemming. Aanvullend verzoekt indiener om ook de veiligheidszone aan | De leiding van indiener zal worden weergeven op de verbeelding van het provinciaal inpassingsplan. De leiding van indiener ligt in een leidingstrook en is daarom bestemd met de dubbelbestemming 'Leiding – Leidingstrook'. Deze dubbelbestemming is opgenomen in de regels en weergegeven op de verbeelding. Ook de | De leiding van indiener wordt samen met de belemmeringenstrook, als onderdeel van de dubbelbestemming 'Leiding – Leidingstrook' opgenomen en beschreven in het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | weerszijden van indieners leiding in de regels en op de verbeelding van het provinciaal inpassingsplan te voorzien van de gebiedsaanduiding “Veiligheidszone – leiding”. Voor zowel de door indiener als passend geziene bestemming als de gebiedsaanduiding doet indiener een concreet voorstel. | belemmeringenstroken aan weerszijden van de leidingstrook zijn opgenomen in de regels en weergegeven op de verbeelding. | |
| | | Indiener geeft aan dat voor het plaatsgebonden risico uitgedrukt als 10-6/jaar als gevolg van de leiding een zone van 10,3 meter aan weerszijden van de leiding geldt. Het invloedsgebied van het groepsrisico (1%-letaliteit) bedraagt 29,2 meter aan weerszijden van de leiding. Indiener verzoekt tot het benoemen van deze afstanden in de toelichting op het provinciaal inpassingsplan. | De door indiener genoemde afstanden worden overgenomen in de toelichting op het provinciaal inpassingsplan. | De leidingen en de eigenschappen van de leidingen die indiener noemt, worden opgenomen en beschreven in het PIP. |
| 102 | 4329548 | Indiener geeft aan dat indiener aansluit bij de zienswijze van de Vereniging ‘Spaar de Duiventoren en het Blik’. | De zienswijze van de Vereniging ‘Spaar de Duiventoren en het Blik’ wordt hier als ingelast en herhaald beschouwd. Voor de samenvatting en beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 4.1 van deze reactienota. | De wijzigingen in het PIP naar aanleiding van deze zienswijze zijn omschreven in paragraaf 4.1.3. |
| | | Indiener geeft tevens aan de zienswijze van de Brabantse Milieufederatie te onderschrijven. | De zienswijze van de Brabantse Milieufederatie wordt hier als ingelast en herhaald beschouwd. De samenvatting en beantwoording van deze zienswijze kan gevonden worden in deze tabel onder Corsanummer 4328809. | Voor een overzicht van wijzigingen als gevolg van het inlassen van deze zienswijze, zie de beantwoording van de zienswijze met Corsanummer 4328809. |
| 103 | 4329845 en 4329846 | Indiener is van mening dat het bos in tact gehouden moet worden. | De realisatie van de nieuwe N629 heeft negatieve effecten op natuur en cultuurhistorie. De negatieve effecten zullen | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | worden gecompenseerd middels investeringen in de ruimtelijke kwaliteit van het landschap rondom de N629. Maatregelen zijn gericht op zowel natuur, recreatie als cultuurhistorie.<br><br>Voor het doorsnijden (verstoren) van het Natuurnetwerk Nederland zijn in artikel 5.6 van de Verordening ruimte Noord-Brabant compensatieregels opgesteld. Hiervoor is een Compensatieplan opgesteld, dat onderdeel is van het ontwerp-Provinciaal Inpassingsplan N629 en voldoet aan deze regels. | |
| | | Indiener geeft aan dat indiener aansluit bij de zienswijze van de Vereniging 'Spaar de Duiventoren en het Blik'. | De zienswijze van de Vereniging 'Spaar de Duiventoren en het Blik' wordt hier als ingelast en herhaald beschouwd. Voor de samenvatting en beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 4.3 van deze reactienota. | De wijzigingen in het PIP naar aanleiding van deze zienswijze zijn omschreven in paragraaf 4.3.3. |
| 104 | 4329920 en 4329922 | Indiener is van mening dat het bos in tact gehouden moet worden. | De realisatie van de nieuwe N629 heeft negatieve effecten op natuur en cultuurhistorie. De negatieve effecten zullen worden gecompenseerd middels investeringen in de ruimtelijke kwaliteit van het landschap rondom de N629. Maatregelen zijn gericht op zowel natuur, recreatie als cultuurhistorie.<br><br>Voor het doorsnijden (verstoren) van het Natuurnetwerk Nederland zijn in artikel 5.6 van de Verordening ruimte Noord-Brabant compensatieregels opgesteld. Hiervoor is een Compensatieplan opgesteld, dat onderdeel is | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | van het ontwerp-Provinciaal Inpassingsplan N629 en voldoet aan deze regels. | |
| | | Indiener geeft aan dat indiener aansluit bij de zienswijze van de Vereniging 'Spaar de Duiventoren en het Blik'. | De zienswijze van de Vereniging 'Spaar de Duiventoren en het Blik' wordt hier als ingelast en herhaald beschouwd. Voor de samenvatting en beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 4.3 van deze reactienota. | De wijzigingen in het PIP naar aanleiding van deze zienswijze zijn omschreven in paragraaf 4.3.3. |
| 105 | 4330020 | Stichting Achmea Rechtsbijstand (hierna: indiener) dient een zienswijze tegen het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan in omdat indiener verwacht dat cliënt overlast zal ondervinden door de verkeersmaatregelen die genomen worden. Landbouwverkeer zal gebruik moeten maken van de Hoogstraat om de Provinciale weg te bereiken. De woning van cliënt bevindt zich op de hoek van de Hoogstraat en de Provinciale weg. Hierdoor verwacht de indiener dat cliënt last krijgt van enerzijds de verdubbeling van de N629 op grote afstand en anderzijds trillingen, stank- en geluidsoverlast op korte afstand. | Uit de verschillende onderzoeken is gebleken dat de aanleg van de nieuwe N629 niet leidt tot onevenredige overlast. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Als gevolg van het toegenomen zware (landbouw)verkeer vreest cliënt voor de waarde en de bouwkundige staat van diens woning. | Voor financiële nadelige gevolgen als gevolg van de uitvoering van het project kan een verzoek tot nadeelcompensatie worden gedaan bij de provincie. Er wordt vervolgens onderzocht of indiener hier recht op heeft. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener geeft aan dat onderzoek naar de gevolgen die het plan heeft voor de luchtkwaliteit, geluid en de bouwkundige | Wanneer de aanleg van de N629 leidt tot schade als gevolg van trillingen, kan de uitvoerende partij hier aansprakelijk voor | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | staat nabij, op of van de woning van cliënt ontbreken. Indiener stelt dat naar deze zaken onderzoek moet worden gedaan voor besloten wordt de nieuwe N629 niet open te stellen voor landbouwverkeer. Of, zo stelt indiener, er moet voorzien worden in een zodanige afwikkeling van het landbouwverkeer dat cliënt geen onevenredig nadelige gevolgen ondervindt. | worden gesteld. Indiener kan dan een verzoek indienen om de schade te vergoeden.<br><br>Uit het MER en het luchtkwaliteitsonderzoek (t.b.v. het Provinciaal Inpassingsplan), blijkt dat de normen voor fijnstof als gevolg van de aanleg en het gebruik van de nieuwe N629 nergens overschreden worden.<br>Uit het MER blijkt dat de alternatieven hierop niet onderscheidend zijn ten opzichte van elkaar.<br><br>In het MER wordt geconcludeerd dat het voorkeursalternatief een positief effect heeft op het aantal overschrijdingsdagen voor fijnstof. Ook al zijn de effecten niet groot (niet in betekenende mate), er is wel degelijk sprake van een verbetering van de luchtkwaliteit op het gebied van fijnstof.<br><br>Voor het geluid geldt dat het voorkeursalternatief Bundeling Noord het meest positieve effect heeft op het verbeteren van de leefbaarheid langs de bestaande N629 en de Westerlaan. Dit is ook weergegeven in bijlage 3 van deze nota. | De figuur met het positieve effect van het voorkeursalternatief op het aspect geluid wordt opgenomen in het PIP. |
| | | Indiener geeft aan dat landbouwverkeer met aanhangers in de huidige situatie de bocht van de Hoogstraat naar de Provincialeweg slechts met moeite kan maken. Indiener geeft ook aan dat veel bedrijven met vrachtverkeer gebruik maken van de Hoogstraat terwijl deze | Door de gemeente Oosterhout wordt een voorstel tot herinrichting van de Heistraat uitgewerkt. Ook de aangrenzende delen van de Hoogstraat (tussen de toekomstige fietstunnel en de Provincialeweg) en de Ekelstraat worden daarin meegenomen. Daarbij wordt rekening gehouden met de | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | straat niet voorzien is van vrijliggende fietspaden. Tevens geeft indiener aan dat de fietspaden op de Hoogstraat veel gebruikt worden door scholieren. Dit alles doet cliënt vrezen voor de verkeersveiligheid. | voorziene wijziging in het gebruik. De verwachting ten aanzien van de Hoogstraat Oost is dat de hoeveelheid autoverkeer zal afnemen ten opzichte van de huidige situatie. Wel wordt een toename van de hoeveelheid landbouw- en vrachtverkeer verwacht.<br><br>Door middel van rijcurven is getoetst in hoeverre vracht-, landbouwverkeer én fietsverkeer via het kruispunt Provincialeweg – Hoogstraat op een veilige wijze kan worden afgewikkeld. Dit is mogelijk, zij het dat de bocht vanaf de Provincialeweg (west) richting de Hoogstraat krap is voor grote voertuigen. Bij de verdere uitwerking zal worden bekeken in hoeverre het kruispunt hierop moet worden aangepast. | |
| | | De indiener geeft tot slot aan dat cliënt graag tijdig betrokken wil worden bij het maken van plannen van voor de aanpassing van de kruising van de Hoogstraat met de Provincialeweg omdat cliënt vermoedt dat deze plannen consequenties hebben voor diens woning en perceel. | Indiener wordt als direct belanghebbende tijdig geïnformeerd over de plannen voor de kruising en de Hoogstraat. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| 106 | 4330235 | Indiener geeft aan dat de nieuwe N629 een goede oplossing is. | Hartelijk bedankt. Uw positieve reactie sterkt ons in de verdere procedure. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener haalt een artikel aan over de verwachtte problemen, waarin door het plaatselijk agrarisch loonbedrijf wordt aangehaald. | Door de gemeente Oosterhout wordt een voorstel tot herinrichting van de Heistraat uitgewerkt. Ook de aangrenzende delen van de Hoogstraat (tussen de toekomstige fietstunnel en de Provincialeweg) en de Ekelstraat worden daarin meegenomen. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | Het landbouwverkeer dat na uitvoering van de nieuwe N629 een gedeelte niet meer mag berijden wordt afgewikkeld via de Provincialeweg - Oosterhout en andersom.<br>Dit lijkt de indiener tegenstrijdig. Veilig door fietsers via een fietstunnel Oosterhout te laten bereiken aan de Hoogstraat en via de andere kant van de Hoogstraat (gedeelte Oosteind) worden ze door een straat gestuurd waar ook vrachtverkeer is toegestaan. Indiener acht daarmee de voorziene situatie verkeersonveilig. Indiener stelt voor om de Hoogstraat te voorzien van een vrijliggend fietspad, de Hoogstraat in te richten als 30-kilometerzone, een vrachtwagenverbod met uitzondering voor bestemmingsverkeer in te stellen en landbouwverkeer om te leiden via de Berkenstraat en de Griendsteeg.<br><br>Indiener stelt dat landbouwmachines nog steeds voorlopig op diesel rijden, dus ook niet bevorderlijk voor de luchtkwaliteit naast een woonwijk. | Daarbij wordt rekening gehouden met de voorziene wijziging in het gebruik. De verwachting ten aanzien van de Hoogstraat Oost is dat de hoeveelheid autoverkeer zal afnemen ten opzichte van de huidige situatie. Wel wordt een toename van de hoeveelheid landbouw- en vrachtverkeer verwacht.<br><br>Door middel van rijcurven is getoetst in hoeverre vracht-, landbouwverkeer én fietsverkeer via het kruispunt Provincialeweg – Hoogstraat op een veilige wijze kan worden afgewikkeld. Dit is mogelijk, zij het dat de bocht vanaf de Provincialeweg (west) richting de Hoogstraat krap is voor grote voertuigen. Bij de verdere uitwerking zal worden bekeken in hoeverre het kruispunt hierop moet worden aangepast.<br><br>Uit het MER en het luchtkwaliteitsonderzoek (t.b.v. het Provinciaal Inpassingsplan), blijkt dat de normen voor fijnstof als gevolg van de aanleg en het gebruik van de nieuwe N629 nergens overschreden worden. | |
| 107 | 4330262 | Indiener (Milieuvereniging Oosterhout) geeft aan dat indiener de zienswijze van de Vereniging ‘Spaar de Duiventoren en het Blik’ onderschrijft. | De zienswijze van die Vereniging ‘Spaar de Duiventoren en het Blik’ wordt hier als ingelast en herhaald beschouwd. Voor de samenvatting en beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar hoofdstuk 4.1 van deze reactienota. | De wijzigingen in het PIP naar aanleiding van deze zienswijze zijn omschreven in paragraaf 4.1.3. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | Indiener geeft tevens aan de zienswijze van de Brabantse Milieufederatie te onderschrijven. | De zienswijze van de Brabantse Milieufederatie wordt hier als ingelast en herhaald beschouwd. De samenvatting en beantwoording van deze zienswijze kan gevonden worden in deze tabel onder Corsanummer 4328809. | Voor een overzicht van wijzigingen als gevolg van het inlassen van deze zienswijze, zie de beantwoording van de zienswijze met Corsanummer 4328809. |
| | | Verder stelt de indiener dat het voornemen om natuurcompensatie verspreid over 4 locaties te laten plaatsvinden geen volwaardige natuurfunctie bewerkstelligt. De natuurfuncties worden op deze wijze versnipperd en belemmerd door bedrijfsactiviteiten en de N629. | De locaties, die gebruikt kunnen worden voor de compensatie van natuur, worden aangegeven in de verordening Ruimte van de provincie Brabant. De locaties, die worden gebruikt voor de compensatie voor dit project, zijn onderdeel van een groter natuurnetwerk in Brabant. Met de compensatie worden onder andere ecologische verbindingszones gerealiseerd. De functie van een EVZ is het verbinden van natuurgebieden. Vanuit een groter perspectief bezien is er daarom geen sprake van versnippering van natuurgebieden. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | De indiener is ook de mening toegedaan dat de voorziene compensatielocatie in de Oranjepolder niet meer beschikbaar is omdat deze door de gemeente Oosterhout al aangewend is voor de natuurcompensatie in het kader van andere projecten. | Het in de Oranjepolder gelegen compensatiegebied is 3,3 hectare groot. Daarvan is 1,3 hectare gereserveerd voor compensatie als gevolg van de realisatie van de nieuwe N629. De resterende 2 hectare wordt ingezet als compensatie voor het project ‘fietspad Dorst’, waar de gemeente Oosterhout verantwoordelijk voor is. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Indiener is van mening dat de compensatie van het verlies van landschappelijke waarden en natuurwaarden van ’t Blik en/of het oude coulisselandschap van de oude Heikantse Akkers als robuuste natuur | Voor de compensatie van natuur en landschap in het kader van de kwaliteitsverbetering van het landschap wordt geprobeerd om zo dicht mogelijk bij het tracé van de nieuwe N629, dus bij het | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | geconcentreerd dient te worden op een locatie in het gebied buiten de zones waar sprake is van geluidverstoring en op voldoende afstand van de N629 en Everdenberg-Oost. | gebied waar de verstoring plaatsvindt, compensatie te treffen.<br><br>Verder geldt dat de doelsoorten waar de ecologische verbindingszone langs het Wilhelminakanaal op gericht is niet gevoelig zijn voor verstoring als gevolg van de nieuwe N629, daarmee functioneert de voorziene EVZ. Met de voorziene compensatie wordt kwalitatief voldoende invulling gegeven aan de compensatieopgave en daarmee aan de vereisten die de Verordening ruimte Noord-Brabant stelt. | |
| 108 | 4330288 | Indiener steunt het inpassingsplan | Hartelijk bedankt. Uw positieve reactie sterkt ons in de verdere procedure. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| 109 | 4330289 | Indiener steunt het inpassingsplan | Hartelijk bedankt. Uw positieve reactie sterkt ons in de verdere procedure. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| 110 | 4330290 | Indiener steunt het inpassingsplan | Hartelijk bedankt. Uw positieve reactie sterkt ons in de verdere procedure. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| 111 | 4330292 | Indiener steunt het inpassingsplan | Hartelijk bedankt. Uw positieve reactie sterkt ons in de verdere procedure. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| | | Verder stelt de indiener voor om op de route vanuit Tilburg met bewegwijzering de kortste route naar de A27 aan te geven om vrachtverkeer uit de binnenring van Dongen te weren. | Dongen: Het doorgaande verkeer wordt met de bewegwijzering zoveel mogelijk om Dongen heen begeleid. Met de nieuwe N629 zal dit ook gebeuren. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 112 | 4330293 | Indiener steunt het inpassingsplan | Hartelijk bedankt. Uw positieve reactie sterkt ons in de verdere procedure. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| 113 | 4330294 | Indiener steunt het inpassingsplan | Hartelijk bedankt. Uw positieve reactie sterkt ons in de verdere procedure. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| 114 | 4330854 | Indiener steunt het inpassingsplan | Hartelijk bedankt. Uw positieve reactie sterkt ons in de verdere procedure. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| 115 | 4330858 | Indiener steunt het inpassingsplan | Hartelijk bedankt. Uw positieve reactie sterkt ons in de verdere procedure. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| 116 | 4330859 | Indiener steunt het inpassingsplan | Hartelijk bedankt. Uw positieve reactie sterkt ons in de verdere procedure. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| 117 | 4330862 | Indiener steunt het inpassingsplan | Hartelijk bedankt. Uw positieve reactie sterkt ons in de verdere procedure. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| 118 | 4330863 | Indiener steunt het inpassingsplan | Hartelijk bedankt. Uw positieve reactie sterkt ons in de verdere procedure. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| 119 | 4330876 | Indiener steunt het inpassingsplan | Hartelijk bedankt. Uw positieve reactie sterkt ons in de verdere procedure. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 120 | 4330895 | Indiener steunt het inpassingsplan | Hartelijk bedankt. Uw positieve reactie sterkt ons in de verdere procedure. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |
| 121 | 4330904 | Indiener steunt het inpassingsplan | Hartelijk bedankt. Uw positieve reactie sterkt ons in de verdere procedure. | De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het PIP. |

# 6 Advies Commissie m.e.r.

Tijdens de terinzagelegging van het ontwerp PIP voor de N629, is ook de Commissie m.e.r. (hierna: de commissie) om advies gevraagd over het MER dat is opgesteld voor de N629. In haar eindconcept toetsingsadvies van 5 april 2018 gaat de commissie op een aantal punten in van het MER en het PIP. De commissie is van mening dat het MER helder is verwoord en veel waardevolle informatie bevat. De commissie kan zich daarnaast vinden in de conclusie dat het 0-plus-alternatief geen realistisch alternatief is om nader te onderzoeken in het MER. In dit hoofdstuk wordt het advies puntsgewijs samengevat en hier vervolgens op gereageerd.

**Opmerking**

A

Een heldere samenvatting van het MER ontbreekt.

B

Voor gevoelige natuur maakt het MER niet duidelijk waarom het noodzakelijk is dat een deel verdwijnt en hoe dit ecologisch zinvol kan worden gecompenseerd. Het doorlopen van het Nee, tenzij-principe is niet eenduidig te herleiden. Daarnaast lijkt compensatie van natuur aansluitend aan het gebied waar de verstoring/aantasting plaatsvindt meer voor de hand te liggen. In het MER is niet duidelijk gemaakt op welk traject stil(ler) asfalt wordt toegepast. Dit is bepalend voor de compensatieopgave.

C

In het MER is onvoldoende aangetoond dat geen belangrijke nadelige effecten (vanwege de stikstofdepositie) op Natura 2000-gebieden plaatsvinden;

D

Het MER maakt onvoldoende duidelijk in hoeverre de leefbaarheid in de omgeving van de bestaande N629 na realisatie van de nieuwe weg verbetert. De commissie vraagt om de gevolgen op het gebied van geluid, maar ook de maatregelen aan de bestaande weg na aanleg van de nieuwe N629 inzichtelijk te maken.

**Reactie**

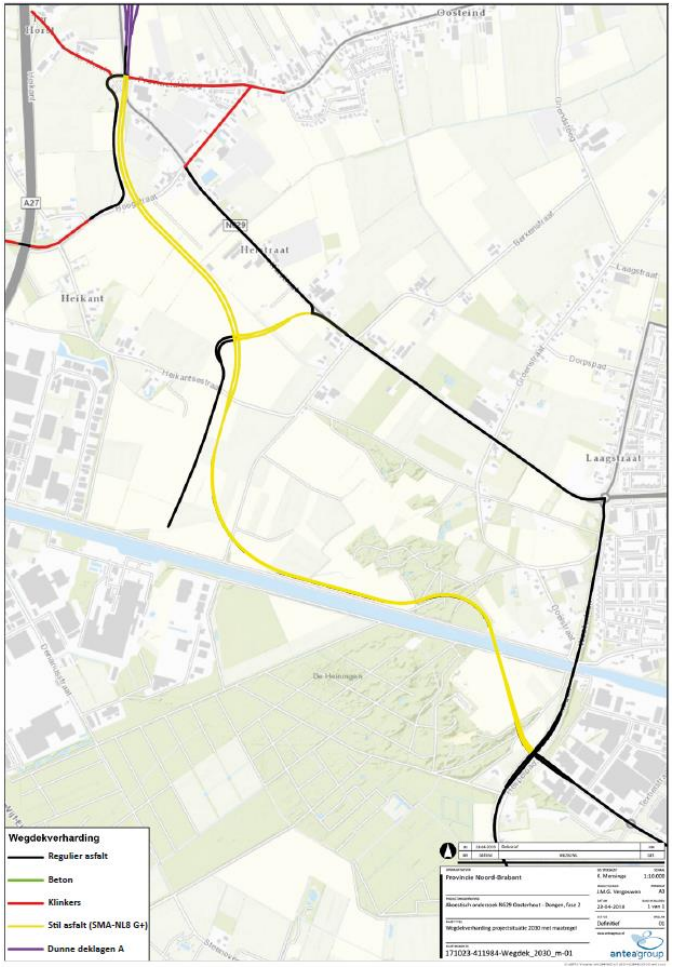
A

Er is bij het opstellen van MER ook een samenvatting opgesteld. Deze is opgenomen als bijlage 4 van deze Nota van Zienswijzen.

B

In het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan was de toelichting op de toepassing van het nee, tenzij-principe wat summier. Daarom is in het vast te stellen PIP in paragraaf 2.3.2 van de toelichting een uitgebreide(re) passage opgenomen waarin wij de toepassing van het nee, tenzij-principe toelichten.

Die passage beschrijft waarom er sprake is van een zwaarwegend maatschappelijk belang, dat er geen alternatieven zijn en hoe compensatie van de aantasting van natuur plaatsvindt. Verder geldt dat uit onderzoek naar de alternatieven voor de N629 blijkt dat er geen alternatieven zijn die zowel de problematiek op de bestaande weg oplossen als de natuur in de omgeving volledig sparen.




*Figuur 6.1 Wegdekverhardingen in de toekomstige situatie van de N629.*

De compensatie, zoals omschreven in het PIP, voldoet aan de voorwaarden uit de Verordening ruimte. Voor de compensatie van de natuur, die wordt aangetast, schrijft de Verordening niet voor dat hetzelfde natuurbeheertype gerealiseerd dient te worden als het type (droog bos met productie) dat wordt aangetast. We mogen compenseren binnen de NNB (EVZ) en daar gelden geen natuurbeheertypen. Wel moeten we voldoen aan de kwaliteitseisen die gesteld zijn voor inrichting van de betreffende EVZ. Langs het Wilhelminakanaal wordt in dit geval een natte EVZ gerealiseerd. De doelsoorten voor deze EVZ zijn niet gevoelig voor geluid, waardoor geen extra mitigatie (naast stil asfalt) plaats zal vinden. In het plangebied worden wel mitigerende maatregelen getroffen voor de soorten, die (kunnen) voorkomen in het gebied. Bij het ecologisch onderzoek is de aanwezigheid van jaarrond beschermde nesten van vogels niet vastgesteld. Voor deze soort worden dan ook geen mitigerende maatregelen genomen. De compensatie heeft een oppervlaktetoeslag van 2/3 voor extra compensatie van het verlies aan kwaliteit.

Voor de compensatie van de natuur wordt het artikel 5.6 gevolgd uit de Verordening Ruimte van de provincie Noord Brabant. Hierin is duidelijk vermeld welke gronden in aanmerking komen voor compensatie. Voor het project N629 is besloten om gronden te gebruiken in de nabije omgeving van het project. Zodoende zijn de gronden langs het Wilhelminakanaal, bij De Wildert en in de Oranjepolder gebruikt. Hiermee voldoet de natuurcompensatie aan het beleid van de provincie, dat hiervoor is opgesteld. In paragraaf 4.1 wordt dit ook nader uiteengezet onder de punten U, V en W. In de praktijk is dit niet per definitie de ecologisch meest waardevolle compensatie, zoals de commissie opmerkt.

In het akoestisch onderzoek, dat in het kader van het PIP is opgesteld, worden in paragraaf 5.1 de maatregelen benoemd, die toegepast dienen te worden op en langs het tracé van de nieuwe N629. Vanwege de aantasting en verstoring van de natuur bij ’t Blik en de Duiventoren, heeft de provincie vervolgens besloten om het gehele tracé van de nieuwe N629 te voorzien van stiller asfalt. Met deze maatregel is de compensatieopgave berekend. Daarnaast is de maatregel in de regels van het PIP geborgd door het opnemen van een voorwaardelijke verplichting.

Na oplevering van het MER en het opstellen van het akoestisch onderzoek voor het PIP is besloten om, ondanks dat dit omwille van de geluidbelasting op de woningen niet nodig was, ook op het gedeelte van de N629 ten oosten van de kruising met de ontsluitingsweg van Everdenberg-Oost geluidarm asfalt aan te brengen (zie figuur 6.1). Hiermee wordt de verstoring op de natuur verminderd en de compensatieopgave beperkt. Eén en ander is al verwoord in het compensatieplan N629. In het PIP wordt hier in de toelichting (nog) meer aandacht aan besteed, zodat duidelijk is welke maatregelen toegepast worden. In het akoestisch onderzoek wordt niet gerekend met stil(ler) asfalt over het gehele traject van de nieuwe N629, aangezien dit vanuit de Wet geluidhinder niet noodzakelijk is.

Ten aanzien van het tegengaan van de versnippering van natuurgebieden geldt dat de functie van een EVZ het verbinden van natuurgebieden is. Vanuit een groter perspectief bezien is er daarom geen sprake van versnippering van natuurgebieden.

C
In het kader van het PIP is een actuele Aeriusberekening uitgevoerd. Hieruit blijkt dat de stikstofdepositie geen nadelige effecten heeft op de Natura 2000-gebieden in de omgeving van het plangebied. De notitie met de uitkomsten van de nieuwe Aeriusberekening met de bijbehorende berekening is als bijlage 5 aan deze nota gevoegd.

D
De verschillen in geluidsbelasting voor en na de aanleg van de (verschillende alternatieven van de) nieuwe N629 rondom de bestaande N629 en de Westerlaan zijn inzichtelijk gemaakt in bijlage 3. Op de figuren is duidelijk te zien dat het alternatief Bundeling Noord veruit het meest positieve effect heeft op de leefbaarheid langs de bestaande wegen voor het aspect geluid.

De gemeenten Oosterhout en Dongen zullen na de aanleg van de nieuwe N629 maatregelen treffen aan respectievelijk de bestaande N629 en de Westerlaan om de verkeersveiligheid op deze wegen te verbeteren. Deze afspraak is vastgelegd in uitvoeringsovereenkomsten met de gemeenten. Het afwaarderen van de bestaande Heistraat van een weg met een maximumsnelheid van 80 kilometer per uur naar een weg met een maximumsnelheid van 60 kilometer per uur, in combinatie met een halvering van het verkeer, levert een stevige bijdrage aan de verbetering van de leefbaarheid rondom de bestaande N629.

# 7 Wijzigingen provinciaal inpassingsplan N629 Oosterhout – Dongen

## 7.1 Wijzigingen als gevolg van ingediende zienswijzen

De navolgende tabel geeft weer op welke onderdelen het provinciaal inpassingsplan N629 Oosterhout – Dongen aangepast wordt naar aanleiding van de ingediende zienswijzen zoals behandeld in hoofdstukken 4, 5 en 6 van deze reactienota.

| **Wijzigingen PIP N629 Oosterhout-Dongen** | |
|---|---|
| **Gedeelte van het PIP** | **Wijziging** |
| **Toelichting** | |
| Paragraaf 2.2.3 | Het afvallen van het nulplusalternatief als voorwaardig alternatief in de vergelijking tussen alternatieven voor de nieuwe N629 wordt nader onderbouwd. |
| Paragraaf 2.3.1 | De motivatie voor de keuze van het voorkeursalternatief wordt nader onderbouwd. |
| Paragraaf 2.3.2 | Het toepassen van het “Nee, tenzij-principe” (artikel 5.3) uit de Verordening Ruimte van de provincie wordt nader onderbouwd. |
| Paragraaf 3.3.3 | Het nieuwe dwarsprofiel voor de EVZ langs het Wilhelminakanaal wordt verwerkt in de toelichting (en het inpassingsplan in bijlage 10). |
| Paragraaf 3.4.1 | De gevolgen van de nieuwe inrichting van de EVZ langs het Wilhelminakanaal zijn verwerkt in de toelichting en in het compensatieplan (bijlage 11) |
| Paragraaf 5.5.1 | De tekst over het keur van het Waterschap Brabantse Delta is verwerkt in de paragraaf 5.5.1 |
| Paragraaf 5.9 | De resultaten van het aanvullend ecologisch onderzoek worden verwerkt. |
| Paragraaf 5.9 | De uitkomsten van de uitgevoerde Aerius-berekening worden verwerkt. |
| Paragraaf 5.10.1 | De leidingen van de N.V. Rotterdam-Rijn Pijpleiding Maatschappij worden omschreven in de toelichting |
| Paragraaf 5.10.1 | De leidingen van de Gasunie worden omschreven in de toelichting |
| **Verbeelding** | **Wijziging** |
| | De belemmeringenstrook voor de leidingen van de N.V. Rotterdam-Rijn Pijpleiding Maatschappij worden weergegeven op de verbeelding |
| | Het aangepaste dwarsprofiel van de EVZ langs het Wilhelminakanaal zorgt ervoor dat de EVZ langs het kanaal komt te liggen. De bestemming is aangepast. Een aanduiding “wetgevingszone – wijzigingsgebied” is opgenomen op de verbeelding, die een wijziging van de bestemmingen in het gebied mogelijk maakt. |
| | Gasunie? |
| **Regels** | **Wijziging** |
| Artikel 7 | De opzet van de artikelen is in overeenstemming gebracht met de zienswijze van de Gasunie. |

| | |
|---|---|
| Artikel 8 | De regels voor de aanwezige Hoogspanningslijn bij De Wildert zijn verwerkt. |
| Artikel 16.3 | De verbodsbepaling voor de leidingen van de N.V. Rotterdam-Rijn Pijpleiding Maatschappij worden opgenomen in artikel 16.3 “Veiligheidszone – Leiding”. |
| Artikel 17.1 | De exacte ligging van het fietspad tussen de nieuwe N629 en het Wilhelminakanaal is nog niet bekend. Een wijzigingsbevoegdheid maakt het mogelijk om de bestemmingen Natuur en Verkeer te wijzigen, mits het oppervlakte aan natuur niet onder een bepaald oppervlakte komt in verband met de compensatieopgave van het project. |
| | |

## 7.2 Ambtshalve wijzigingen

De navolgende tabel geeft weer op welke onderdelen het provinciaal inpassingsplan N629 Oosterhout – Dongen aangepast wordt naar aanleiding van ambtelijke opmerkingen. Naast inhoudelijke aanpassingen worden er ook verschrijvingen, redactionele onduidelijkheden en tekstuele onvolkomenheden gecorrigeerd.

| **Wijzigingen PIP N629 Oosterhout-Dongen** | |
|---|---|
| **Gedeelte van het PIP** | **Wijziging** |
| **Toelichting** | |
| Paragraaf 1.1 | Het nieuwe bestemmingsplan 'Hoek Houtstraat/Industriestraat/Metaalstraat en Textielstraat 8 e.o.' wordt genoemd bij de ontwikkeling van de nieuwe bedrijvigheid in Dongen |
| Paragraaf 1.2 | Bij het omschrijven van het plangebied wordt tevens de Wildertse Arm genoemd. |
| Paragraaf 2.2.3 | Toegevoegd wordt dat ook de commissie mer het nulplusalternatief niet als een realistisch alternatief beschouwd. |
| Figuur 3.4 | Ook de landbouwroute als parallelweg langs de N629 tussen de Hoogstraat en Everdenberg-Oost is ingetekend |
| Algemeen | Enkele redactionele, ondergeschikte wijzigingen zijn doorgevoerd om de leesbaarheid van het PIP te vergroten. |
| **Verbeelding** | **Wijziging** |
| | Bij Ter Horst is een functieaanduiding 'zend-/ontvangstinstallatie' opgenomen, zodat de huidige zendmast verplaatst kan worden. |
| | De PIP-grens is bij enkele percelen aangepast vanwege het verwerven van de gronden. |
| | |
| **Regels** | **Wijziging** |
| Artikel 5.1 onder f | De bouw van een zendmast wordt mogelijk gemaakt ter plaatse van de functieaanduiding 'zend-/ontvangstinstallatie' |
| Artikel 4.2 | Een bouwregel is opgenomen voor de brug |
| Artikel 5.2 | Bouwregels voor de zendmast zijn verwerkt. |

| | |
|---|---|
| | Notitie met lijst aan akoestische maatregelen is als bijlage toegevoegd aan de regels en gekoppeld aan de voorwaardelijke verplichting uit artikel … . |
| | Een notitie met een lijst aan compenserende en mitigerende maatregelen is als bijlage toegevoegd aan de regels en gekoppeld aan de voorwaardelijke verplichting uit artikel … . |

# Bijlage 1 - Algemeen ingediende zienswijze 1

**Zienswijze en Corsanummers van alle indieners**

# Bijlage 1 - Algemeen ingediende zienswijze 1

**Weergave zienswijze**



Spaar de Duiventoren en het Blik

Ingekomen
27 FEB 2018
Provincie Noord-Brabant





**Maak bezwaar tegen de weg door de Duiventoren en het Blik!**

- Voorzie deze flyer van uw gegevens en handtekening en stuur deze naar de provincie of lever deze in aan de Doelstraat 9 of Hoge Ham 135 rood.

Of

- Teken bezwaar aan op de website van de provincie. Een duidelijke uitleg hierover vindt u op onze website:

www.spaardeduiventorenenhetblik.nl

Aan Provincie Noord-Brabant, college van Gedeputeerde Staten

T.a.v. Mevr. A. Verhagen (verd. 21)

Postbus 90151 5200 MC "s-Hertogen

betreft: zienswijze Inpassingsplan N

4322705
DIV_STAN

Dongen, februari/maart 2018

Geacht college,

Door middel van deze zienswijze teken ik bezwaar aan tegen het Inpassingsplan N629 Oosterhout-Dongen met identificatienummer NL.IMRO.9930.ipN629-on01 van de provincie Noord-Brabant. In mijn bezwaar baseer ik mij ook op het bijbehorende Milieueffectrapport.

Het inpassingsplan voorziet in een verdubbeling van de wegen tussen Dongen en Oosterhout, dat een ernstige aantasting van de Duiventoren en het Blik betekent. In de milieueffectrapportage wordt de noodzaak van het plan niet of onvoldoende aangetoond. Ook is niet aangetoond dat de alternatieven, nl het aanpakken van de problemen op de bestaande route (Nulplus) of Parallel-Noord, die geen of minder aantasting van de natuur betekenen, niet haalbaar zouden zijn. Tenslotte weegt de voorgestelde compensatie, namelijk vlak langs de nieuwe weg, niet op tegen het verlies aan natuur, rust en ruimte. Bovendien is het onwaarschijnlijk dat de mobiliteit in de toekomst verder blijft groeien zoals de MER aanneemt.

Met een beroep op artikel 5 Natuurnetwerk Brabant van de Verordening Ruimte NoordBrabant vraag ik de provincie (in casu Provinciale Staten) het voorliggende inpassingsplan af te wijzen. Verder roepen wij Gedeputeerden Staten op in samenwerking met de gemeente Dongen alternatieven uit te werken om de verkeersproblematiek rond de N629 aan te pakken met respect voor en behoud van de natuur.

Met vriendelijke groet,

**Gegevens indieners**

| Corsanummer | Nummer | Straatnaam | Postcode | Plaats |
|---|---|---|---|---|
| 4328795 | 1 | Brigidahof | 4854 CW | Bavel |
| | 2 | Hoekeindseweg | 2665 KC | Bleiswijk |
| | 3 | Sikkelstraat | 4818 EJ | Breda |
| | 4 | Esdoosnlaan | 2613 VD | Delft |
| | 5 | Hugo de Grootstraat | 2613 VD | Delft |
| | 6 | Poelstraat | 2612 TA | Den Bommel |
| | 7 | Monseigneur Nolenslaan | 5103 BN | Dongen |
| | 8 | Monseigneur Nolenslaan | 5103 BN | Dongen |
| | 9 | Baroniepad | 5101 ZP | Dongen |
| | 10 | Beethovenstraat | 5102 XB | Dongen |
| | 11 | Brem | 5102 HR | Dongen |
| | 12 | Crocusstraat | 5102 ZR | Dongen |
| | 13 | Dintelstraat | 5101 XK | Dongen |
| | 14 | Doctor Mollerstraat | 5104 KJ | Dongen |
| | 15 | Doctor Mollerstraat | 5104 KH | Dongen |
| | 16 | Doormanstraat | 5102 VD | Dongen |
| | 17 | Duikerstraat | 5103 NV | Dongen |
| | 18 | Eindsestraat | 5105 AB | Dongen |
| | 19 | Emmastraat | 5104 AS | Dongen |
| | 20 | Gaarde | 5103 EB | Dongen |
| | 21 | Glorieux | 5101 XV | Dongen |
| | 22 | Hamsesticht | 5102 GN | Dongen |
| | 23 | Hertog Jan straat | 5104 EX | Dongen |
| | 24 | Hertog Jan straat | 5104 EX | Dongen |
| | 25 | Heuvelstraat | 5101 TB | Dongen |
| | 26 | Hoefke | 5102 AL | Dongen |
| | 27 | Hortastraat | 5103 NS | Dongen |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 28 | IJsselstraat | 5101 VT | Dongen |
| | 29 | IJsselstraat | 5101 VS | Dongen |
| | 30 | IJsselstraat | 5101 VS | Dongen |
| | 31 | Jan de Rooijstraat | 5103 SC | Dongen |
| | 32 | Kardinaal van Rossumstraat | 5104 HM | Dongen |
| | 33 | Kastanjestraat | 5104 CK | Dongen |
| | 34 | Keijserstraat | 5102 BX | Dongen |
| | 35 | Klein Dongenseweg | 5106 AB | Dongen |
| | 36 | Laagstraat | 5102 XW | Dongen |
| | 37 | Lindenstraat | 5104 CJ | Dongen |
| | 38 | Lingestraat | 5101 VR | Dongen |
| | 39 | Lingestraat | 5101 VR | Dongen |
| | 40 | Lisztstraat | 5102 XC | Dongen |
| | 41 | Lupineweide | 5103 JJ | Dongen |
| | 42 | Merkelbachstraat | 5103 MP | Dongen |
| | 43 | Monseigneur Nolenslaan | 5103 BN | Dongen |
| | 44 | Monseigneur Nolenslaan | 5103 BN | Dongen |
| | 45 | Monseigneur Nolenslaan | 5103 BN | Dongen |
| | 46 | Nolenslaan | 5103 BN | Dongen |
| | 47 | Pasterustraat | 5101 TM | Dongen |
| | 48 | Prinses Amaliastraat | 5104 BG | Dongen |
| | 49 | Prinses Margrietstraat | 5104 AE | Dongen |
| | 50 | Prinses Margrietstraat | 5104 AE | Dongen |
| | 51 | Roeloff van Dalemstraat | 5104 AM | Dongen |
| | 52 | Roerdomphof | 5103 KB | Dongen |
| | 53 | Roerdomphof | 5103 KB | Dongen |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 54 | Rosariopark | 5104 HW | Dongen |
| | 55 | Rosariopark | 5104 HW | Dongen |
| | 56 | Salviastraat | 5102 XP | Dongen |
| | 57 | Schoolsticht | 5102 GD | Dongen |
| | 58 | Schoolstraat | 5104 JN | Dongen |
| | 59 | Schubertstraat | 5102 BH | Dongen |
| | 60 | Simon Vestdijkstraat | 5103 PA | Dongen |
| | 61 | Simondsstraat | 5103 SR | Dongen |
| | 62 | Simondsstraat | 5103 SR | Dongen |
| | 63 | Sint Josephstraat | 5104 EC | Dongen |
| | 64 | Stoomberg | 5101 AA | Dongen |
| | 65 | Stoomberg | 5101 AA | Dongen |
| | 66 | Tramstraat | 5104 GK | Dongen |
| | 67 | Tuin | 5103 CE | Dongen |
| | 68 | Tuin | 5103 CE | Dongen |
| | 69 | Volmolenhoef | 5102 WJ | Dongen |
| | 70 | Wovendonk | 5103 GG | Dongen |
| | 71 | Zonneweide | 5103 JG | Dongen |
| | 72 | Vaartweg | 5106 ND | Dongen-Vaart |
| | 73 | Breitnerstraat | 3314 XG | Dortrecht |
| | 74 | Breitnerstraat | 3314 XD | Dortrecht |
| | 75 | Zilverschoon | 3222 XT | Hellevoetsluis |
| | 76 | Linge | 5172 DR | Kaatsheuvel |
| | 77 | Roosendaalseweg | 4756 TD | Kruisland |
| | 78 | Van Coehoornstraat | 4921 TD | Made |
| | 79 | Hogedijk | 4909 BN | Oosteind |
| | 80 | Provincialeweg | 4909 AG | Oosteind |
| | 81 | Brouwerijstraat | 4909 BA | Oosterhout |
| | 82 | Rulstraat | 4901 LN | Oosterhout |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 83 | Cecile Goekoopstraat | 5122 KP | Rijen |
| | 84 | Cecile Goekoopstraat | 5122 KP | Rijen |
| | 85 | Hoeksestraat | 5121 SV | Rijen |
| | 86 | Pastoor Oomenstraat | 5121 EN | Rijen |
| | 87 | Julianalaan | 5109 RJ | s Gravenmoer |
| | 88 | Lange Veertel | 5109 BG | s Gravenmoer |
| | 89 | Parkweg | 3119 CN | Schiedam |
| | 90 | Koestraat | 5014 EG | Tilburg |
| | 91 | Havendijk | 5165 VH | Waspik |
| | 92 | Havendijk | 5165 VH | Waspik |
| 4328796 | 93 | Arthur van Schendelstraat | 5103 PK | Dongen |
| | 94 | Min. Ruys de Beerenbrouckstraat | 5104 KD | Dongen |
| | 95 | Prinses Marijkestraat | 5104 AJ | Dongen |
| | 96 | Aaltostraat | 5103 MX | Dongen |
| | 97 | Akkermansstraat | 5104 EN | Dongen |
| | 98 | Amstelstraat | 5101 XH | Dongen |
| | 99 | Anna Blamanstraat | 5103 PH | Dongen |
| | 100 | Asterstraat | 5102 XN | Dongen |
| | 101 | Belgiëlaan | 5101 ZE | Dongen |
| | 102 | Belgiëlaan | 5101 ZG | Dongen |
| | 103 | Begoniastraat | 5102 ZN | Dongen |
| | 104 | Bijvoetstraat | 5103MG | Dongen |
| | 105 | Binnenhoven | 5104 KK | Dongen |
| | 106 | Bloemaertstraat | 5102 DR | Dongen |
| | 107 | Cousinsstraat | 5103 SL | Dongen |
| | 108 | Crispijnhof | 5101 BL | Dongen |
| | 109 | Crispijnhof | 5101 BL | Dongen |
| | 110 | Dongenpark | 5102 DB | Dongen |
| | 111 | Dr. Mollerstraat | 5104KH | Dongen |
| | 112 | Dr. Willem Dreeslaan | 5104 JP | Dongen |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 113 | Duikerstraat | 5103 NV | Dongen |
| | 114 | Dunantstraat | 5101 TJ | Dongen |
| | 115 | Europaplein | 5101 VZ | Dongen |
| | 116 | Europaplein | 5101 VZ | Dongen |
| | 117 | Fagotpad | 5101 AJ | Dongen |
| | 118 | Fresiastraat | 5102 ZH | Dongen |
| | 119 | Gasthuisstraat | 5104 HT | Dongen |
| | 120 | Gerardus majellastraat | 5101 BH | Dongen |
| | 121 | Glorieux | 5101 XT | Dongen |
| | 122 | Glorieux | 5101 XT | Dongen |
| | 123 | Glorieux | 5101 XT | Dongen |
| | 124 | Hamsesticht | 5102 GN | Dongen |
| | 125 | Hoefke | 5102 AL | Dongen |
| | 126 | Hoefke | 5102 AL | Dongen |
| | 127 | Hoge Ham | 5104 JD | Dongen |
| | 128 | Hoge ham | 5104 JD | Dongen |
| | 129 | Jan Mertenslaan | 5104 DH | Dongen |
| | 130 | Julianastraat | 5104 EV | Dongen |
| | 131 | Julianastraat | 5104 ES | Dongen |
| | 132 | Julianastraat | 5104 ES | Dongen |
| | 133 | Kardinaal van Rossumstraat | 5104 HM | Dongen |
| | 134 | Kardinaal van Rossumstraat | 5104 HM | Dongen |
| | 135 | Karmelietenstraat | 5101 XE | Dongen |
| | 136 | Kastanjestraat | 5104 CK | Dongen |
| | 137 | Kruisherenstraat | 5101 XG | Dongen |
| | 138 | Lindenstraat | 5104 CJ | Dongen |
| | 139 | Lingestraat | 5101 VR | Dongen |
| | 140 | Looiersplein | 5104 GP | Dongen |
| | 141 | Looiersplein | 5104 GN | Dongen |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 142 | Looiersplein | 5104 GN | Dongen |
| | 143 | Looiersplein | 5104 GP | Dongen |
| | 144 | Looiersplein | 5104 GR | Dongen |
| | 145 | Looiersplein | 5104 GN | Dongen |
| | 146 | Looiersplein | 5104 GN | Dongen |
| | 147 | Lupineweide | 5103 JJ | Dongen |
| | 148 | Mandenmaken | 5104 DE | Dongen |
| | 149 | Marterdonk | 5103 EX | Dongen |
| | 150 | Martinus Nijhoffstraat | 5103 PL | Dongen |
| | 151 | Mgr. Ariënsstraat | 5104 KA | Dongen |
| | 152 | Mgr. Poelsstraat | 5103 BD | Dongen |
| | 153 | Mgr. Schaepmanlaan | 5103 BC | Dongen |
| | 154 | Mies van der Rohestraat | 5103 NN | Dongen |
| | 155 | Min. Goselinglaan | 5103 BJ | Dongen |
| | 156 | Minister Aalberselaan | 5103 BA | Dongen |
| | 157 | Modestusstraat | 5101BP | Dongen |
| | 158 | NoorderIn | 5102 BB | Dongen |
| | 159 | Pastoor Dirvenstraat | 5104 BD | Dongen |
| | 160 | Paul van Ostagenstraat | 5103 PS | Dongen |
| | 161 | Paul van Ostayenstraat | 5103 PS | Dongen |
| | 162 | Piccolopad | 5101 AD | Dongen |
| | 163 | Prinses Irenestraat | 5104 AK | Dongen |
| | 164 | Prinses Margrietstraat | 5104 AE | Dongen |
| | 165 | Prinses Amalia | 5104 BG | Dongen |
| | 166 | Rijnstraat | 5101 VL | Dongen |
| | 167 | Rijnstraat | 5101 VJ | Dongen |
| | 168 | Rijnstraat | 5101 VL | Dongen |
| | 169 | Rooseveltstraat | 5103 TB | Dongen |
| | 170 | Rooseveltstraat | 5103 TC | Dongen |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | ~~171~~ | ~~Rooseveltstraat~~ | ~~5103 TC~~ | ~~Dongen~~ |
| | 172 | Simon Vestdijkstraat | 5103 PA | Dongen |
| | 173 | Stobbenveen | 5102 GA | Dongen |
| | 174 | Tuin | 5103 CE | Dongen |
| | 175 | van Goghstraat | 5102 DL | Dongen |
| | 176 | Veld | 5103 HC | Dongen |
| | 177 | Vennen | 5104 CV | Dongen |
| | 178 | Weide | 5103 HT | Dongen |
| | 179 | Wilheminastraat | 5104 GC | Dongen |
| | 180 | Zuivelstraat | 5104 HZ | Dongen |
| | 181 | Hoofdstraat | 5109 AA | s Gravenmoer |
| | 182 | Rooi Hartenpark | 5038NL | Tilburg |
| | 183 | Eksterdreef | 5042PV | Tilburg |
| | 184 | Eksterdreef | 5042PV | Tilburg |
| | 185 | Spaarenwoudelaan | 5035 HV | Tilburg |
| 4328797 | 221 | Jachtlaan | 5056 JM | Berkel Enschot |
| | 186 | Prinses Marijkestraat | 5104 AJ | Dongen |
| | 187 | Arthur van schendelstraat | 5103 PK | Dongen |
| | 188 | Arthur van Schendelstraat | 5103 PK | Dongen |
| | 190 | Belgiëlaan | 5101 ZG | Dongen |
| | 191 | Belgiëlaan | 5101 ZG | Dongen |
| | 193 | Churchillstraat | 5103 TH | Dongen |
| | 195 | Cousinsstraat | 5103 SL | Dongen |
| | 196 | Deken Batenbrugstraat | 5104 CP | Dongen |
| | 197 | Derikgaarde | 5103 EH | Dongen |
| | 198 | Doelstraat | 5101 PA | Dongen |
| | 199 | Drijvensveld | 5103 HK | Dongen |
| | 200 | Drijversveld | 5103 HK | Dongen |
| | 201 | Druivengaarde | 5103 ET | Dongen |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 202 | Dunantstraat | 5101 TJ | Dongen |
| | 203 | Dunantstraat | 5101 TJ | Dongen |
| | 204 | Eikenstraat | 5104 CD | Dongen |
| | 205 | Emmastraat | 5104 AS | Dongen |
| | 206 | Fagotpad | 5101 AJ | Dongen |
| | 207 | Fagotpad | 5101 AJ | Dongen |
| | 208 | Gasthuisstraat | 5104 HP | Dongen |
| | 209 | Gasthuisstraat | 5104 HP | Dongen |
| | 210 | Gasthuusstraat | 5104 HR | Dongen |
| | 211 | Geer | 5104 HE | Dongen |
| | 212 | Geer | 5104 HG | Dongen |
| | 213 | Geer | 5104 HG | Dongen |
| | 214 | Geer | 5104 HG | Dongen |
| | 215 | Gerardus Majellastraat | 5101 BG | Dongen |
| | 216 | Glorieux | 5101 XT | Dongen |
| | 217 | Gropiusstraat | 5103 NT | Dongen |
| | 218 | Gropiusstraat | 5103 NT | Dongen |
| | 220 | Hoge Ham | 5104 JM | Dongen |
| | 222 | Jagersveld | 5103 HM | Dongen |
| | 223 | Jan Willemenstraat | 5103 AD | Dongen |
| | 224 | Jan Willemenstraat | 5103AD | Dongen |
| | 225 | Jan Willemenstraat | 5103AD | Dongen |
| | 227 | Julianastraat | 5104 ET | Dongen |
| | 228 | Julianastraat | 5104 ES | Dongen |
| | 229 | Kardinaal van Rossumstraat | 5104 HN | Dongen |
| | 230 | Kardinaal van Rossumstraat | 5104 HN | Dongen |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 231 | Kardinaal van Rossumstraat | 5104 HN | Dongen |
| | 232 | Kardinaal van Rossumstraat | 5104HN | Dongen |
| | 233 | Karemlietenstraat | 5101 XE | Dongen |
| | 234 | Karmelietensstraat | 5101 XE | Dongen |
| | 235 | Karmelietensstraat | 5101 XE | Dongen |
| | 236 | Kerkstraat | 5101BB | Dongen |
| | 237 | Kruisherenstraat | 5101 XG | Dongen |
| | 238 | Kruisherenstraat | 5101 XG | Dongen |
| | 239 | Looiersplein | 5104 GN | Dongen |
| | 240 | Looiersplein | 5104 GP | Dongen |
| | 241 | Looiersplein | 5104 GP | Dongen |
| | 242 | Looiersplein | 5104 GR | Dongen |
| | 243 | Meerkoethof | 5103 KP | Dongen |
| | 244 | Meerkoethof | 5103 KR | Dongen |
| | 245 | Meerkoethof | 5103 KR | Dongen |
| | 246 | Narcisstraat | 5102 ZS | Dongen |
| | 247 | Oranjeplein | 5104 HJ | Dongen |
| | 248 | Oranjeplein | 5104 HJ | Dongen |
| | 249 | Oranjeplein | 5104 HJ | Dongen |
| | 250 | Oranjeplein | 5104 HJ | Dongen |
| | 251 | Oranjeplein | 5104 HJ | Dongen |
| | 252 | Oranjeplein | 5104 HJ | Dongen |
| | 253 | Oude Baan | 5104 AW | Dongen |
| | 254 | Pattonstraat | 5103 SP | Dongen |
| | 255 | Pattonstraat | 5103SP | Dongen |
| | 256 | Picolopad | 5101 AD | Dongen |
| | 257 | Picolopad | 5101 AD | Dongen |
| | 258 | Planetenstraat | 5101 TS | Dongen |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | ~~259~~ | ~~Prinses amaliastraat~~ | ~~5104 BG~~ | ~~Dongen~~ |
| | 261 | Rosariopark | 5104 HW | Dongen |
| | 262 | Rosariopark | 5104 HW | Dongen |
| | 263 | Sluisweg | 5102 VA | Dongen |
| | 264 | Sluisweg | 5102 VA | Dongen |
| | 266 | Torenstraat | 5104 GE | Dongen |
| | 267 | Torenstraat | 5104 GE | Dongen |
| | 268 | Tramstraat | 5104 GJ | Dongen |
| | 269 | Tuin | 5103 CE | Dongen |
| | 270 | Tuin | 5103 CE | Dongen |
| | 272 | van Goghstraat | 5102 DL | Dongen |
| | 273 | Van Ostadestraat | 5102 DD | Dongen |
| | 274 | Vennen | 5104CV | Dongen |
| | 275 | Wagenmaker | 5104 DB | Dongen |
| | 276 | Weide | 5103 HV | Dongen |
| | 277 | Weide | 5103 HZ | Dongen |
| | 278 | Wielsschotstraat | 5103 PM | Dongen |
| | 189 | Barentstraat | 5102 BW | Dongen |
| | 194 | Churchillstraat | 5103 TH | Dongen |
| | 219 | Haagwinde | 5102AP | Dongen |
| | 192 | Bieselaar | 5109 BB | s Gravenmoer |
| | 226 | Julianalaan | 5109 RH | s Gravenmoer |
| | 271 | Vaartweg | 5109RA | s Gravenmoer |
| | 265 | Spaarnwoudelaan | 5035 HV | Tilburg |
| | 260 | Raayheuvel | 5071 AK | Udenhout |
| | 279 | Amstelstraat | 5101 XH | Dongen |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 280 | Amstelstraat | 5101 XH | Dongen |
| | 281 | Anton van Duinkerkenstraat | 5103PX | Dongen |
| | 285 | Grauwveen | 5102 GK | Dongen |
| | 286 | Grauwveen | 5102 GK | Dongen |
| | 287 | Grauwveen | 5102 GK | Dongen |
| | 290 | Kapucijnenstraat | 5101 XA | Dongen |
| | 291 | Lenarstraat | 5102 BK | Dongen |
| | 292 | Lenarstraat | 5102 BK | Dongen |
| | 293 | Pasteun | 5101 TN | Dongen |
| | 294 | Roeloff van Dalemstraat | 5104 AL | Dongen |
| | 283 | De Kreek | 4791KG | Klundert |
| | 284 | De Kreek | 4791KG | Klundert |
| | 300 | Snijderstraat | 4255 HS | Nieuwendijk |
| | 282 | Aurorastraat | 4902 PX | Oosterhout |
| | 289 | Julianalaan | 4941 JA | Raamsdonkveer |
| | 288 | Heistraat | 5121 JL | Rijen |
| | 295 | Schoutstraat | 5121 KB | Rijen |
| | 296 | Schoutstraat | 5121 KB | Rijen |
| | 297 | Schoutstraat | 5121 KB | Rijen |
| | 298 | Schoutstraat | 5121 KB | Rijen |
| | 299 | Schoutstraat | 5121 KB | Rijen |
| | 301 | Statenlaan | 5121 HA | Rijen |
| | 302 | Wilhelminastraat | 5121 WS | Rijen |
| 4328800 | 315 | Sikkelstraat | 4818 EJ | Breda |
| | 303 | St. Josphstraat | 5104 EG | Dongen |
| | 304 | Straussstraat | 5102 BN | Dongen |
| | 305 | Marterdonk | 5103 EX | Dongen |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 306 | Pruimengaarde | 5103 LA | Dongen |
| | 307 | Stobbenveen | 5102GA | Dongen |
| | 309 | Cimbaalpad | 5101AN | Dongen |
| | 311 | Pruimengaarde | 5103 LA | Dongen |
| | 312 | Molensteeg | 5104 EM | Dongen |
| | 313 | Doelstraat | 5101 PA | Dongen |
| | 314 | Marsstraat | 5101 TT | Dongen |
| | 308 | van de Spiegelhof | 5121 HH | Rijen |
| | 310 | Beukenlaan | 5143BB | Waalwijk |
| 4328801 | 316 | Grotiusplantsoen | 5121TR | Rijen |
| | 317 | Grotiusplantsoen | 5121TR | Rijen |
| | 318 | Grotiusplantsoen | 5121TR | Rijen |
| | 319 | Grotiusplantsoen | 5121TR | Rijen |
| 4330195 | 320 | Triangellaan | 5101 AG | Dongen |
| | 321 | Anton van Duinkerkenstraat | 5103 PX | Dongen |
| | 322 | Brahmstraat | 5102 XJ | Dongen |
| | 323 | Kanaalstraat | 5104 AA | Dongen |
| | 324 | Churchillstraat | 5103 TH | Dongen |
| | 325 | Jagersveld | 5103 HN | Dongen |
| | 326 | Dr. Mollenstraat | 5104 KH | Dongen |
| | 327 | Merbelbachstraat | 5103 MP | Dongen |
| | 328 | Oude Baan | 5104 AW | Dongen |
| | 329 | Beneluxlaan | 5107 ZC | Dongen |
| | 330 | Propiusstraat | 5103 NT | Dongen |
| | 331 | Hof | 5103 KL | Dongen |
| | 332 | Deken Batenburgstraat | 5104 CR | Dongen |
| | 333 | Amstelstraat | 5101 XJ | Dongen |
| | 334 | Vennen | 5104 CS | Dongen |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 335 | Vennen | 5104 CS | Dongen |
| | 336 | Vennen | 5104 CS | Dongen |
| | 337 | Oudstraat | 5103 MI | Dongen |
| | 338 | Provincialeweg | 4909 AH | Oosteind |
| 4330216 | 339 | Kempenhof | 5101 ZN | Dongen |
| 4330217 | 340 | Mgr. Schaepmanlaan | 5103 BC | Dongen |
| 4331104 | 341 | Gropiusstraat | 5103 NT | Dongen |
| 4334315 | 342 | e-mailadres | | |
| 4334316 | 343 | e-mailadres | | |
| 4237080 | 16 | Hertog Janstraat | 5104 EX | Dongen |
| 4322702 | 1 | Binnenhoven | 5104 KK | Dongen |
| 4322703 | 2 | Amstelstraat | 5101 XH | Dongen |
| 4322704 | 3 | Europaplein | 5101 VX | Dongen |
| 4322705 | 4 | Biezen | 5104 KC | Dongen |
| 4322706 | 5 | Bartokstraat | 5102 XK | Dongen |
| 4325392 | 6 | Jan de Rooijstraat | 5103 SE | Dongen |
| 4325923 | 7 | Vermeerstraat | 5102 DC | Dongen |
| 4325954 | 8 | Paul van Ostayenstraat | 5103 PP | Dongen |
| 4325955 | 9 | Kardinaal van Rossumstraat | 5104 HN | Dongen |
| 4325956 | 10 | Monseigneur Nolenslaan | 5103 BM | Dongen |
| 4326203 | 11 | Bijvoetstraat | 5103 MG | Dongen |
| 4326210 | 12 | Wagnerstraat | 5102 BG | Dongen |
| 4326648 | 13 | Europaplein | 5101 VZ | Dongen |
| 4326668 | 14 | Harmonieplein | 5101 AC | Dongen |
| 4327078 | 15 | Hertog Janstraat | 5104 EX | Dongen |
| 4327954 | 17 | Mart Nijhoflaan | 5103 PL | Dongen |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 4327972 | 18 | Wielewaalstraat | 5106 NZ | Dongen |
| 4328554 | 19 | Modestusstraat | 5101 BP | Dongen |
| 4328793 | 20 | M. Gilliamstraat | 5103 PW | Dongen |

# Bijlage 2 - Algemeen ingediende zienswijze 2

**Zienswijze en Corsanummers van alle indieners**

# Bijlage 2 - Algemeen ingediende zienswijze 2

## Weergave zienswijze

College van Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant
T.a.v. Mevr. Verhagen (verd. 21)
Postbus 90151
5200 MC 's Hertogenbosch

Betreft: zienswijze N629 Oosterhout - Dongen

Geacht College,

Hierbij dien ik een zienswijze in tegen de aanleg van een nieuwe weg door de natuurgebieden het Blik en de Duiventoren. Beide gebieden behoren tot het Natuurnetwerk Nederland (NNN), voorheen de ecologische hoofdstructuur (EHS), en zijn belangrijk voor de leefbaarheid in de omgeving van Dongen en Oosterhout.

Volgens de Verordening Ruimte van de Provincie Noord-Brabant (artikel 5.3. lid 2) geldt hier het 'Nee tenzij'- principe. Dat betekent dat aantasting van deze natuur alleen toegestaan is, wanneer er sprake is van een groot openbaar belang en wanneer er geen andere oplossingen voorhanden zijn waardoor aantasting van het Natuurnetwerk Nederland (EHS) kan worden voorkomen. Ik ben van mening dat aan deze voorwaarden uit de Verordening Ruimte niet is voldaan.

Volgens u verbetert de weg de doorstroming, bereikbaarheid, leefbaarheid, verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling. Uit uw milieueffectrapportage blijkt dat de rijtijden Dongen-Oosterhout nauwelijks veranderen door de nieuwe weg, de luchtkwaliteit in Dongen niet verandert en dat het aantal mensen dat geluidshinder van het verkeer ondervindt maar weinig afneemt door de aanleg van de nieuwe weg. Naar mijn inzicht zouden maatregelen voor een ruimer aandeel van het openbaar vervoer en de fiets, het ontmoedigen van vrachtverkeer (via o.a vervoer over water) en reconstructie van de bestaande weg, meer toekomstgericht en duurzamer zijn. Onderzoek naar het verbeteren van de bestaande infrastructuur is door u echter nagelaten. Het grote openbare belang voor een extra weg is daarom niet aangetoond.

In uw besluitvorming heeft de aantasting van het Blik en de Duiventoren niet of nauwelijks een rol gespeeld in de keuze voor deze nieuwe weg. Het behoud van deze natuurgebieden met hun functie als groene long van Dongen (natuur, rust en ruimte) en hun belangrijke cultuurhistorische waarde, vind ik een groter maatschappelijk en openbaar belang dienen. De voorgestelde compensatie, onder andere vlak langs de nieuwe weg, kan het verlies aan rust en ruimte absoluut niet goed maken. Het leefgebied van veel dieren (buizerd, havik, reiger, vleermuis, bijen en andere bestuivende insecten en ook beschermde zoogdieren) wordt onherstelbaar aangetast. Daarnaast is hier geen sprake van compensatie voor de aantasting van de natuur, omdat de provincie al de verplichting heeft om langs het Wilhelminakanaal een natte ecologische verbindingszone aan te leggen.

Ik vraag Provinciale Staten dan ook dit plan (Provinciaal Inpassingplan N629) af te wijzen. Ik roep Gedeputeerde Staten op om samen met de gemeenten Dongen en Oosterhout alternatieven uit te werken om de verkeersproblematiek op te lossen met respect en behoud van onze natuur.

Graag ontvang ik van u een reactie op mijn zienswijze.

Datum:
Handtekening

Naam

Adres

Postcode Plaats

**Overzicht indieners**

| Corsanummer | Nummer | Straatnaam | Postcode | Plaats |
|---|---|---|---|---|
| 4328781 | 1 | De Roy van Zuidewijnlaan | 4818 GA | Breda |
| 4328782 | 2 | Hespelaar | 4911 AE | Den Hout |
| 4323497 | 3 | Berkenheuvelstraat | 5101 WC | Dongen |
| 4323498 | | | | |
| 4324936 | 4 | Minister Aalberselaan | 5103 BA | Dongen |
| 4324937 | | | | |
| 4325067 | 5 | Tamboerijnstraat | 5101 AM | Dongen |
| 4325068 | | | | |
| 4325957 | 6 | Churchillstraat | 5103 TH | Dongen |
| 4325958 | 7 | Churchillstraat | 5103 TH | Dongen |
| 4326667 | 8 | Beneluxlaan | 5101 ZD | Dongen |
| 4327669 | 9 | Volmolenhoef | 5102 WJ | Dongen |
| 4326689 | 10 | Bartokstraat | 5102 XK | Dongen |
| 4327041 | 11 | Pastoor Dirvenstraat | 5104 BD | Dongen |
| 4327125 | 12 | Gasthuisstraat | 5104 HR | Dongen |
| 4327127 | 13 | Kardinaal van Rossumstraat | 5104 HM | Dongen |
| 4327544 | 14 | Cousinsstraat | 5103 SL | Dongen |
| 4328470 | 15 | Klaverweide | 5103 JC | Dongen |
| 4329364 | 16 | Kerkstraat | 5101 BD | Dongen |
| 4329365 | | | | |
| 4329406 | 17 | Doelstraat | 5101 PA | Dongen |
| 4329407 | | | | |
| 4327955 | 18 | Vestingstraat | 4931 KP | Geertruidenberg |
| 4328778 | 19 | Buitenvest | 4931 CH | Geertruidenberg |
| 4328775 | 20 | Dongenseweg | 5171 NA | Kaatsheuvel |
| 4328776 | 21 | Prins Hendrikstraat | 5171 KE | Kaatsheuvel |
| 4328786 | 22 | Flierstraat | 4926 AD | Lage Zwaluwe |
| 4328777 | 23 | Esdoornlaan | 5175 BP | Loon op Zand |
| 4327957 | 24 | Adelstraat | 4321 BP | Made |
| 4328780 | 25 | De Gijster | 4321 NN | Made |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 4328785 | 26 | Marktstraat | 4921 BE | Made |
| 4328787 | 27 | Lijsterhof | 4921 VS | Made |
| 4328789 | 28 | Prinsenpolderstraat | 4921 KT | Made |
| 4325390 | 29 | Heikantsestraat | 4909 BR | Oosteind |
| 4325391 | 30 | Heikantsestraat | 4909 BR | Oosteind |
| 4328779 | 31 | Leijsenstraat | 4901 PC | Oosterhout |
| 4328791 | 32 | Setereseweg | 4903 RV | Oosterhout |
| 4328792 | 33 | Brejaartstraat | 4941 GR | Raamsdonksveer |
| 4328784 | 34 | Ambrozijnberg | 4707 MT | Roosendaal |
| 4323967 | 35 | Lange Veertel | 5109 BG | ‘s-Gravenmoer |
| 4323968 | | | | |
| 4323969 | 36 | Lange Veertel | 5109 BG | ‘s-Gravenmoer |
| 4323970 | | | | |
| 4328788 | 37 | Van der Duinstraat | 5161 BL | Sprang-Capelle |
| 4320538 | 38 | Mozartlaan | 5011 SX | Tilburg |
| 4320539 | | | | |
| 4328783 | 39 | Vissersdijk | 4251 EC | Werkendam |
| 4328790 | 40 | Weth. Mertiestraat | 4285 CK | Werkendam |
| 4327958 | 41 | Nieuweweg | 4761 PC | Zevenbergen |
| 4327956 | 42 | Duivenvoorde | 3334 EH | Zwijndrecht |
| 4329634 | 43 | e-mailadres | | |

# Bijlage 3 - Verschilcontouren voor geluid

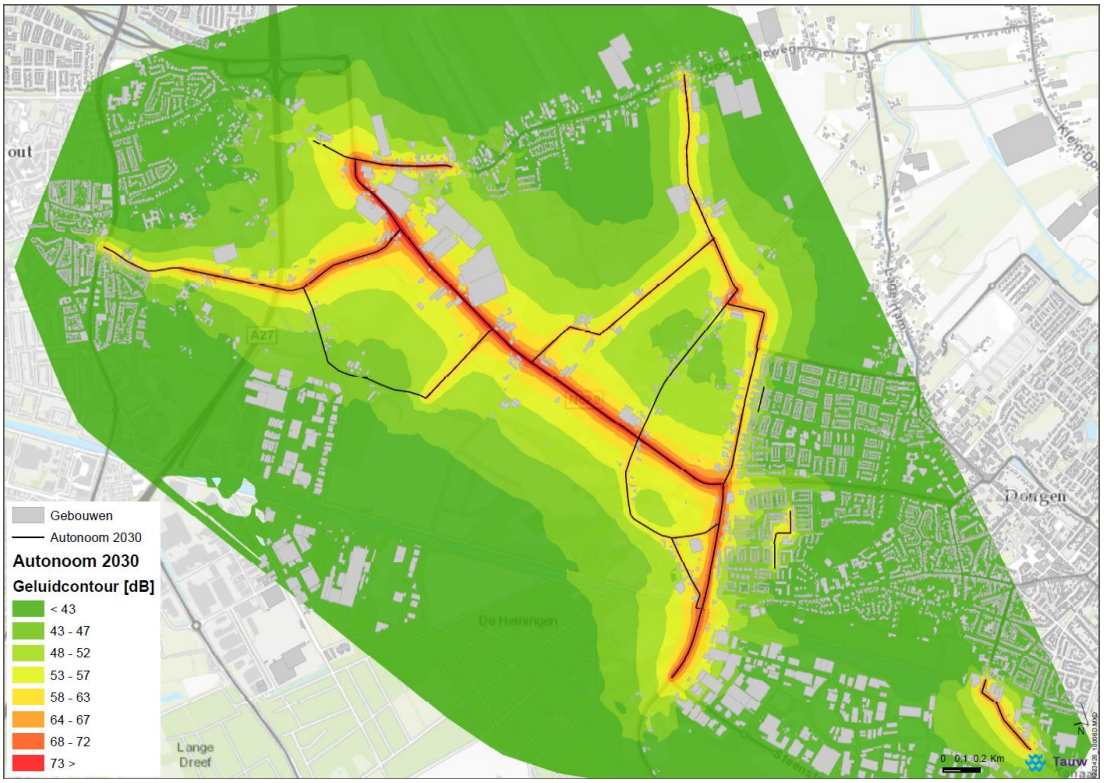
**Tussen alternatieven en autonoom voor het MER N629**

# Notitie

| | |
|---|---|
| **Contactpersoon** | Esther Gort-Krijger |
| **Datum** | 20 april 2018 |
| **Kenmerk** | N010-1223426EGT-V01-NL |

## Verschilcontouren voor geluid tussen alternatieven en autonoom voor het MER N629

In het MER met kenmerk R002-1223426MLV-agv-V02-NL van 27 december 2017 zijn de geluidscontouren van de verschillende alternatieven opgenomen. De Commissie voor de milieueffectrapportage heeft verzocht om aanvullend verschilcontouren te presenteren om zo beter inzichtelijk te maken wat de effecten zijn op voor geluid langs de bestaande N629 en de Westerlaan. In navolgende figuren (figuren 2 tot en met 6) zijn de verschilcontouren van de alternatieven 1 tot en met 5 ten opzichte van de autonome situatie in 2030 weergegeven. De contour van de autonome situatie is overgenomen uit het MER (paragraaf 8.3, bladzijde 214) en opgenomen in figuur 1.

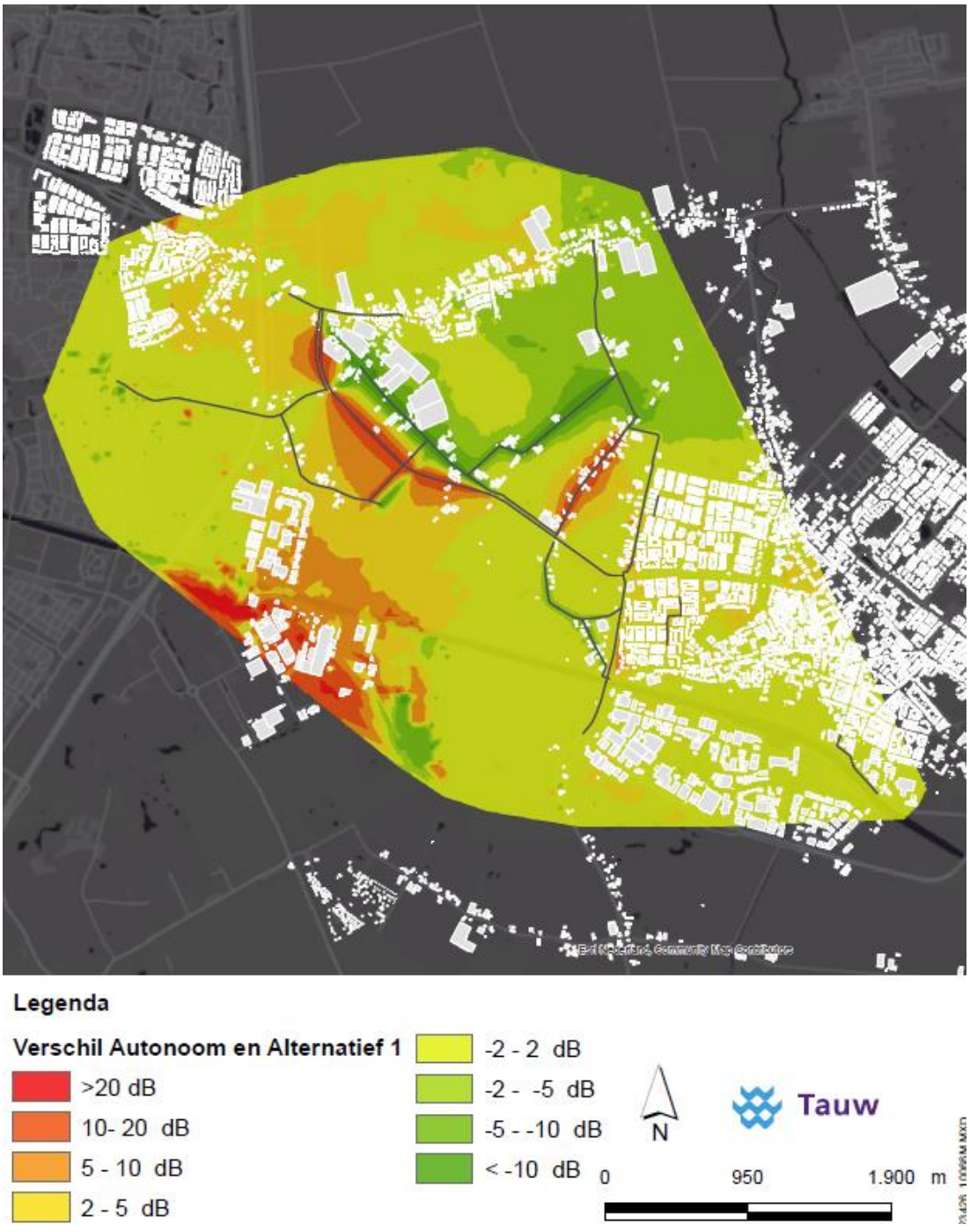



*Figuur 1 Weergave geluidcontouren Lden referentie (autonome situatie, 2030)*

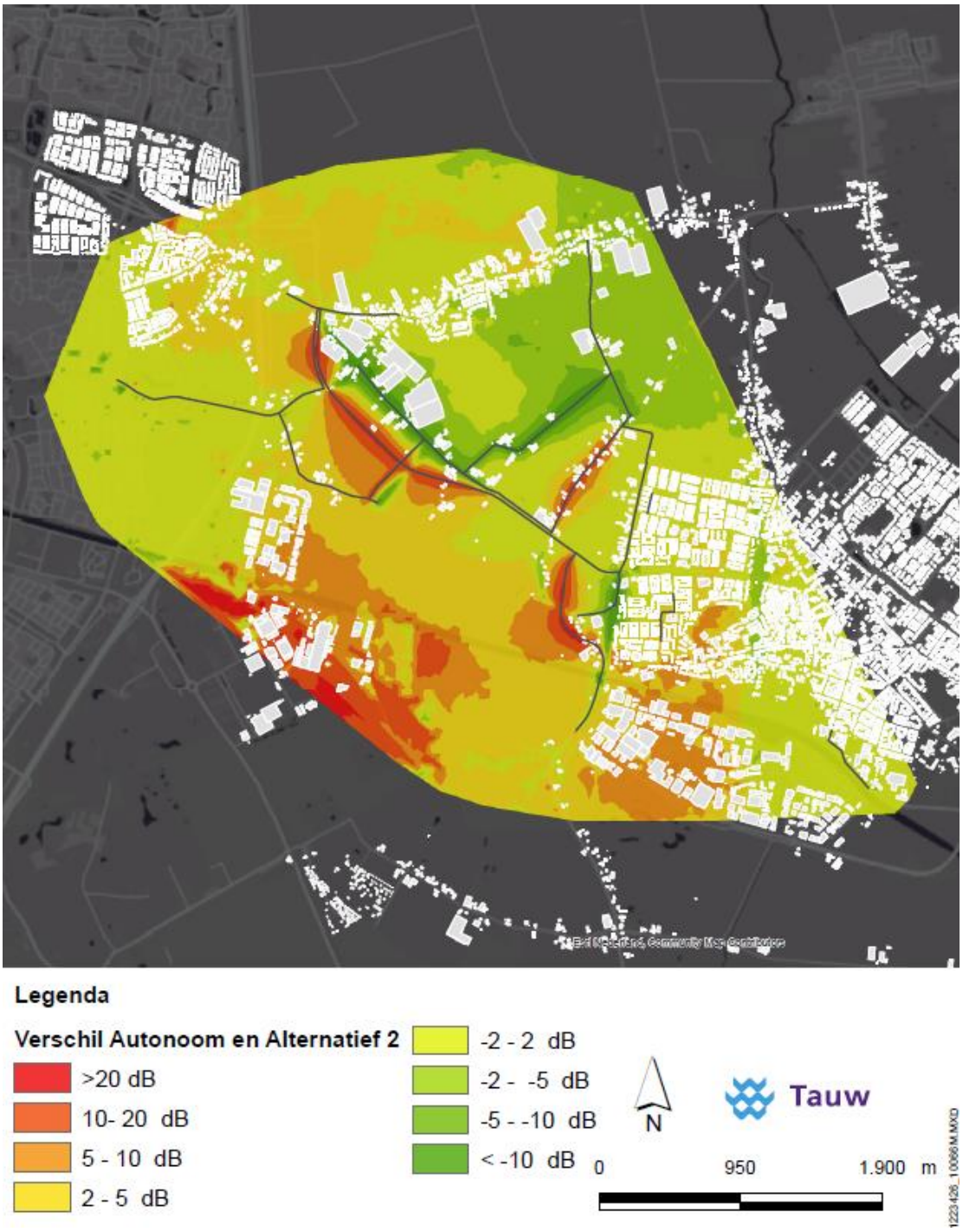
In de figuren zijn de zwarte lijnen de wegen die meegenomen zijn in het MER. Bij de alternatieven waarbij de nieuwe N629 ten zuiden van de bestaande N629 door open gebied wordt gesitueerd, laten de verschilcontouren tevens op grotere afstand verschillen zien. Ten zuiden van de N629 is dit duidelijk zichtbaar door de rode gebieden, die een toename aangeven. De geluidbelasting ten gevolge van de wegen is voor de alternatieven zichtbaar hoger (maximaal verschil > 20 dB) maar niet hoger dan 48 dB (voorkeursgrenswaarde), zoals te zien in de contouren in het MER (paragraaf 8.4.4, bladzijde 226, 227 en 228). Deze toename wordt veroorzaakt en is duidelijk zichtbaar doordat in de autonome situatie de geluidbelasting van de beschouwde wegen nihil is. Hierbij wordt géén rekening gehouden met andere geluidsbronnen in de omgeving anders dan de beschouwde wegen in de figuren.

In het MER zijn de effecten langs de wegen beschouwd (paragraaf 8.4, bladzijde 217/218). Deze effecten zijn op woningniveau op verschillende beoordelingshoogtes beoordeeld. In de volgende figuren zijn alleen de verschilcontouren op 5 meter hoogte weergegeven. De verschilcontouren geven daardoor een iets ander beeld dan op het moment dat naar alle woningen en verschillende rekenhoogtes wordt gekeken, zoals bij de effectbeschrijving in het MER.

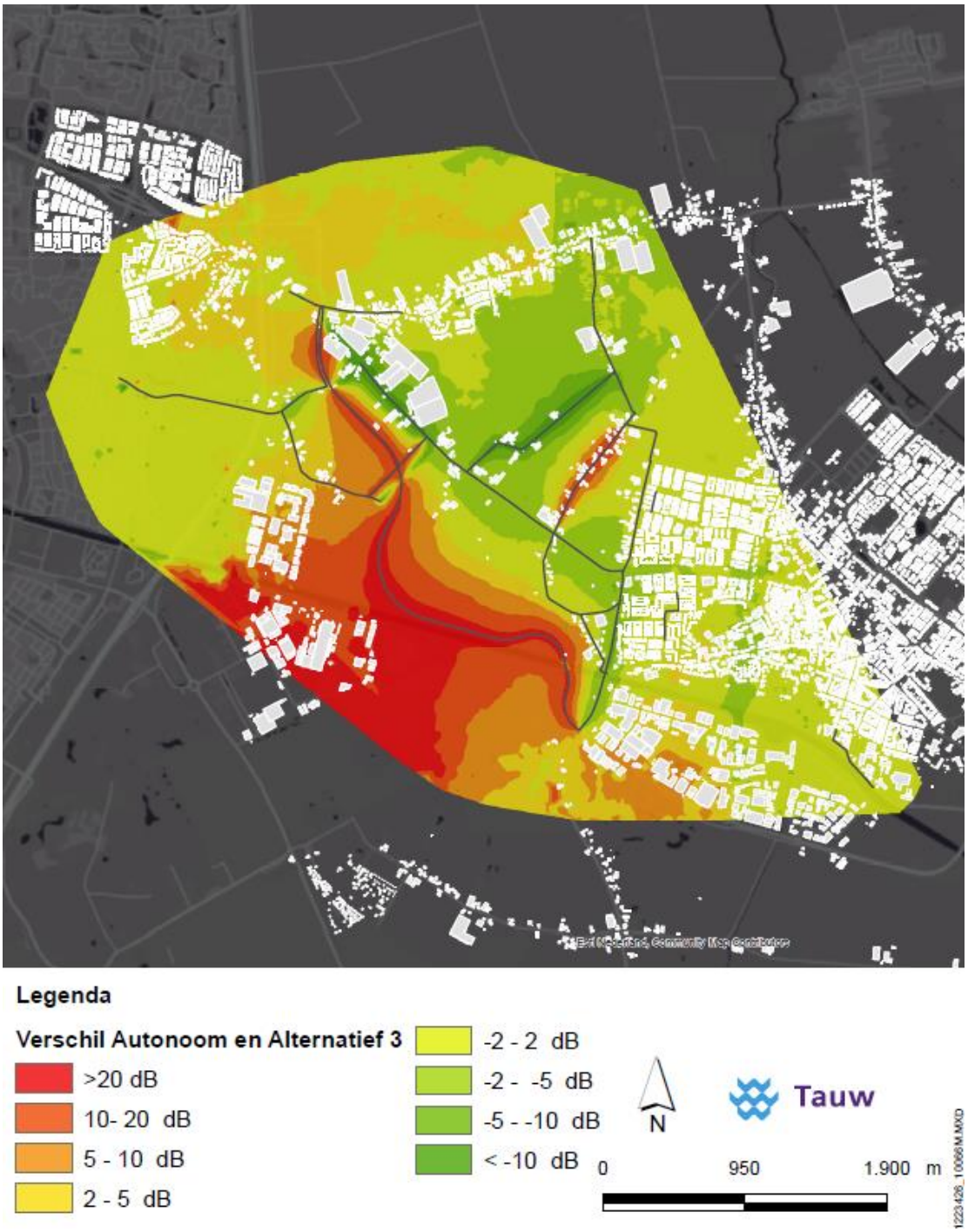
De effectbeoordeling Groenstraat in het MER (paragraaf 8.4.1, bladzijde 218) spreekt van afnames langs de Groenstraat, echter zijn er verschillen tussen de noordelijke en de zuidelijke Groenstraat. In de verschilcontouren is te zien dat ter plaatse van de noordelijke Groenstraat de geluidbelasting toeneemt en dat er ten zuiden van de N629 vooral afnames zijn. Op het zuidelijke wegvak rijdt namelijk nagenoeg geen verkeer meer. Bij alternatief 5 bepaalt de nieuwe weg de geluidbelasting ter plaatse van de Groenstraat.



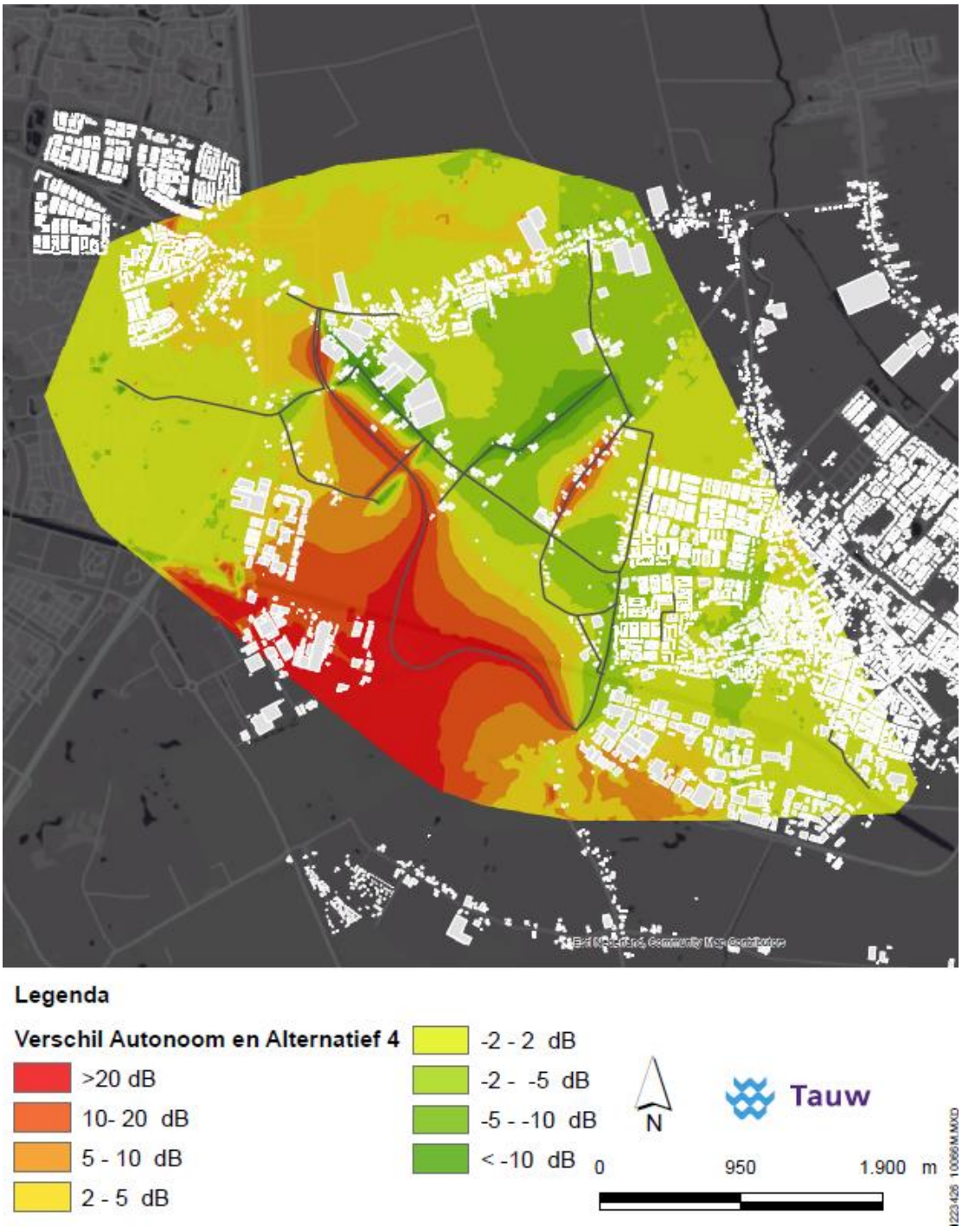

*Figuur 2 Verschilcontour Autonoom – Alternatief 1: Parallel Noord*



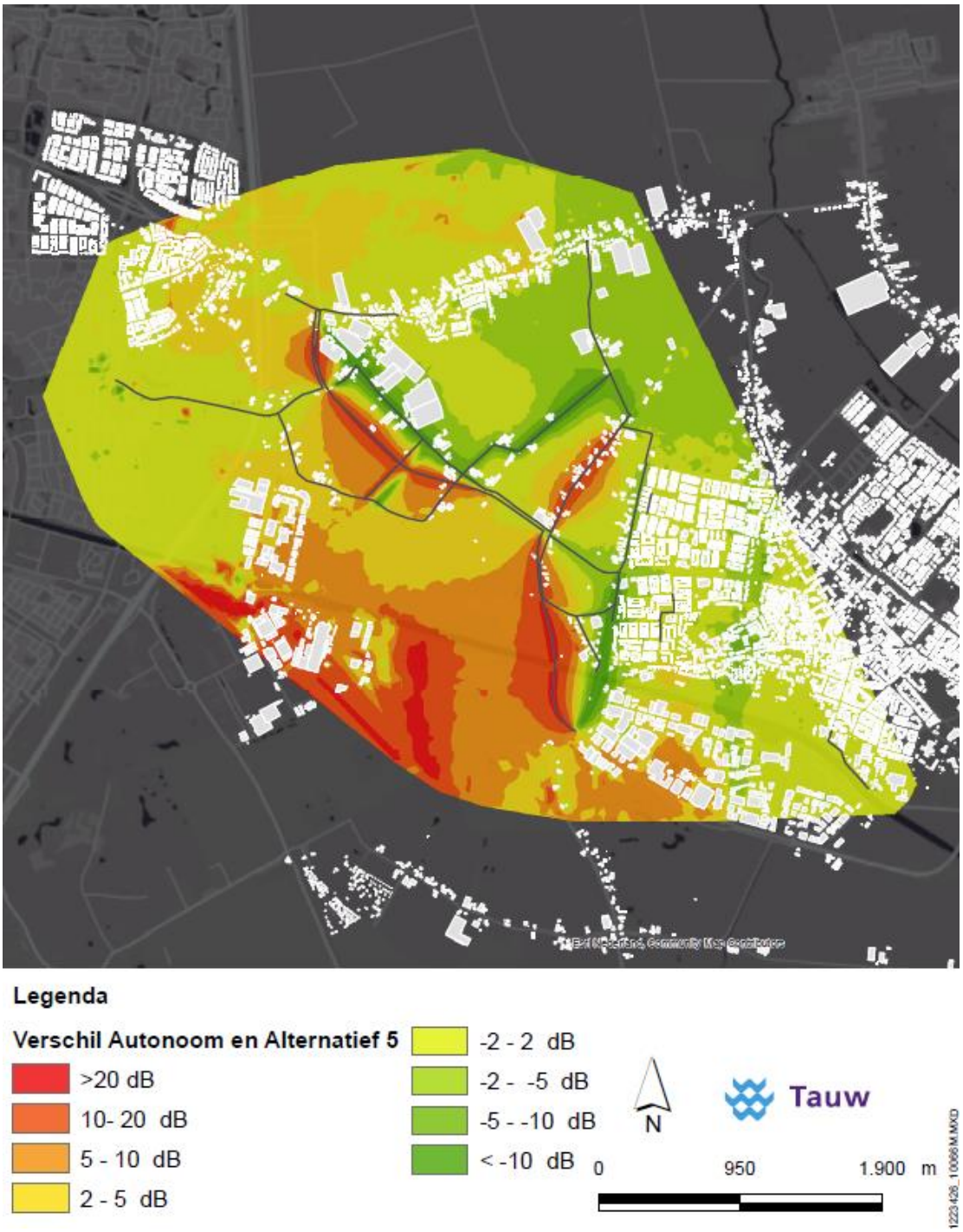

*Figuur 3 Verschilcontour Autonoom – Alternatief 2: Parallel Noord - 't Blik*




*Figuur 4 Verschilcontour Autonoom – Alternatief 3: Bundeling Noord*




*Figuur 5 Verschilcontour Autonoom – Alternatief 4: Bundeling Zuid*




*Figuur 6 Verschilcontour Autonoom – Alternatief 5: Parallel Noord - nieuwe brug*

# Bijlage 4 – Samenvatting MER

# Milieueffectrapport
# N629 - Westerlaan




27 december 2017

# Milieueffectrapport
# N629 - Westerlaan

## Samenvatting

# Verantwoording

| | |
|---|---|
| **Titel** | Milieueffectrapport N629 - Westerlaan |
| **Opdrachtgever** | Provincie Noord-Brabant |
| **Projectmanager** | Bart van Genugten |
| **Projectleider** | Marlies Verspui |
| **Auteur(s)** | Hugo Weimer |
| **Projectnummer** | 1223426 |
| **Aantal pagina's** | 38 (exclusief bijlagen) |
| **Datum** | 27 december 2017 |
| **Handtekening** | Ontbreekt in verband met digitale verwerking.<br>Dit rapport is aantoonbaar vrijgegeven. |

# Colofon

Tauw bv
BU Water & Ruimtelijke Kwaliteit
Australiëlaan 5
Postbus 3015
3502 GA Utrecht
Telefoon +31 30 28 24 82 4

Dit document is eigendom van de opdrachtgever en mag door hem worden gebruikt voor het doel waarvoor het is vervaardigd met inachtneming van de rechten die voortvloeien uit de wetgeving op het gebied van het intellectuele eigendom.
De auteursrechten van dit document blijven berusten bij Tauw. Kwaliteit en verbetering van product en proces hebben bij Tauw hoge prioriteit. Tauw hanteert daartoe een managementsysteem dat is gecertificeerd dan wel geaccrediteerd volgens:

- NEN-EN-ISO 9001

# Inhoud

**Verantwoording en colofon** ..... **5**

**1 Inleiding** ..... **9**
1.1 Aanleiding en doel ..... 9
1.2 Samenwerkingsovereenkomst als vertrekpunt voor de m.e.r.-procedure ..... 10
1.3 Procedure en inspraak ..... 11
1.4 Uw reactie is welkom ..... 12

**2 Doelstelling aanpak N629/Westerlaan** ..... **13**

**3 Tracéalternatieven** ..... **14**

**4 Effecten van de tracéalternatieven** ..... **18**
4.1 Wijze van onderzoek ..... 18
4.2 Resultaten ..... 19
4.2.1 Verkeer ..... 21
4.2.2 Geluid ..... 23
4.2.3 Lucht ..... 23
4.2.4 Externe veiligheid ..... 24
4.2.5 Gezondheid ..... 24
4.2.6 Trillingshinder ..... 26
4.2.7 Bodem / ondergrond en water ..... 26
4.2.8 Natuur ..... 27
4.2.9 Landschap ..... 29
4.2.10 Cultuurhistorie ..... 31
4.2.11 Archeologie ..... 31
4.2.12 Grondgebruik ..... 32
4.3 Mitigerende maatregelen ..... 32
4.4 Resumé ..... 35

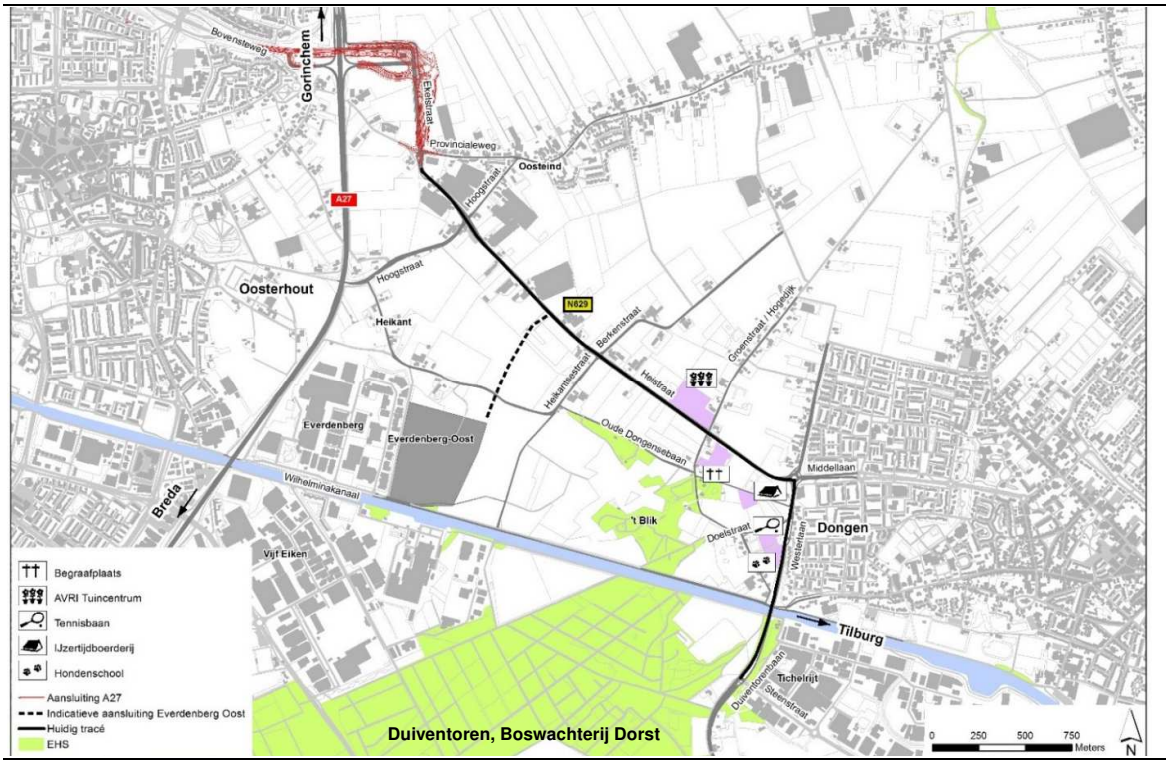
**5 Leemtes in kennis en evaluatieprogramma** ..... **37**
5.1 Leemten in kennis ..... 37
5.2 Aanzet evaluatieprogramma ..... 38

# 1 Inleiding

**De provincie Noord-Brabant wil de aanwezige verkeersproblemen op de N629 oplossen door verbreding van de weg en tracéaanpassing. Om dit initiatief mogelijk te maken wordt een Provinciaal Inpassingsplan (PIP) vastgesteld. Om dit ruimtelijk plan te realiseren moet het milieubelang een volwaardige plaats krijgen in de besluitvorming. Daarom wordt de procedure voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen.**
**Hiertoe is een Milieueffectrapport (MER) opgesteld. Dit document is de samenvatting van het MER. Doel van deze samenvatting is bewoners, ondernemers, politici, bestuurders en andere geïnteresseerden op een toegankelijke manier op de hoogte te brengen van de hoofdlijnen van het MER N629/Westerlaan. Gedetailleerde informatie kunt u vinden in het MER.**

## 1.1 Aanleiding en doel

De N629 en de Westerlaan vormen de verbinding tussen Dongen en Oosterhout en zijn onderdeel van de regionale verbinding Oosterhout-Dongen-Tilburg. De volgende figuur geeft een overzicht van het huidige tracé van de N629/Westerlaan.



De N629/Westerlaan en omgeving kennen een aantal problemen ten aanzien van doorstroming, verkeersafwikkeling, bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. In het verleden zijn verschillende onderzoeken uitgevoerd naar deze problematiek, waarbij geconstateerd is dat:

1. Zich op en langs de N629 problemen voordoen ten aanzien van de doorstroming, bereikbaarheid, leefbaarheid, verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling
2. Zich op en langs de Westerlaan-Duiventorenbaan in de gemeente Dongen problemen voordoen ten aanzien van de leefbaarheid en bereikbaarheid
3. Deze problemen verder zullen toenemen door de toekomstige aansluiting van het nog aan te leggen bedrijventerrein Everdenberg-Oost in de gemeente Oosterhout. Ook de ontwikkeling van nieuwe bedrijvigheid en woningbouw in Dongen en Tilburg leidt tot extra verkeer

Het doel van het aanpakken van de N629 en de Westerlaan is het bieden van een robuuste oplossing voor de verkeersgerelateerde problematiek op en langs de bestaande wegverbinding Dongen (Steenstraat)-Oosterhout (Provincialeweg). De te kiezen oplossing moet ook op lange termijn zorgen voor een goede verkeersafwikkeling in het gebied en ook de verkeersveiligheid en leefbaarheid verbeteren.

## 1.2 Samenwerkingsovereenkomst als vertrekpunt voor de m.e.r.-procedure

De provincie Noord-Brabant en de gemeenten Oosterhout en Dongen hebben hun voornemen in 2014 bekrachtigd met een samenwerkingsovereenkomst (zie tekstkader). Hierin is afgesproken de m.e.r.-procedure te doorlopen ten behoeve van een zorgvuldige besluitvorming, waarbij de (milieu)effecten van de verschillende oplossingsmogelijkheden (alternatieven) in beeld worden gebracht.

**Samenwerkingsovereenkomst**

In een Samenwerkingsovereenkomst tussen provincie Noord-Brabant en de gemeenten Dongen en Oosterhout van 2014 is afgesproken dat voor de N629 en Westerlaan een m.e.r.-procedure wordt gestart om te komen tot een oplossingen voor de verkeersproblematiek.

In deze samenwerkingsovereenkomst zijn tevens afspraken gemaakt over:

- Het op korte termijn verbeteren van de aansluiting A27-N629;
- De realisatie van een nieuwe weg tussen het te ontwikkelen bedrijventerrein Everdenberg Oost en de N629.

Deze activiteiten maken geen onderdeel uit van de m.e.r. N629/Westerlaan.

Doel van de m.e.r. -procedure is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over activiteiten met mogelijke nadelige gevolgen voor het milieu.

## 1.3 Procedure en inspraak

De ***Notitie Reikwijdte en Detailniveau*** was de formele start van de m.e.r.-procedure voor de N629/Westerlaan. De notitie heeft in 2015 ter inzage gelegen. De provincie Noord-Brabant heeft de binnengekomen inspraakreacties, het advies van de Commissie m.e.r. en de Provinciale Omgevingscommissie, opgenomen in een Reactienota en deze tegelijk met de NRD vastgesteld als basis voor dit MER. In deze Reactienota geeft de provincie aan hoe bij het vervolg van het project rekening wordt gehouden met de inspraakresultaten en de adviezen. De provincie heeft op basis van de binnengekomen zienswijzen een nieuw alternatief 5 Parallel Noord Nieuwe Brug ontwikkeld.

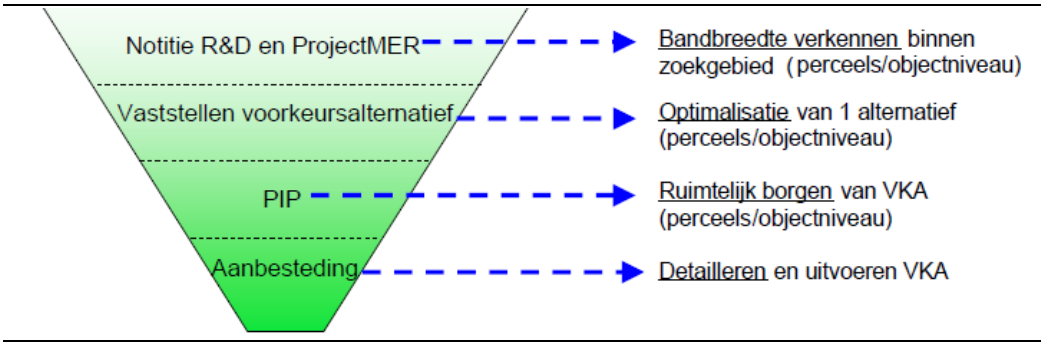
Vervolgens is het ***MER*** opgesteld. In het kader van het MER is uitgebreid onderzoek uitgevoerd en zijn vijf alternatieven voor de N629/Westerlaan uitgewerkt en onderzocht op verkeerskundige, leefbaarheids- en milieueffecten.

Bij het vaststellen van het ***voorkeursalternatief (VKA)*** spelen naast verkeers- en milieueffecten ook kosten, doelbereik en omgevingswaarden een rol. Op basis van de beschikbare informatie stellen de verantwoordelijke bestuurders van de provincie Noord-Brabant en de gemeenten Dongen en Oosterhout een voorkeursalternatief voor. Dit VKA wordt planologisch vastgelegd in een Provinciaal Inpassingsplan ***(PIP).***

De betrokken overheden hebben afgesproken dat de provincie Noord-Brabant optreedt als initiatiefnemer waarbij er intensief wordt samengewerkt met de gemeenten Dongen en Oosterhout. Provinciale Staten van Noord-Brabant zijn bevoegd gezag voor de m.e.r.-procedure en het Provinciaal Inpassingsplan.

Het MER zal tegelijk met het ontwerp-PIP ter visie worden gelegd. Hierbij is het mogelijk om opnieuw zienswijzen in te dienen. De Commissie voor de m.e.r. zal in deze periode haar toetsingsadvies uitbrengen over het MER. Op basis van de adviezen van de commissie en de ontvangen zienswijzen wordt het definitieve plan (PIP) gemaakt. Tegen het PIP kan men in beroep gaan bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Als de Raad van State zich positief heeft uitgesproken over het initiatief kan het project worden uitgevoerd.

In de ***aanbestedingsfase*** wordt het voorkeursalternatief nog nader gedetailleerd.




## 1.4 Uw reactie is welkom

Het MER wordt samen met het ontwerp-PIP ter visie gelegd. Reacties kunnen binnen een termijn van zes weken na bekendmaking van de ter inzage legging worden ingediend bij de provincie Noord-Brabant. Tijdens deze periode wordt een informatiebijeenkomst gehouden.

De provincie ontvangt de reacties bij voorkeur digitaal (ruimtelijkeplannen.brabant.nl). Dit kan via provincie Noord-Brabant. Schriftelijke reacties kunt u insturen naar:

Gedeputeerde Staten Provincie Noord-Brabant
Postbus 90151
5200 MC 's-Hertogenbosch

# 2 Doelstelling aanpak N629/Westerlaan

**Het doel van het aanpakken van de N629 en de Westerlaan is het bieden van een robuuste oplossing voor de verkeersgerelateerde problematiek op en langs de bestaande wegverbinding tussen Dongen (aansluiting Steenstraat) en Oosterhout (Provincialeweg). De te kiezen oplossing moet ook op lange termijn zorgen voor een goede verkeersafwikkeling in het gebied en tevens de verkeersveiligheid en leefbaarheid verbeteren.**

De drie hoofddoelen en bijbehorende subdoelen voor de verbinding N629/Westerlaan Oosterhout-Dongen zijn:

- **Verbetering van de verkeersafwikkeling/doorstroming**
  - Betere verkeersdoorstroming
  - Verbetering reistijd spitsperiode
- **Verbetering van de verkeersveiligheid**
  - Verplaatsing van vrachtverkeer naar daarvoor geschikte wegen
  - Verkeersveiligheid - Duurzaam veiligere inrichting van het wegennet
- **Verbetering van de leefbaarheid**
  - Betere oversteekbaarheid / minder barrièrewerking
  - Luchtkwaliteit - Geen overschrijdingsknelpunten
  - Luchtkwaliteit - Algemene verbetering
  - Geluidkwaliteit - Minder overschrijdingsknelpunten
  - Geluidkwaliteit - Minder geluidhinder algemeen
  - Verbetering van leefmilieu/gezondheid in het studiegebied

# 3 Tracéalternatieven

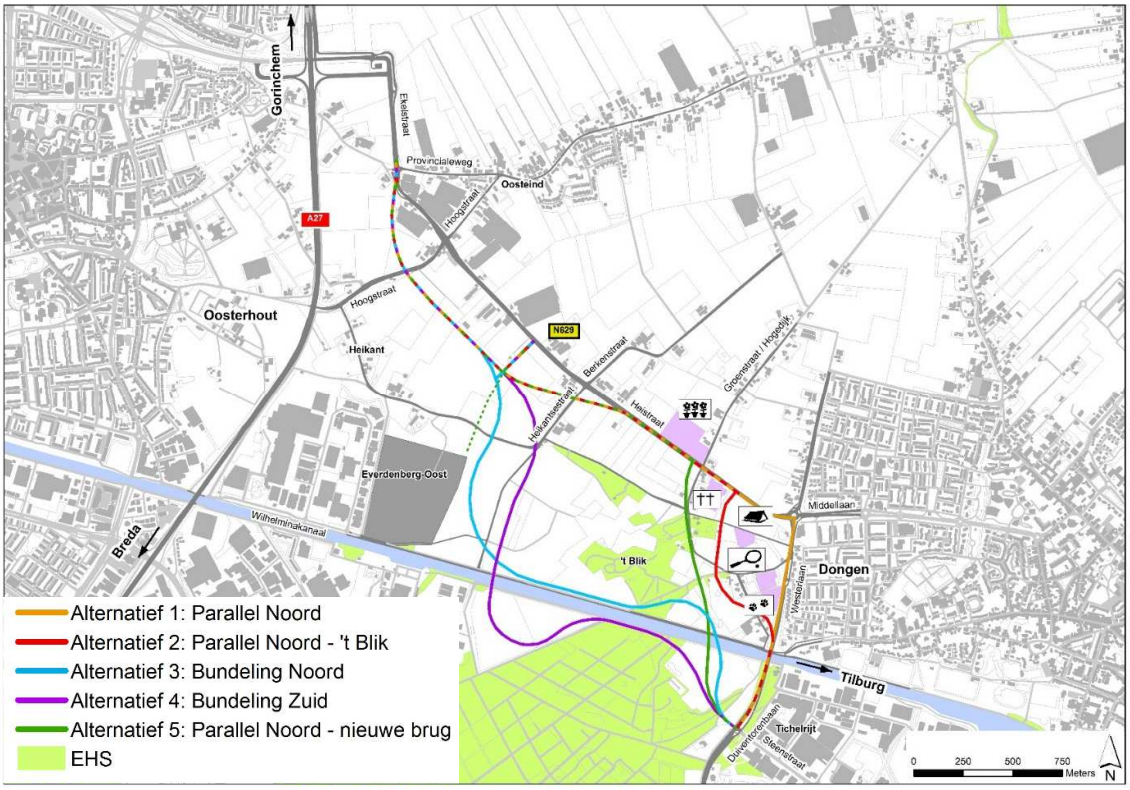
**In dit hoofdstuk worden de onderzochte tracéalternatieven beschreven.**

Om de in hoofdstuk 2 beschreven problematiek op te lossen is in het MER een aantal oplossingen (alternatieven) onderzocht. Het globale tracé van deze alternatieven is weergegeven op de volgende figuur.

In eerste instantie is ook de meerwaarde onderzocht van het volledig onderzoeken van een zogenoemd nulplus alternatief. Het nulplus alternatief is het alternatief waarbij, zonder de aanleg van nieuwe tracés, wordt gestreefd naar een oplossing voor de gestelde problemen.

Op basis van de ontwerpschetsen en resultaten van het verkeersonderzoek is geconcludeerd dat het nulplus alternatief geen reëel alternatief is. Voor het tracé Heistraat (aansluiting Everdenberg) - Ekelstraat is de berekende I/C[1] waarde dermate hoog dat gekozen moest worden voor een uitbreiding van het wegprofiel naar 2*2 rijstroken. Veel gebouwen, die nu dicht bij de weg staan, zouden bij realisatie van het nulplus alternatief geamoveerd moeten worden om ruimte te maken voor de 2x2 structuur en de daarnaast gelegen parallelwegen en vrijliggende fietspaden. Een dergelijke ingreep heeft onevenredig grote sociale effecten en hoge kosten tot gevolg. Indien de te hoge I/C verhouding geaccepteerd zou worden en er uitgegaan zou worden van de bestaande 1x2 weg, dan zou er ter bevordering van de doorstroming en verkeersveiligheid in ieder geval ook een parallelstructuur (onder andere voor landbouwverkeer en ontsluiting van percelen) langs de N629 aangelegd moeten worden. Dit zou gepaard gaan met grondaankoop en sloop van vele opstallen.

[1] Deze waarde beschouwt het gebruik (**I**ntensiteit) van een weg in relatie tot de aangeboden **C**apaciteit




Om tot de alternatieven te komen is gewerkt met verschillende ‘componenten’, mede op basis van de eerder uitgevoerde onderzoeken. Het onderstaande tekstkader bevat een korte beschrijving van deze ‘componenten’.

**Componenten om tot alternatieven te komen**

| | |
|---|---|
| A | Aanpassingen aan het bestaande tracé |
| B | Realiseren van een (gedeeltelijk) nieuw tracé (2x1 of 2x2 rijstroken) |
| C | De ligging van nieuwe tracés (bijvoorbeeld dicht tegen Everdenberg - Oost, centraal door middengebied, tussen ’t Blik en Dongen) |
| D | De manier waarop het Wilhelminakanaal wordt overgestoken: nieuwe brug, gebruik maken van huidige brug |
| E | De locatie waar het Wilhelminakanaal wordt overgestoken bij een nieuwe brug |
| F | De locatie(‘s) van aansluiting(en) van de N629 op het lokale wegennet |

**De te onderzoeken alternatieven**

De componenten zijn in eerste instantie gecombineerd tot een viertal alternatieven. Op basis van de verkregen zienswijzen van burgers op de NRD en het advies van de Cie m.e.r. om combinaties van alternatieven te onderzoeken heeft de provincie Noord-Brabant besloten een nieuw alternatief (alternatief 5) aan het MER toe te voegen. In het MER zijn daarom de volgende vijf alternatieven onderzocht:

1 Parallel Noord.
2 Parallel Noord - 't Blik
3 Bundeling Noord
4 Bundeling Zuid
5 Parallel Noord - Nieuwe Brug

**Alternatief 1 Parallel Noord**

- Nieuw tracé vanaf de Provincialeweg tot noordkant begraafplaats (2*2 rijstroken met 80 km/uur tot Everdenberg Oost, vervolg 1*2 met 80km/uur)
- Gebruik huidige tracé langs begraafplaats tot aan de rotonde met de Westerlaan/Middellaan (1*2 rijstroken met 80 km/uur)
- Gebruik huidig tracé Westerlaan (1*2 rijstroken met 50 km/uur) en huidige brug over het kanaal
- Gehele tracé op maaiveld (met uitzondering van de brug over het kanaal) en duurzaam veilig uitgevoerd

**Alternatief 2 Parallel Noord - 't Blik**

- Nieuw tracé vanaf de Provincialeweg tot noordkant begraafplaats (2*2 rijstroken met 80 km/uur tot Everdenberg Oost, vervolg 1*2 met 80km/uur)
- Gebruik huidige tracé langs begraafplaats tot aan de rotonde met de Westerlaan/Middellaan (1*2 rijstroken met 80 km/uur)
- Nieuw tracé 't Blik parallel aan de Westerlaan tot de brug over het kanaal (1*2 rijstroken met als uitgangspunt 50 km/uur)
- Gebruik huidige brug over het kanaal
- De Westerlaan wordt geblokkeerd voor doorgaand wegverkeer
- Gehele tracé op maaiveld (met uitzondering van de brug over het kanaal) en duurzaam veilig uitgevoerd

**Alternatief 3 Bundeling Noord**

- Nieuw 80 km/uur tracé tussen de Provincialeweg (Oosteind) en kruising Duiventorenbaan / Steenstraat (Dongen) (adviessnelheid 60 bij nieuwe brug). Tussen de Provincialeweg en aansluiting Everdenberg-Oost 2*2 rijstroken. Elders 1*2 rijstroken
- Ligging: zo dicht mogelijk langs Everdenberg Oost
- Parallel aan het kanaal (noordzijde)
- Nieuwe brug over het kanaal
- Gehele tracé op maaiveld (met uitzondering van de brug over het kanaal) en duurzaam veilig uitgevoerd

**Alternatief 4 Bundeling Zuid**

- Nieuw 80 km/uur tracé tussen de Provincialeweg (Oosteind) en kruising Duiventorenbaan / Steenstraat (Dongen) (adviessnelheid 60 bij nieuwe brug). Tussen de Provincialeweg en de aansluiting Everdenberg-Oost 2*2 rijstroken. Elders 1*2 rijstroken.
- Ligging: ten oosten van Everdenberg-Oost (parallel aan Brede Heistraat)
- Nieuwe brug over het kanaal
- Parallel aan het kanaal (zuidzijde)
- Gehele tracé op maaiveld (met uitzondering van de brug over het kanaal) en duurzaam veilig uitgevoerd

**Alternatief 5 Parallel Noord - Nieuwe Brug**

- Nieuw tracé vanaf de Provincialeweg tot noordkant begraafplaats (2*2 rijstroken met 80 km/uur tot Everdenberg Oost, vervolg 1*2 met 80km/uur)
- Gebruik huidige tracé tot aan de rotonde Groenstraat (1*2 rijstroken met 80 km/uur)
- Nieuw tracé 'aan de Westerlaan tot nieuwe brug over het kanaal (1*2 rijstroken met als uitgangspunt 80 km/uur)
- Gebruik nieuwe brug over het kanaal
- De Westerlaan wordt geblokkeerd voor doorgaand wegverkeer (knip bij brug)
- Gehele tracé op maaiveld (met uitzondering van de brug over het kanaal) en duurzaam veilig uitgevoerd

# 4 Effecten van de tracéalternatieven

**In deze paragraaf is een overzicht gegeven van de effecten van de alternatieven. De effecten worden per thema behandeld. De milieueffecten zijn ook gepresenteerd in één totaaltabel.**

## 4.1 Wijze van onderzoek

De effecten van de alternatieven worden beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie (2030). De referentiesituatie is de huidige situatie van het plangebied en omgeving inclusief ontwikkelingen die hier plaats zullen vinden tot en met 2030 als de N629/Westerlaan niet wordt aangepast.

### Werkwijze beoordeling

Om de effecten van de alternatieven per criterium te kunnen vergelijken, worden deze op basis van een 7-puntsschaal in het MER beoordeeld. Hiervoor wordt de volgende beoordelingsschaal gehanteerd:

| Score | Beoordeling |
|---|---|
| - - - | Zeer negatief effect |
| - - | Negatief effect |
| - | Licht negatief effect |
| 0 | Nihil of neutraal effect |
| + | Licht positief effect |
| + + | Positief effect |
| +++ | Zeer positief effect |

## 4.2 Resultaten

In de volgende tabel zijn de effecten van de alternatieven weergegeven. Na de tabel volgt een beschrijving van de effecten.

| Alternatief | Alternatief 1 | Alternatief 2 | Alternatief 3 | Alternatief 4 | Alternatief 5 |
|---|---|---|---|---|---|
| **Verkeer: (Rest)capaciteit en verkeersafwikkeling** | | | | | |
| 1A I/C verhouding/restcapaciteit | + | +++ | +++ | +++ | ++ |
| 1B Functioneren kruispunten | 1 | 1 | 2 | 2 | 1 |
| 1C Rijsnelheden | + | ++ | - | -- | ++ |
| 1D Spitsreistijden (vertraging) | 0 | - | 0 | 0 | 0 |
| **Verkeer: Verkeersstructuur / herverdeling verkeer** | | | | | |
| 2A Vrachtverkeer (aandeel niet over duurzaam veilig[2] wegen) | 0% | 3% | 15% | 15% | 8% |
| 2B Openbaar vervoer | - | - | - | - | - |
| 2C Ontsluiting onderliggend wegennet autoverkeer | - - | - - | 0 | 0 | - |
| 2D Ontsluiting onderliggend wegennet landbouw verkeer | - - | - - | - | - | - - |
| 2E Ontsluiting fietsverkeer | - | - | - | - | - |
| 2F Gebruik onderliggende infrastructuur | 0 | - | - - | - - | - |
| **Verkeer: Oversteekbaarheid** | | | | | |
| 3A Oversteekbaarheid | - | - | 0 | 0 | - |
| **Verkeer: Verkeersveiligheid** | | | | | |
| 4A Veiligheid (aandeel over duurzaam veilig) | 6% | 4% | 2% | 2% | 3% |
| 4B Conflictpunten | 4 | 5 | 4 | 4 | 5 |
| **Geluid inclusief mitigatie[3]** | | | | | |
| 2a Woningen met geluidbelasting > 48 dB | 2 | -24 | -97 | -97 | -74 |
| 2c Woningen met geluidbelasting > max. ontheffingswaarde | -10 | -10 | -13 | -13 | -11 |
| 3c aantal geluidgehinderden | 10% | -2% | -6% | -11% | -12% |
| **Luchtkwaliteit** | | | | | |
| Criterium (dreigende) overschrijdingen $NO_2$ | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Criterium (dreigende) overschrijdingen $PM_{10}$ | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Criterium (dreigende) overschrijdingen $PM_{2,5}$ | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Criterium aantal blootgestelden $NO_2$ | + | + | + | + | + |

[2] Kern van het Duurzaam Veilig gedachtegoed is het voorkomen van (ernstige) ongevallen en daar waar dat niet kan, het nagenoeg uitsluiten van ernstig letsel. De weg wordt ingericht zodat duidelijk is wat van de weggebruiker wordt verwacht. Verschillende principes zijn daarbij leidend. Voor infrastructuur gaat het er dan onder andere om dat wegen primair één functie hebben en daar ook voor gebruikt moeten worden, om gelijkwaardigheid in snelheid, richting en massa bij matige en hoge snelheden, om herkenbaarheid van de vormgeving van de weg en om een vergevingsgezinde omgeving van de weg.

[3] De geluideffecten zijn inclusief mitigatie weergegeven. Het betreft maatregelen die getroffen moeten worden vanwege overschrijding van de maximale ontheffingswaarde. Bij overschrijding van deze waarde is de aanleg van de weg conform de Wet geluidhinder niet zonder meer mogelijk. Daarom is een inschatting gemaakt van mitigerende maatregelen. Deze maatregelen werken ook door bij het thema gezondheid.

| Alternatief | Alternatief 1 | Alternatief 2 | Alternatief 3 | Alternatief 4 | Alternatief 5 |
|---|---|---|---|---|---|
| Criterium aantal blootgestelden $PM_{2,5}$ | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Criterium aantal blootgestelden $PM_{10}$ | 0 | 0 | + | + | + |
| **Externe veiligheid** | | | | | |
| Plaatsgebonden risico | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Groepsrisico | 0 | +++ | +++ | +++ | +++ |
| **Gezondheid inclusief mitigatie** | | | | | |
| Gezondheid effect screening score | --- | -- | ++ | +++ | ++ |
| **Trillingen** | | | | | |
| Aantal woningen 20m zone | 19 (-8) | 17 (-10) | 11 (-16) | 111 (-16) | 8 (-19) |
| **Bodem en water** | | | | | |
| Bodemkwaliteit doorsnijding verontreiniging in de bovengrond | 0 m | 0 m | 0 m | 60 m | 0 m |
| Oppervlaktewaterkwantiteit -toename verharding | 31.000 m2 | 39.000 m2 | 50.000 m2 | 53.000 m2 | 43.000 m2 |
| Oppervlaktewaterkwantiteit -Demping watergangen | 140 m | 160 m | 220 m | 220 m | 200 m |
| Oppervlaktewaterkwaliteit | 0 | 0 | - | - | - |
| Grondwaterkwantiteit | - | - | - | - | - |
| Grondwaterkwaliteit | - | - | - | - | - |
| **Natuur** | | | | | |
| Criterium Beschermde gebieden: Natuurbeschermingswet | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Criterium Beschermde gebieden: Oppervlakteverlies Natuur Netwerk Nederland (ha) | 0,14 | 0,19 | 1,11 | 1,81 | 1,79 |
| Beschermde gebieden: geluidsverstoring Natuurnetwerk Nederland | 7,61 | 22,4 | 58,2 | 101,2 | 41,3 |
| Beschermde gebieden: versnippering NNN en Groenblauwe mantel | 1 | 1 | 5 | 3 | 5 |
| Beschermde gebieden: Natuurverbindingen (aantal extra doorsnijdingen) | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 |
| Beschermde gebieden: oppervlakteverlies Groenblauwe mantel | 1,40 | 1,40 | 3,78 | 1,40 | 5,09 |
| Criterium Beschermde soorten: Flora & Fauna wet | - | - | - - - | - - - | - - - |
| **Landschap** | | | | | |
| Effecten op de landschapswaarden | - | - - - | - - | - - - | - - |
| **Cultuurhistorie** | | | | | |
| Effecten op de structuur van het landschap | 0 | - - - | - - | - - - | - - |
| **Archeologie** | | | | | |
| Effecten op de archeologische verwachtingswaarde | 0 | - | - | - | - |
| **Grondgebruik** | | | | | |
| Verlies woonfunctie | 2 | 8 | 1 | 1 | 3 |

| Alternatief | Alternatief 1 | Alternatief 2 | Alternatief 3 | Alternatief 4 | Alternatief 5 |
|---|---|---|---|---|---|
| Verlies bedrijfsgebouwen | 1 | 3 | 2 | 1 | 1 |
| Verlies oppervlakte landbouw (ha) | 5,25 | 7,35 | 9,45 | 11,87 | 8,07 |
| Doorsnijding/versnippering | 39 | 47 | 43 | 33 | 46 |
| Doorsnijding recreatieve routes | 1 | 5 | 3 | 3 | 3 |
| Verlies oppervlakte recreatielocaties (ha) | 0.2 | 0.3 | 0.6 | 2.0 | 0.7 |

### 4.2.1 Verkeer

Belangrijke doelstellingen van het project zijn het verbeteren van de verkeersafwikkeling en bereikbaarheid en het verbeteren van de verkeersveiligheid. Bij het onderdeel ‘verkeer’ is gekeken in hoeverre de alternatieven aan deze doelstelling voldoen en of er sprake is van een verbetering / verslechtering ten opzichte van de referentiesituatie. De alternatieven zijn daarvoor beoordeeld op de volgende vier hoofdcriteria:

- (Rest)capaciteit en verkeersafwikkeling: beoordeling van de verkeersafwikkeling waarbij gekeken is naar doorstroming (filevorming, reistijden) op wegvakken en bij kruisingen
- Verkeersstructuur / herverdeling Verkeer: beoordeling van de logica van de verkeersstructuur voor verschillende gebruikers (auto, OV, goederenvervoer, landbouw, fiets). Daarbij is ook gekeken naar het gebruik of spreiding van verkeer over de wegen
- Oversteekbaarheid: beoordeling van barrièrevorming van de N629. Zijn wegvakken op voldoende plekken over te steken (door voetgangers, fietsers en autoverkeer)?
- Verkeersveiligheid: beoordeling van de veiligheid van de weg aan de hand van de inrichting en het aantal conflictpunten tussen verschillende verkeersdeelnemers

**(Rest)capaciteit en verkeersafwikkeling**

Alle alternatieven scoren positief op het aspect (rest)capaciteit en verkeersafwikkeling. Alle alternatieven dragen bij aan verbetering van de verkeersafwikkeling. Dat is ook logischerwijs te verwachten, in alle alternatieven wordt immers in meer of mindere mate wegcapaciteit toegevoegd. Bij deze conclusie zijn enkele nuances te maken:

- Voor alternatief 1 geldt dat het gedeelte van de nieuwe N629 met wegprofiel 1x2 rijstroken (wegvak Everdenberg Oost-Middellaan), relatief druk belast blijft. Dit wegvak kent met 0.7-0.8 relatief hoge I/C-waarden. De provincie Noord-Brabant beoordeelt I/C-waarden tussen 0.7 en 0.9 als matig. In dit kader wordt opgemerkt dat bij een I/C waarde van 0.7-0.9 niet per definitie sprake is van een sterk verminderde verkeersafwikkeling. Ook de kruispuntvormen en het aantal aansluitingen op een wegvak zijn hierin mede bepalende factoren, die een negatieve invloed kunnen hebben op de verkeersafwikkeling (onder andere kruisende / conflicterende verkeersstomen)

- De snelheid van het verkeer vanuit Dongen naar Oosterhout en andersom verschilt tussen de alternatieven. De snelheid op alternatief 2 (Parallel Noord - 't Blik) en 5 (Parallel) wordt hoger. Op grote delen kan dit verkeer gebruik maken van het nieuwe tracé. Bij alternatief 1 (Parallel Noord) verandert de snelheid niet. Bij de bundelingsalternatieven (alternatief 3 en 4) vermindert de snelheid tussen Dongen en Oosterhout juist. Dat komt omdat verkeer dat uit Dongen komt en naar Oosterhout wil nog steeds een groot deel van de 'oude' route met lage snelheid moet gebruiken. Daarnaast kent de nieuwe N629 ter hoogte van de passage van het kanaal als gevolg van krappere boogstralen op delen lagere ontwerpsnelheden van 60km/h
- De spitsreistijd verbetert niet als gevolg van de verbetering van de verkeersafwikkeling. In alternatief 2 (Parallel Noord - 't Blik) verslechtert de reistijd zelfs iets door de introductie van een extra verkeerslicht ter hoogte van de aftakking 't Blik. Die is er in alternatief 5 (Parallel Noord - Nieuwe Brug) ook maar daar is de verkeersdruk op dit kruispunt minder groot waardoor er minder wachttijd is voor het verkeerslicht. Hierbij wordt opgemerkt dat de kruispuntinrichting per alternatief, op basis van de karakteristieken van het alternatief, nog geoptimaliseerd kunnen worden waardoor de reistijd mogelijk verbetert

**Verkeersstructuur / herverdeling verkeer**
Dit aspect laat ook verschillen zien tussen de afzonderlijke alternatieven. De knip op de bestaande N629 ter hoogte van de Groenstraat in alternatieven Parallel Noord en Parallel Noord-'t Blik dwingt het verkeer te rijden via de nieuwe N629 weginfrastructuur. Voor enkele aanliggende percelen betekent dit dat zij niet zoals nu direct aansluiten op de N629, en daarom via alternatieve (omrij)routes bereikt moeten worden. De bundelingsalternatieven en alternatief 5 Parallel Noord-Nieuwe Brug onderscheiden zich doordat de bestaande N629 beschikbaar blijft voor het gemotoriseerde verkeer. Dit is met name gunstig voor de ontsluiting van aanliggende erven.

De alternatieven zijn voor OV, landbouwverkeer en fiets nauwelijks onderscheidend. De routering van openbaar vervoer (langere spitsreistijden bus 207 en 327), landbouwverkeer (meer omrijbewegingen, langere omrijafstand) en fietsverkeer (beperkt langere routes) zijn aandachtspunten bij de nadere uitwerking van het voorkeursalternatief.

Uit het onderzoek blijkt dat de verdeling van vrachtverkeer over het netwerk wel verbetert bij alle alternatieven, omdat een groot deel van het vrachtverkeer rijdt op nieuwe veilig ingerichte wegen. De alternatieven 1 Parallel Noord en 2 Parallel Noord - 't Blik scoren het meest gunstig omdat (nagenoeg) al het doorgaande verkeer daarover wordt afgewikkeld.

In het onderzoek is ook onderzocht wat het gebruik/ de benutting is van het onderliggend wegennetwerk. De bundelingsalternatieven 3 en 4 hebben een minder gunstige beoordeling dan de overige alternatieven, omdat een groot aandeel van het verkeer bij deze alternatieven niet over het nieuw aan te leggen tracé rijdt maar over de bestaande N629 (ongeveer 12.000 motorvoertuigen/etmaal).

**Oversteekbaarheid**
De alternatieven 3 Bundeling Noord en 4 Bundeling Zuid veranderen de oversteekbaarheid niet. Er zijn nauwelijks wegen die het nieuwe tracé kruisen. De parallelalternatieven 1, 2 en 5 scoren licht negatief. De nieuwe en bestaande N629 komen gedeeltelijk parallel aan elkaar te liggen. Dit maakt de oversteekbaarheid moeilijker.

**Verkeersveiligheid**
Alle alternatieven dragen bij aan de verbetering van verkeersveiligheid. De parallelalternatieven 1, 2 en 5 zijn veiliger dan de bundelingsalternatieven (3 en 4). Dat komt omdat in de parallelalternatieven het verkeer tussen Oosterhout en Dongen (wat het grootste aandeel van verkeer op de N629 is) wordt afgewikkeld via de nieuwe N629 hoofdstructuur. Bij de bundelingsalternatieven 3 en 4 blijft relatief veel verkeer gebruik maken van de bestaande N629 die niet wordt aangepast. Er is bij de bundelingsalternatieven daarom meer vermenging van verschillende gebruikersgroepen. Dit is minder veilig dan bij de parallelalternatieven.

### 4.2.2 Geluid
In de huidige situatie en de referentiesituatie zijn de geluidbelastingen langs de N629 en de Westerlaan hoog. Dit komt door de hoge verkeersintensiteiten op deze wegen. Langs de andere beschouwde wegen is er sprake van lintbebouwing die op relatief korte afstand van de weg ligt. Daardoor is de geluidbelasting ook op de woningen langs deze wegen hoog.

Uit de beoordelingen van de alternatieven inclusief mogelijke mitigerende maatregelen (geluidsarm asfalt en geluidschermen) volgt dat alternatief 1 Parallel Noord negatief beoordeeld wordt, omdat het aantal geluidgehinderden toeneemt. Dit komt doordat het verkeer in alternatief 1 onder andere gebruik blijft maken van de bestaande Westerlaan. Alternatief 1 draagt daarom niet bij aan het oplossen van de geluidproblematiek.

Bij toepassing van maatregelen (eisen aan de geluidproductie van de verharding en geluidschermen om overschrijding van de maximale ontheffingswaarde te mitigeren) wordt alternatief 2 licht positief beoordeeld. Alternatief 3 heeft een licht positief tot positief effect vooral op het aantal geluidbelaste woningen. Alternatief 4 en 5 hebben een iets gunstigere beoordeling ten opzichte van alternatief 3.

### 4.2.3 Lucht
Uit de uitlaat van auto's komen (onder andere) het gasvormige stikstofdioxide ($NO_2$) en de stofvormige component fijn stof. Fijn stof bestaat uit in de lucht zwevende deeltjes die kunnen worden ingeademd. De overheid heeft grenswaarden opgesteld om de nadelige gezondheidseffecten van de verschillende componenten te kunnen beheersen. Deze grenswaarden zijn voor fijn stof vastgesteld voor deeltjes die kleiner zijn dan 10 en 2,5 micrometer, respectievelijk aangeduid als $PM_{10}$ en $PM_{2,5}$.

Er is geen sprake van een (dreigende) overschrijding van de grenswaarden voor $NO_2$ en $PM_{2,5}$ of het aantal overschrijdingsdagen voor $PM_{10}$.

Naast de wettelijke toets is gekeken naar de invloed van de geplande ontwikkeling op het aantal woningen dat wordt blootgesteld aan luchtverontreiniging. In 2030 is sprake van 5 % of meer woningen in het studiegebied met een lichte afname (-0,1 tot -0,4 µg/m³) van de jaargemiddelde concentratie $NO_2$ voor alle alternatieven ten opzichte van de referentiesituatie, waardoor dit aspect licht positief wordt beoordeeld.

Voor het aantal overschrijdingsdagen $PM_{10}$ (dagen dat de daggemiddelde concentratie grenswaarde overschreden wordt) worden de alternatieven 1 en 2 neutraal beoordeeld, terwijl de alternatieven 3, 4 en 5 een licht positief effect laten zien.

### 4.2.4 Externe veiligheid

Bij externe veiligheid gaat het om het plaatsgebonden risico en groepsrisico voor de omgeving van vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg.
Geconcludeerd kan worden dat geen van de alternatieven een negatief effect heeft op het veiligheidsrisico. Bij geen van de alternatieven is sprake van een plaatsgebonden risicocontour of wordt het groepsrisico overschreden. Behalve bij alternatief 1 is bij alle alternatieven zelfs sprake van een zeer positief effect op het groepsrisico.

### 4.2.5 Gezondheid

Het onderzoek naar de effecten van wegverkeer op de volksgezondheid is gebaseerd op het gedachtegoed zoals is vastgelegd in het handboek voor de gezondheidseffectscreening (GES). In dat handboek wordt ervan uitgegaan dat wegverkeer een relatie heeft met gezondheid voor de volgende milieuaspecten:

- Luchtverontreiniging
- Geluid
- Externe veiligheid

Voor wegverkeer in relatie tot gezondheid bij mensen zijn dit de meest relevante milieuaspecten. Deze drie sectorale onderzoeken brengen het effect ervan op de gezondheid echter nog niet volledig in beeld omdat ook gezondheidseffecten op kunnen treden bij een relatief lage blootstelling. Om hier aandacht aan te kunnen besteden heeft de GGD de methodiek van een gezondheidseffectscreening (GES) ontwikkeld. Deze wordt gebruikt om de resultaten van de drie afzonderlijke onderzoeken te integreren en te interpreteren voor wat betreft de gevolgen voor de volksgezondheid op een manier die het mogelijk maakt om de alternatieven en varianten te kunnen beoordelen op hun generieke effect op de volksgezondheid.

Er worden daartoe gezondheidsscores gekoppeld aan de berekende uitkomsten vanuit de verschillende milieuthema's. Een lagere score (een beter leefklimaat) betekent een mogelijk lagere kans op gezondheidsproblemen. Het is hierbij van belang te melden dat het gaat om een inschatting en dat het een globale beoordelingsmethode betreft waarmee in een vroeg stadium de mogelijke effecten in beeld kunnen worden gebracht.

‘De GES-methode is een screeningsinstrument en slechts een middel om mogelijke gezondheidskundige knelpunten[4] te signaleren.

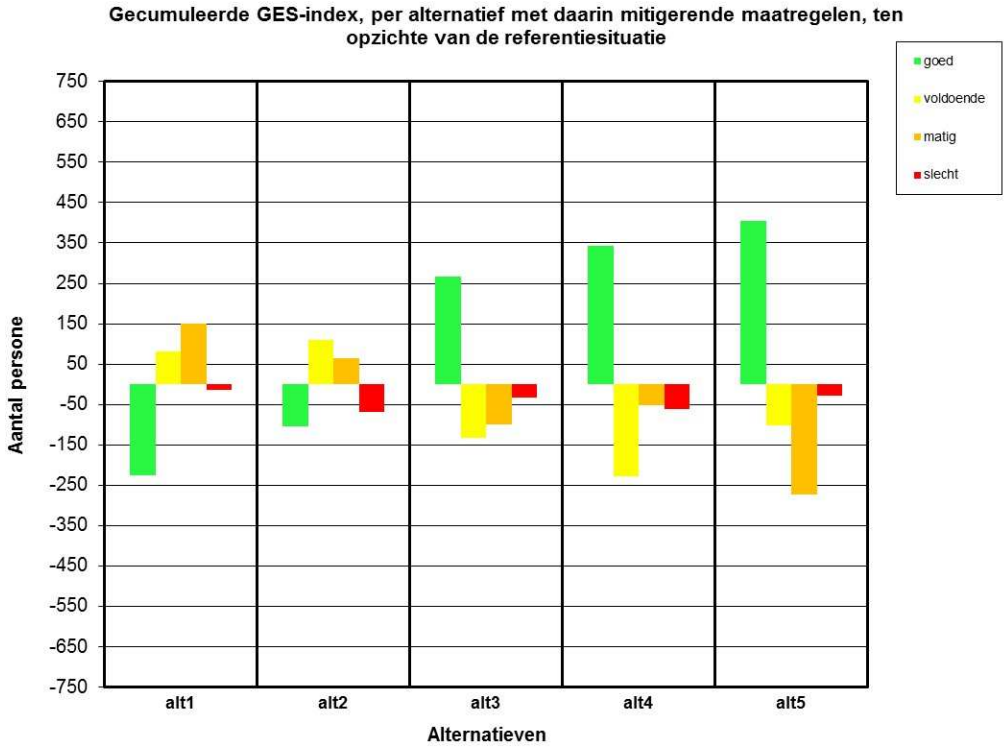
Het alternatief 1 Parallel Noord wordt als zeer negatief beoordeeld. Bij het realiseren van dit alternatief is er per saldo sprake van een verslechtering. Het aantal mensen dat woont in gebieden waar een goed leefklimaat heerst neemt af zonder dat daar een echte afname tegenover staat van het aantal mensen dat woont in gebieden waar een slecht leefklimaat heerst.

Het alternatief 2 Parallel Noord ‘t Blik wordt als negatief beoordeeld. Net als bij alternatief 1 Parallel Noord neemt het aantal mensen af dat in een gebied woont waar een goed leefklimaat heerst, ook na het nemen van mitigerende maatregelen. Echter, deze afname is minder omvangrijk dan in alternatief 1 Parallel Noord. Daar komt bij dat er bij alternatief 2 Parallel Noord - ’t Blik wel duidelijk sprake is van een afname van het aantal mensen dat in een gebied woont waar nu een slecht leefklimaat heerst.

De overige drie alternatieven worden (zeer) positief beoordeeld omdat, in tegenstelling tot de eerste twee alternatieven, er wel sprake is van een toename van het aantal mensen dat woont in gebieden met een goed leefklimaat, waarbij alternatief 4 het meest gunstig is vanwege de grootste afname van de populatie in de zone met slecht leefklimaat.

Op de volgende figuur is te zien dat bij alternatief 1 een groot aantal personen van de leefklimaatklasse goed (groene balkje naar beneden) verschuift naar de leefklimaatklasse voldoende en matig (geel en oranje balkje naar boven), dit is een negatieve ontwikkeling. Bij de alternatieven 3, 4 en 5 is de toename van personen in de leefklimaatklasse goed, duidelijk terug te zien in de figuur (groene balkjes naar boven).

[4] Van een gezondheidkundig knelpunt zou sprake kunnen zijn als er langs een alternatief sprake zou zijn van een verslechtering van de milieugezondheidskwaliteit en/of van het leefklimaat




### 4.2.6 Trillingshinder

De nieuwe weg wordt overwegend aangelegd in landelijk gebied. Er treedt naar verwachting in totaal voor minder woningen trillingshinder op ten gevolge van (zwaar) verkeer dan in de referentiesituatie. Vooral langs de huidige N629 wordt, vanwege het afnemende verkeer, naar verwachting minder trillingshinder ervaren. De beoordeling is licht positief voor de parallelalternatieven 1 en 2 en voor de overige drie alternatieven positief, omdat bij die drie alternatieven naar verwachting bij minder woningen langs de bestaande routes trillingshinder optreedt.

### 4.2.7 Bodem / ondergrond en water

Voor drie criteria is sprake van effecten én onderscheidende verschillen tussen de alternatieven. Het gaat om de effecten op bodemkwaliteit, oppervlaktewaterkwantiteit en oppervlaktewaterkwaliteit.

Alternatief 4 Bundeling Zuid loopt door/langs de voormalige stortplaats Heiningen. Uitgangspunt voor het MER is dat ter plaatse van de doorsnijding deze verontreiniging gesaneerd wordt. Dit wordt gezien als positief effect voor het milieu. De overige alternatieven scoren neutraal. Nadelige verandering van de oppervlaktewaterkwantiteit wordt met name bepaald door de toename in verhard oppervlak. Een toename van verharding leidt tot een versnelde afvoer van water naar het oppervlaktewater waardoor het systeem gevoeliger wordt voor piekafvoeren. De

alternatieven 1 Parallel Noord, 2 Parallel Noord - 't Blik en 5 Parallel Noord - nieuwe brug scoren negatief en de alternatieven 3 Bundeling Noord en 4 Bundeling Zuid scoren zeer negatief. Het verschil wordt veroorzaakt door het ruimtebeslag en de mate waarin gebruik wordt gemaakt van het bestaande tracé van de N629.

Oppervlaktewaterkwaliteit wordt slechts in zeer beperkte mate beïnvloed door de aanleg van een nieuw tracé. Bij het criterium oppervlaktewaterkwaliteit wordt het regenwater beschouwd dat op wegen valt en verontreinigd raakt met olie, rubber (PAK) en vetresten. Daarnaast vindt verwaaiing van opspattend regenwater plaats naar aanliggende watergangen. Als het verontreinigde water in een watergang terecht komt, wordt de waterkwaliteit van het aanliggende oppervlaktewatersysteem negatief beïnvloed. De effecten zijn het grootst wanneer het tracé door het Natuur Netwerk Nederland loopt, omdat de natuurwaarden in deze gebieden gevoeliger zijn voor vervuiling. Het gaat dan om de alternatieven 3 Bundeling Noord, 4 Bundeling Zuid en 5 Parallel Noord - nieuwe brug.

Voor de criteria grondwaterkwantiteit en grondwaterkwaliteit zijn er wel licht negatieve effecten maar deze zijn niet onderscheidend tussen de verschillende alternatieven.

### 4.2.8 Natuur

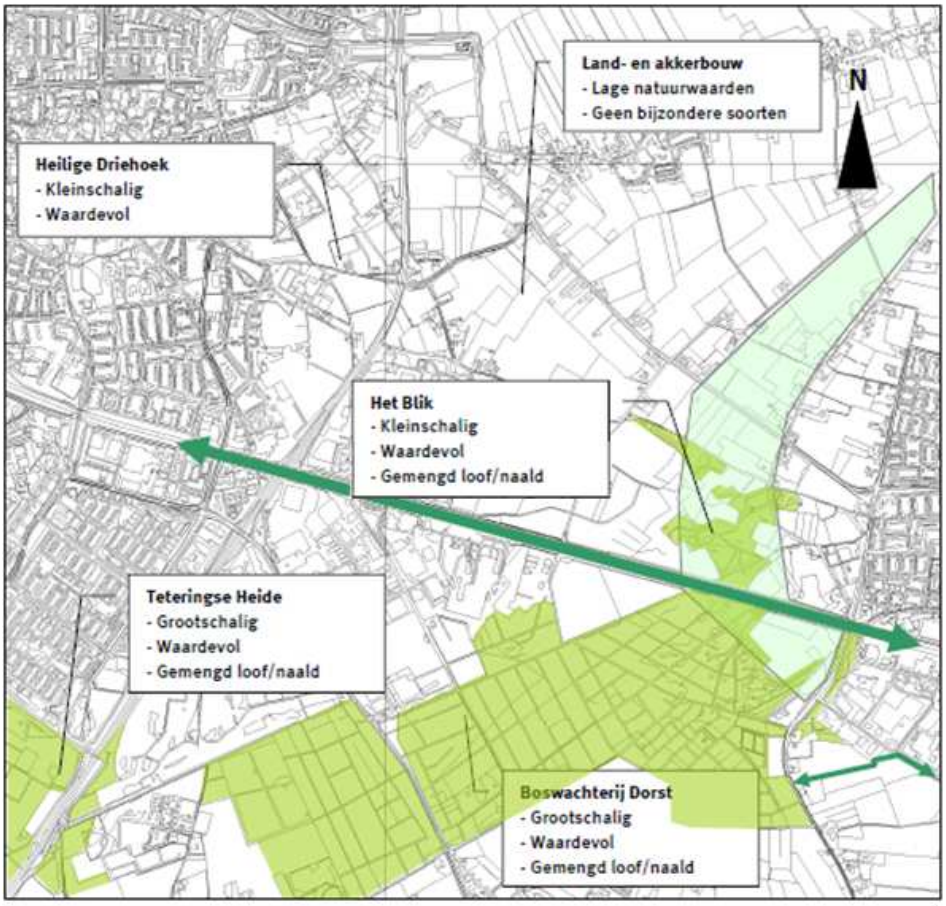
In en nabij het plangebied komen diverse natuurgebieden voor.

**Natuurbeschermingswet 1998**

Binnen het criterium "aantasting" beschermde gebieden Natuurbeschermingswet 1998 (Nbw) zijn er geen verschillen in beoordeling van de alternatieven. Geen van de alternatieven heeft een effect op Natura-2000 gebieden. Er treedt geen relevante toename van stikstofdepositie op in de Natura 2000 gebieden die hiervoor gevoelig zijn.

**Natuurnetwerk Nederland (NNN)**

Het NNN binnen het studiegebied betreft (productie-)bos.
Bij de alternatieven 3 Bundeling Noord, 4 Bundeling Zuid en 5 Parallel Noord-nieuwe brug gaat relatief veel oppervlakte NNN verloren.
De alternatieven verschillen in de mate van geluidsverstoring voor de natuur. Alternatief 3 Bundeling Noord en alternatief 4 Bundeling Zuid veroorzaken de meeste geluidsoverlast op het NNN, en alternatief Parallel Noord het minst. Dit komt omdat de alternatieven Bundeling Noord en Bundeling Zuid een vrij lang traject langs het NNN kennen (respectievelijk langs 't Blik en langs boswachterij Dorst).




**Natuurverbindingen**

Alle alternatieven doorsnijden de natuurverbinding Wilhelminakanaal, ook al gebeurt dat op andere plaatsen. Bij alternatieven 1 Parallel Noord en 2 Parallel Noord-'t Blik gaat het alternatief over de bestaande brug over het kanaal (beoordeling neutraal). Bij de andere drie alternatieven wordt een nieuwe brug aangelegd maar blijft de huidige brug bestaan. Vanwege de extra doorsnijding, is de beoordeling licht negatief.

Het kanaal is in gebruik als vliegroute en foerageergebied door vleermuizen waaronder de lichtgevoelige soorten meervleermuis en watervleermuis. Bij het verlichten van de brug moet daarom rekening worden gehouden met deze soorten.

**Groenblauwe Mantel**
Alle alternatieven hebben minimaal een licht negatief effect op de Groenblauwe mantel. Het alternatief Bundeling Noord heeft een negatieve beoordeling en Parallel Noord-nieuwe brug een zeer negatieve beoordeling, omdat meer hectare van de mantel wordt doorsneden.

**Versnippering**
Alle alternatieven zorgen voor 1 extra doorsnijding van het NNN, ook al verschillen de lengtes van de doorsnijding enigszins. De alternatieven verschillen wel in het aantal extra doorsnijdingen van de Groenblauwe mantel, van 0 door alternatieven Parallel Noord en Parallel Noord-'t Blik, 2 door alternatief Bundeling Zuid en 4 door alternatieven Bundeling Noord en Parallel Noord-nieuwe Brug.

**Flora & Faunawet**
In het plangebied en omgeving komen diverse beschermde soorten voor.
De beschermde soort wilde marjolein kan voorkomen, namelijk langs de Groenstraat ten westen van Dongen. Een groot aantal broedvogelsoorten met jaarrond beschermde nesten kan voorkomen in het studiegebied. Aangetoond is in ieder geval het voorkomen van havik, sperwer, buizerd, boomvalk, kerkuil, steenuil, ransuil, gierzwaluw en huismus. Van het Wilhelminakanaal is bekend dat deze wordt gebruikt als vlieg- en trekroute door gewone dwergvleermuis, laatvlieger, watervleermuis en meervleermuis. De eekhoorn kan in bossen in het studiegebied voorkomen maar vooralsnog zijn verblijfplaatsen (nesten) niet aangetroffen. Alleen van het bos ten zuiden van het Wilhelminakanaal zijn waarnemingen van reptielen bekend, namelijk van de levendbarende hagedis. Beschermde soorten amfibieën kunnen alleen in de poelen binnen het studiegebied voorkomen. Het betreft dan de beschermde soorten vinpootsalamander en alpenwatersalamander.

Binnen het criterium beschermde soorten worden de alternatieven met het meeste oppervlakteverlies aan leefgebied bos 3 Bundeling Noord, 4 Bundeling Zuid en 5 Parallel Noord-nieuwe brug) het meest negatief beoordeeld.

### 4.2.9 Landschap
In het studiegebied van het project N629-Westerlaan is sprake van één landschapstype, namelijk: het dekzandlandschap. Het landschapstype is onderdeel van het West-Brabantse zandlandschap.

Het gebied noordelijk van het Wilhelminakanaal tussen de Rijksweg A27 en het bosgebied van Het Blik bestaat voornamelijk uit open landbouwgronden. Het gebied van Het Blik (westelijk van Dongen) kenmerkt zich door kleinschaligheid en een afwisseling van bosjes, landschapselementen en agrarische gronden.

De impact op de structuur van het landschap bij het gezamenlijke noordelijke deel van de alternatieven is zeer negatief. De grote schaal van het gebied en de daarbij horende openheid worden doorsneden, wat een belangrijke impact heeft op de uitstraling van het gebied. De openheid die resteert is van een kleine omvang, waardoor deze veel minder herkenbaar wordt. Daarnaast is er in beperkte mate sprake van aantasting van landschapselementen.

Bij alternatief 1 wordt het effect op het landschap als beperkt of neutraal beoordeeld (licht negatief in de totaalbeoordeling door noordelijk gedeelte). Dit komt doordat de aantasting op de structuur van het landschap gering is en er in beperkte mate sprake is van aantasting van de landschapselementen. Dit wordt verklaard doordat het alternatief grotendeels het huidige tracé volgt.

Alternatief 2 Parallel Noord 't Blik en 4 Bundeling Zuid hebben een zeer negatief effect op het landschap. Dit komt door de impact op de structuur van het landschap (historisch verkavelingspatroon, open gebieden) en het effect op de landschapselementen (historische wegen, oude bossen). Aangezien in dit gebied sprake is van kleinschalige en historische structuren weegt het effect op de landschapselementen zwaar. Een aantasting van deze landschapselementen is bepalend voor de uitstraling en beleving van de kwaliteit van het gebied. Daarnaast heeft de aanleg van een nieuwe brug over het Wilhelminakanaal bij alternatief 4 Bundeling Zuid invloed op het landschapsbeeld.

Alternatief 3 Bundeling Noord heeft een negatief effect op het landschap. De impact op de structuur van het landschap is beperkt. Er is echter sprake van een negatief effect op de landschapselementen, in het bijzonder de waardevolle esakkers tussen het kanaal en de huidige N629. Een nieuwe brug over het Wilhelminakanaal kan tenslotte het beeld van het landschap ter plaatse gaan domineren.

Alternatief 5 heeft een negatief effect op het landschap. De impact op de structuur van het landschap is licht negatief en op landschapselementen negatief. Aangezien in dit gebied sprake is van kleinschalige en historische structuren weegt het effect op de landschapselementen zwaar in de effectbeoordeling. Voor een groot deel wordt het bosgebied van 't Blik doorsneden en is het noodzakelijk is om een ruime hoeveelheid beplanting te verwijderen.
Daarnaast wordt de afwisseling van het halfopen en meer besloten landschap aangetast, doordat het tracé deze gebieden doorkruist. Net als in alternatief 3 en 4 kan een nieuwe brug over het Wilhelminakanaal het beeld van het landschap te plaatse gaan domineren.

### 4.2.10 Cultuurhistorie

Uit oogpunt van de aantasting van cultuurhistorische structuren en elementen scoort alternatief 1 het beste. Dit wordt verklaard doordat het alternatief grotendeels het huidige tracé volgt.
De alternatieven 2 Parallel Noord 't Blik en 4 Bundeling Zuid hebben een zeer negatief effect op de cultuurhistorie. Aangezien in dit gebied sprake is van kleinschalige en historische structuren weegt het effect op de structuur van het landschap zwaar. Een aantasting van deze structuur is bepalend voor de uitstraling en beleving van de kwaliteit van het gebied.
De alternatieven 3 en 5 hebben een negatief effect op de cultuurhistorie. De impact op de structuur van het landschap is negatief en op cultuurhistorische elementen (zoals waardevolle cultuurhistorische lijnen) zeer negatief.

### 4.2.11 Archeologie

Met de "verwachtingswaarde" wordt de trefkans op bodemvondsten aangegeven. Bij een ruimtelijke besluit dient men rekening te houden met de in de grond aanwezige, dan wel te verwachten archeologische waarden (artikel 38a Monumentenwet).

Bij de archeologische verwachtingswaarden wordt gekeken naar de impact van de tracéalternatieven op de mate van doorsnijding van gebieden met een lage, middelhoge of hoge trefkans op archeologische vondsten.

Op de archeologische verwachtingswaarde hebben de alternatieven een licht negatief effect, met uitzondering van alternatief 1, omdat dit alternatief grotendeels gebruik maakt van het bestaande tracé. Over het algemeen worden gebieden doorsneden met een lage en middelhoge trefkans. Doorsnijding van gebieden met een hoge trefkans vindt niet plaats.

Voor het uiteindelijk te kiezen voorkeursalternatief zal in de ruimtelijke procedure het proces van de Archeologische Monumentenzorg altijd moeten worden opgestart. Dit houdt in dat er verdere inventarisatie zal moeten plaatsvinden van de archeologische resten in het gekozen tracé, door middel van verkennend, karterend en waarderend veldonderzoek. Als er zich binnen het gekozen tracé resten bevinden die door de bevoegde overheid behoudenswaardig worden geacht, dan worden deze geselecteerd en vervolgens aan een maatregel onderworpen. Daar waar het tracé niet gewijzigd kan worden en het een behoudenswaardige vindplaats doorsnijdt, zal in de regel behoud ex situ plaats moeten vinden in de vorm van een opgraving of archeologische begeleiding.

### 4.2.12 Grondgebruik

Alternatief 2 Parallel Noord-'t Blik heeft een negatieve beoordeling, omdat voor acht woningen verlies van woonfunctie te verwachten is. De overige alternatieven scoren licht negatief, omdat tussen de 1 en 3 woningen worden geraakt. Binnen de beoordelingsklasse is het effect van alternatieven 3 en 4 het geringst, omdat voor één enkele woning verlies van woonfunctie optreedt.

Alle alternatieven scoren licht negatief op het verlies van bedrijfsgebouwen, omdat tussen de 1 en 3 bedrijven worden geraakt. De beoordeling is niet onderscheidend. Binnen de beoordelingsklasse is het effect van de alternatieven 1, 4 en 5 het geringst (verlies van één bedrijfsgebouw).

Alternatief 1 heeft het minste oppervlakteverlies van landbouwpercelen, omdat over een grotere lengte het huidige tracé van de Heistraat wordt gevolgd. De score is licht negatief.
De alternatieven 2 en 5, die ten opzichte van alternatief 1 eerder afbuigen naar het zuiden, doorsnijden een iets grotere oppervlakte en hebben ook een licht negatieve beoordeling.
Alternatief 3 heeft ook een licht negatieve beoordeling, maar doorsnijdt binnen de beoordelingsklasse wel meer landbouwgebied. Alternatief 4 heeft het grootste oppervlakteverlies van landbouwpercelen door de ligging in het agrarische rijke middengebied van het plangebied en scoort negatief.

Voor versnippering van landbouwgronden is de beoordeling niet onderscheidend, alle alternatieven hebben een licht negatieve beoordeling.

Alternatief Parallel Noord 't Blik heeft een negatieve beoordeling voor recreatie, vanwege de doorsnijding van meer recreatieve routes bij Dongen.
Alternatief 4 Bundeling zuid heeft een negatieve beoordeling, vanwege het grotere oppervlakteverlies bos dat voor recreatie gebruikt kan worden. De alternatieven 1 Parallel Noord, 3 Bundeling Noord en 5 Parallel Noord-nieuwe brug hebben alleen licht negatieve beoordelingen.

## 4.3 Mitigerende maatregelen

De negatieve effecten kunnen verder beperkt woorden door mitigerende maatregelen, zoals geluidsvoorzieningen, landschappelijke inpassing, hydrologische maatregelen, het ophangen van vleermuis- en vogelkasten et cetera. Door het toepassen van mitigerende maatregelen kan de effectbeoordeling op bepaalde thema's verbeteren. Onderstaand worden voor de belangrijkste thema's de mogelijke mitigerende maatregelen genoemd.

**Mitigerende maatregelen verkeer**

Per alternatief kunnen de kruispuntinrichtingen nog geoptimaliseerd worden. Het gaat hierbij specifiek om het aantal opstelstroken. Daarmee wordt de afwikkeling van het verkeer op de kruisingen bespoedigd, wat gunstig is voor het auto- en vrachtverkeer, als wel voor het langzaam verkeer dat van de kruispunten gebruik maakt. Een verbeterde doorstroming op deze kruispunten zal ook op de aspecten leefbaarheid en geluid een positief effect hebben.

**Mitigerende maatregelen geluid**
Door middel van mitigerende maatregelen, uitgaande van bronmaatregelen en schermmaatregelen om overschrijding van de maximale ontheffingswaarde te mitigeren, kunnen alternatieven positiever beoordeeld worden. Door het toepassen van een bronmaatregel als het stellen van eisen aan de geluidproductie van de wegverharding kan de geluidbelasting met 2 tot 5 dB worden verlaagd. Eventueel zou het wegdek kunnen worden gecombineerd met een geluidscherm, waardoor een effect van 5 dB gehaald kan worden. Afhankelijk van de situatie van de weg ten opzichte van de woningen zal het scherm een bepaalde hoogte moeten hebben.

**(Compenserende en) mitigerende maatregelen bodem en water**
Voor oppervlaktewaterkwantiteit geldt dat er een verplichting is om de toename van verhard oppervlak te compenseren door middel van de aanleg van waterberging. En de demping van watergangen wordt gecompenseerd door de aanleg van nieuwe watergangen om een goede waterafvoer te garanderen. Dit zijn de uitgangspunten die vanuit waterschap Brabantse Delta opgelegd worden.

Het effect van de afstroming van vervuild water kan verminderd worden door het toepassen van een zuiverende berm (meer dan wettelijk noodzakelijk is). Het effect van verwaaiing kan verminderd worden door het toepassen van een open asfalt beton. Dit kan de omvang van verwaaiing sterk reduceren. Ook het toepassen van een obstakel (zoals een scherm of beplanting) kan het effect van verwaaiing verminderen.

Voor grondwaterkwaliteit worden de negatieve effecten veroorzaakt door afspoeling van vervuiling, die terecht komt in het grondwater, en door calamiteiten. Het toepassen van een zuiverende berm vermindert de omvang van de vervuiling naar het grondwater.

Voor grondwaterkwantiteit worden de tijdelijke effecten door bemaling bij aanleg van de fietstunnel al voorkomen door mitigerende maatregelen, zoals retourbemaling. In de permanente situatie worden de grondwaterstromingen nauwelijks beïnvloed. Bij de uitvoering dient er aandacht voor te zijn dat de juiste maatregelen worden genomen om de tunnel en bemaling hydrologisch neutraal uit te voeren.

**(Compenserende en) mitigerende maatregelen Natuur** Aantasting van het NNN kan alleen plaatsvinden als er geen reële alternatieven zijn én als er sprake is van redenen van groot openbaar belang. Wanneer kan worden aangetoond dat het plan aan deze voorwaarden voldoet, moet voor bijvoorbeeld de mitigatie van effecten van geluidsverstoring een plan worden opgesteld. In het geval van overschot van grond valt hierbij bijvoorbeeld te denken aan het opwerpen van een wal van circa 1 tot 2 meter hoog die landschappelijk wordt geïntegreerd.

Waar mitigerende maatregelen niet volstaan, moet de aantasting worden gecompenseerd door het realiseren van gelijkwaardige gebieden, liefst in of nabij het aangetaste gebied. Compensatie is echter eventueel ook in financiële zin mogelijk. In het MER is een indicatieve berekening uitgevoerd voor de eventuele opgave van compensatie per alternatief vanwege areaalverlies NNN en verstoring door geluid. Voor alternatief 1 Parallel Noord is de minste compensatie nodig (2,74 ha) gevolgd door alternatief 2 Parallel Noord 't Blik (7,71 ha). Daarna volgen alternatief 3 Bundeling Noord (21,06 ha) en alternatief 5 Parallel Noord - nieuwe brug (16,62 ha). De meeste compensatie is vereist bij alternatief 4 Bundeling Zuid (36,42 ha).

Voor alle genoemde beschermde soorten bestaan er in de praktijk mogelijkheden om effecten te voorkomen of te minimaliseren door een passende locatiekeuze, inrichting en uitvoeringstijdstip. Zo nodig kunnen aanvullend ook mitigerende maatregelen worden getroffen zoals het realiseren van alternatieve broedgelegenheid (bijvoorbeeld nestkasten) of kan de kwaliteit van het omringende leefgebied worden behouden of zelfs verbeterd. Verder kan de brug over het Wilhelminakanaal natuurvriendelijk worden ontworpen, bijvoorbeeld door vleermuiskasten onder de brug te hangen. Andere voorbeelden zijn het verplaatsen van planten naar geschikte standplaatsen, graven van nieuwe poelen / creëren van nieuw landhabitat en de aanplant van bomen.
Het werken volgens een gericht plan of werkprotocol is noodzakelijk. Voor tabel 2-soorten van de Flora en Faunawet dient daarbij worden gewerkt volgens een goedgekeurde gedragscode. Voor tabel 3-soorten en vogels zal aangetoond moeten worden dat een overtreding van de verbodsbepalingen effectief kan worden voorkomen.

**Landschap**
De inpassing van de weg in het landschap wordt versterkt als vanuit een bredere visie op het landschappelijk raamwerk wordt gewerkt. Daarmee wordt het mogelijk om de weg ook in te passen door juist de landschappelijke kwaliteiten van de omgeving te versterken, in plaats van alleen te richten op een inpassing van de weg zelf. Zo kan de weg als nieuwe laag in de ontwikkeling van het landschap worden gezien, waarbij ook (de historie van) het bestaande landschap wordt meegenomen, gewaardeerd en versterkt.

Bij het ontwikkelen van een nieuw tracé voor de N629-Westerlaan vervalt de waarde van de openheid en is het essentieel om het gebied weer een landschappelijke betekenis te geven. Dit is te bereiken door een robuust groen raamwerk met landschapselementen te creëren. Naast het begeleiden van het tracé met landschapselementen kunnen bijvoorbeeld haaks op het tracé (op de perceelgrenzen) landschapselementen worden toegevoegd om de kleinschalige en groene identiteit te versterken. Op deze wijze kan het negatieve effect worden verminderd bij de verschillende alternatieven, met uitzondering van alternatief 2 Parallel Noord 't Blik. Het effect blijft negatief vanwege de doorsnijding van oude (cultuurhistorische) wegen, waardoor deze niet meer beeldbepalend zijn en als structuurdragers voor het gebied dienen.

**Grondgebruik**
Door minimale verschuivingen van het tracé is het in enkele gevallen mogelijk om bebouwing te sparen. Dit wordt voor het voorkeursalternatief in detail onderzocht.

De praktijk leert dat de effecten voor de landbouw sterk afhankelijk zijn van de wijze waarop eventuele grondaankoop, grondruil et cetera wordt vormgegeven. Gunstige kavelruil kan de negatieve effecten van het oppervlakteverlies en de versnippering verminderen. Voor het uiteindelijk te kiezen voorkeurstracé wordt dit in een later stadium verder uitgewerkt.
Versnippering kan ook worden verminderd door minimale verschuivingen van het tracé, zoveel mogelijk op of tegen bestaande wegenstructuren. Op deze manier ontstaan er minder nieuwe doorsnijdingen en wordt aangesloten bij een bestaande doorsnijding.

Door minimale verschuivingen van het tracé is het in enkele gevallen mogelijk om recreatie gebieden te sparen. Dit wordt voor het voorkeursalternatief in detail onderzocht.
Als maatregel voor de recreatieve routes kan ook worden gedacht aan het verleggen van de recreatieve route naar een plek waar de omgeving aantrekkelijker is (verder van de wegen) om de uitstraling van de recreatieve route te verbeteren.
Op de oversteeklocaties kan gekeken worden naar een fiets- en voetganger vriendelijke inrichting, zodat een veilige, snelle en soepele (geringe wachttijden, heldere bebording) oversteek mogelijk is.

## 4.4 Resumé

De alternatieven zijn onderscheidend als het gaat om de mate waarin ze een oplossing bieden voor de gesignaleerde knelpunten.

De prioritaire doelstellingen voor de verbinding N629/Westerlaan Oosterhout-Dongen zijn:
- Verbetering van de verkeersafwikkeling / doorstroming
- Verbetering van de verkeersveiligheid
- Verbetering van de leefbaarheid (oversteekbaarheid, geluid, luchtkwaliteit, gezondheid)

In deze paragraaf wordt beschreven in hoeverre de prioritaire doelen behaald worden door de verschillende alternatieven. Naast de effecten op de prioritaire doelstellingen, treden er op andere milieuthema's ook onderscheidende effecten op. Dit wordt volgend op de alinea's over doelbereik beschreven.

**Doelbereik**
Uit de effectvergelijking blijkt dat de alternatieven 3 Parallel Noord, 4 Bundeling Zuid en 5 Parallel Noord-Nieuwe Brug de hoofddoelen en subdoelen behalen voor zowel verkeer als leefbaarheid. Voor een belangrijk deel hangen de positieve effecten van deze alternatieven samen met de afname van de verkeersintensiteit op de huidige N629 en de Westerlaan doordat een groot deel van het verkeer via een nieuw tracé rijdt. De doorstroming en geluidsbelasting verbeteren hierdoor in sterke mate langs deze route.

Ondanks de aanpassingen aan de N629/Westerlaan is er echter geen sprake van een wijziging van de spitsreistijd. De reistijd wordt op dit traject vooral bepaald door de kruispunten. Door het optimaal inrichten van de kruispunten is op dit punt alsnog winst te behalen.
Bij alternatief 5 is wel een lichte verslechtering van de oversteekbaarheid aan de orde door de parallelle ligging van de bestaande en nieuwe N629 weginfrastructuur.

Alternatief 2 voldoet ook deels aan de gestelde doelen. Alternatief 2 voldoet aan verschillende subdoelen voor verkeer (zoals een betere verkeersafwikkeling-I/C waarden) en leefbaarheid (geluid). Bij dit alternatief is er echter sprake van beperkt langere reistijden, de oversteekbaarheid verslechtert, en het leefklimaat verslechtert.

Alternatief 1 blijft het verst verwijderd van de gestelde projectdoelen. Dit alternatief heeft onder andere een negatieve beoordeling op het aantal geluidgehinderden, vanwege verkeer dat via de Westerlaan blijft rijden. Alternatief 1 voldoet wel aan verschillende subdoelen voor verkeer.

De alternatieven behalen, met uitzondering van alternatief 1, voor het merendeel de gestelde projectdoelen. Daartegenover staan negatieve effecten op voornamelijk de thema's natuur en landschap.

**Natuur en Landschap**
Voor het criterium beschermde gebieden worden vooral de alternatieven 3 t/m 5 het meest negatief beoordeeld (en in mindere mate alternatief 2 Parallel Noord 't Blik). Alternatief 1 Parallel Noord scoort het minst negatief. Binnen het criterium beschermde soorten worden de alternatieven met het meeste oppervlakteverlies aan bos (3 Bundeling Noord, 4 Bundeling Zuid en 5 Parallel Noord-nieuwe brug) het meest negatief beoordeeld.
Uiteindelijk wordt het alternatief 1 Parallel Noord voor Natuur het best beoordeeld, gevolgd door alternatief Parallel Noord-'t Blik. De overige drie alternatieven scoren even negatief.

De impact op de structuur van het landschap is overwegend negatief voor de verschillende alternatieven, in het bijzonder voor de alternatieven 2 Parallel Noord 't Blik en alternatief 4 Bundeling Zuid. De beoordeling van deze twee alternatieven zal nauwelijks veranderen door het toepassen van inpassingsmaatregelen. Bij de overige alternatieven zijn goede mogelijkheden om de weg in het landschap in te passen om zodoende het negatieve effect te verzachten.

# 5 Leemtes in kennis en evaluatieprogramma

**In dit hoofdstuk wordt aangegeven op welke onderdelen kennis of informatie ontbreekt die (mogelijk) relevant is voor de besluitvorming. De genoemde leemten in kennis vormen aandachtspunten voor het monitoringsprogramma, dat in het kader van een m.e.r. moet worden uitgevoerd tijdens en na realisatie van het voornemen.**

## 5.1 Leemten in kennis

Het MER is een momentopname. Om een goede vergelijking te kunnen maken tussen de alternatieven is de beschikbare informatie ruim voldoende gebleken. Er zijn dan ook geen leemten in kennis en/of informatie die een zorgvuldige besluitvorming (keuze uit de alternatieven/varianten en principekeuze voor mitigerende maatregelen) in de weg staan.

Er zijn diverse onzekerheden te benoemen. Ook is in dit MER een aantal aannames gedaan. Deels hangen deze samen met externe factoren (ontwikkelingen buiten het project om, zoals autonome groei van de mobiliteit), deels houdt dit rechtstreeks verband met het gegeven dat op dit moment van de planvorming nog geen definitieve uitgewerkte ontwerpen zijn gemaakt. Tot slot zijn toekomstige ontwikkelingen in verkeer, luchtkwaliteit, geluidhinder en natuurwaarden (stikstofdepositie, geluidsverstoring) met modellen berekend. De resultaten van modelberekeningen gaan altijd gepaard met onzekerheidsmarges.

**Onzekerheden in effectbepaling**

Ten behoeve van de effectbepaling in dit MER is gerekend met verschillende rekenmodellen voor verkeer, geluid, lucht, stikstof en gezondheid. De modelberekeningen geven de best mogelijke bepaling van de milieueffecten. De resultaten van de modelberekeningen kennen echter onzekerheidsmarges. Als het resultaat van de ene berekening het vertrekpunt voor een volgende berekening is, dan wordt de onzekerheid groter. Effecten kunnen in de toekomst in werkelijkheid meevallen, maar ook tegenvallen.

In het MER wordt op de volgende wijze rekening gehouden met de onzekerheidsmarges.

- In het MER worden bij de aanzet voor het evaluatieprogramma maatregelen benoemd om risico's te beheersen
- De daadwerkelijk optredende effecten van het voorkeursalternatief worden te zijner tijd gemonitord en geëvalueerd door het bevoegd gezag; het bevoegd gezag kan hiervoor een evaluatieprogramma opstellen

## 5.2 Aanzet evaluatieprogramma

Een monitoringsprogramma heeft tot doel te onderzoeken in hoeverre de beschreven gevolgen voor het milieu (deels op basis van aannames en inschattingen) daadwerkelijk optreden in de vorm en intensiteit waarin zij zijn beschreven. Ook kan worden gecontroleerd of de leemten in kennis hebben geleid tot andere inzichten / effecten. Wanneer de feitelijke effecten wezenlijk afwijken van de voorspelde effecten, kan de provincie Noord-Brabant (aanvullende) maatregelen nemen.

# Bijlage 5 – Aerius

**Notitie en berekening**

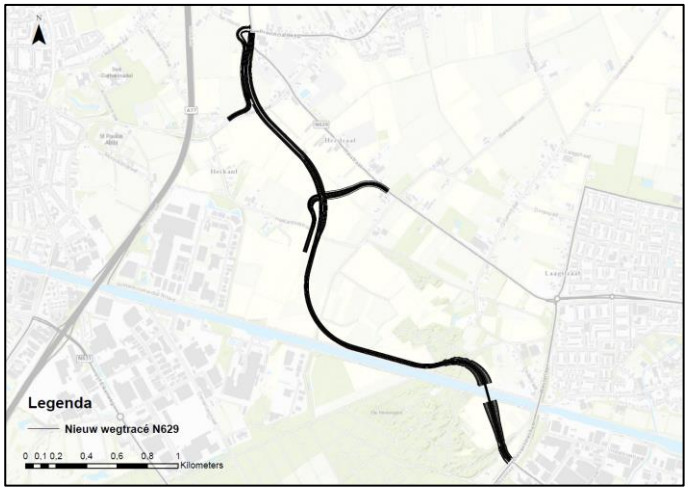
# Memo

| | |
|---|---|
| memonummer | 20180419-411984-rev01 |
| datum | 19 april 2018 |
| aan | Provincie Noord-Brabant |
| van | R. Patijn |
| goedkeuring | E. Been |
| project | Provinciaal inpassingsplan N629 |
| projectnr. | 411984 |
| betreft | Natuurtoets gebiedsbescherming PIP N629 |
| | |
| Bijlage 1 | AERIUS_bijlage_20180409113519_RbokZczBDid7 |

**Inleiding**
De bestaande N629 en de Westerlaan vormen de verbinding tussen Dongen en Oosterhout. De N629 en Westerlaan kennen problemen met betrekking tot doorstroming, verkeersafwikkeling, bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Als toekomstbestendige oplossing voor de verkeersproblematiek tussen Dongen en Oosterhout krijgt de N629 een andere ligging. Dit tracé zorgt voor een betere doorstroming op de N629 en bereikbaarheid van onder andere het toekomstige bedrijventerrein Everdenberg Oost. Daarnaast worden enkele bestaande wegen aangepast en worden enkele bestaande aansluitingen opgeheven. De ontwikkelingen leiden tot andere verkeersintensiteiten op de wegen in de omgeving. Het verkeer zorgt voor de emissie van stikstofoxiden ($NO_x$) en ammoniak ($NH_3$). Deze emissies kunnen tot veranderingen van de stikstofdepositie in de omliggende Natura 2000-gebieden leiden.

In het kader van de Wet natuurbescherming moet beoordeeld worden of de voorgenomen activiteiten een verslechterend of significant verstorend effect zouden kunnen hebben op de nabijgelegen Natura 2000-gebieden. Om die reden is het effect van de openstelling van het nieuwe wegtracé op de stikstofdepositie op de Natura 2000-gebieden in beeld gebracht en beoordeeld. Dit onderzoek is uitgevoerd in het kader van een ruimtelijke plan.

Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied met voor stikstof gevoelige habitattypen betreft de *Langstraat*, gelegen op circa 7,3 kilometer van het plangebied Zie figuur 2). Gelet op de afstand van het wegtracé tot de omliggende Natura 2000-gebieden, leidt van alle verstoringsfactoren alleen stikstofdepositie mogelijk tot negatieve effecten.
De gebruiksfase is, mede gelet op de afstand tot de natura 2000-gebieden, maatgevend ten opzichte van de realisatiefase. In onderstaande figuur is het nieuwe tracé van de N629 weergegeven.



**Figuur 1: Ligging nieuw wegtracé N629 (zwart)**

## Wettelijk kader

Op 1 juli 2015 is het Programma Aanpak Stikstof (PAS) met bijbehorende wetgeving vastgesteld en in werking getreden. Hierdoor is de vergunningverlening in het kader van de Wet natuurbescherming (Wnb) voor het aspect stikstof vereenvoudigd.

In het PAS werken overheden en maatschappelijke partners samen om de stikstofuitstoot te verminderen en daarmee ook economische ontwikkelingen mogelijk te maken. Door middel van brongerichte maatregelen wordt een (extra) daling van de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden bereikt. Een deel van de daling van de stikstofdepositie komt beschikbaar als depositieruimte voor economische ontwikkelingen. Het overige deel komt ten goede aan de natuur waardoor gewaarborgd is dat de Natura 2000-doelen worden gehaald.




**Figuur 2: Schematische verdeling depositieruimte**

Het PAS verdeelt de gecreëerde depositieruimte in vier delen, zie ook bovenstaande afbeelding.

**Tabel 1: Toelichting bij de schematische verdeling van de depositieruimte**

| Delen | Beschrijving |
|---|---|
| Autonome groei | Reservering voor autonome groei. Het betreft ontwikkelingen waarvoor vooraf geen toestemming vereist is, zoals toename van de bevolking of het autobezit. |
| Ruimte voor grenswaarden | Reservering voor initiatieven met een stikstofdepositie beneden de grenswaarde. Deze grenswaarde is normaal gesproken 1 mol per hectare per jaar, maar kan bij te weinig depositieruimte worden verlaagd naar 0,05 mol per hectare per jaar. |
| Vrije ruimte (segment 2) | Vrije depositieruimte waarmee het bevoegd gezag een vergunning kan verlenen aan initiatiefnemers voor projecten met een stikstofdepositie boven de grenswaarde. |
| Prioritaire projecten (segment 1) | Gereserveerde depositieruimte voor projecten die zijn opgenomen in bijlage 1 bij de Regeling natuurbescherming. Het gaat om projecten van provinciaal belang of van Rijksbelang, zoals bijvoorbeeld de projecten van het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT). |

De depositieruimte van de segmenten 1 en 2 wordt ontwikkelingsruimte genoemd. Indien men gebruik wil maken van deze ontwikkelingsruimte dient voor een project een vergunning aangevraagd te worden bij het bevoegd gezag, die vervolgens deze ontwikkelingsruimte kan toebedelen.

Op basis van de berekende maximale bijdrage van een project aan de stikstofdepositie op een voor stikstof gevoelig habitat in een Natura 2000-gebied zijn er drie mogelijkheden:

- Als de maximale bijdrage boven de grenswaarde (in de regel 1 mol per hectare per jaar) ligt, is een vergunning ingevolge de Wnb benodigd.
- Als de maximale bijdrage minder dan de grenswaarde bedraagt, kan in de regel volstaan worden met een melding.
- Als de maximale bijdrage 0,05 mol per hectare per jaar (= drempelwaarde) of lager is, dan gelden er geen procedurele verplichtingen op grond van de Wnb (geen vergunning, geen melding).

In verband met de schaarste aan depositieruimte heeft het bevoegd gezag beleid vastgesteld waarin de aan een project toe te delen ontwikkelingsruimte wordt beperkt. Met dit beleid moet rekening worden gehouden bij het aanvragen van een vergunning ingevolge de Wnb.

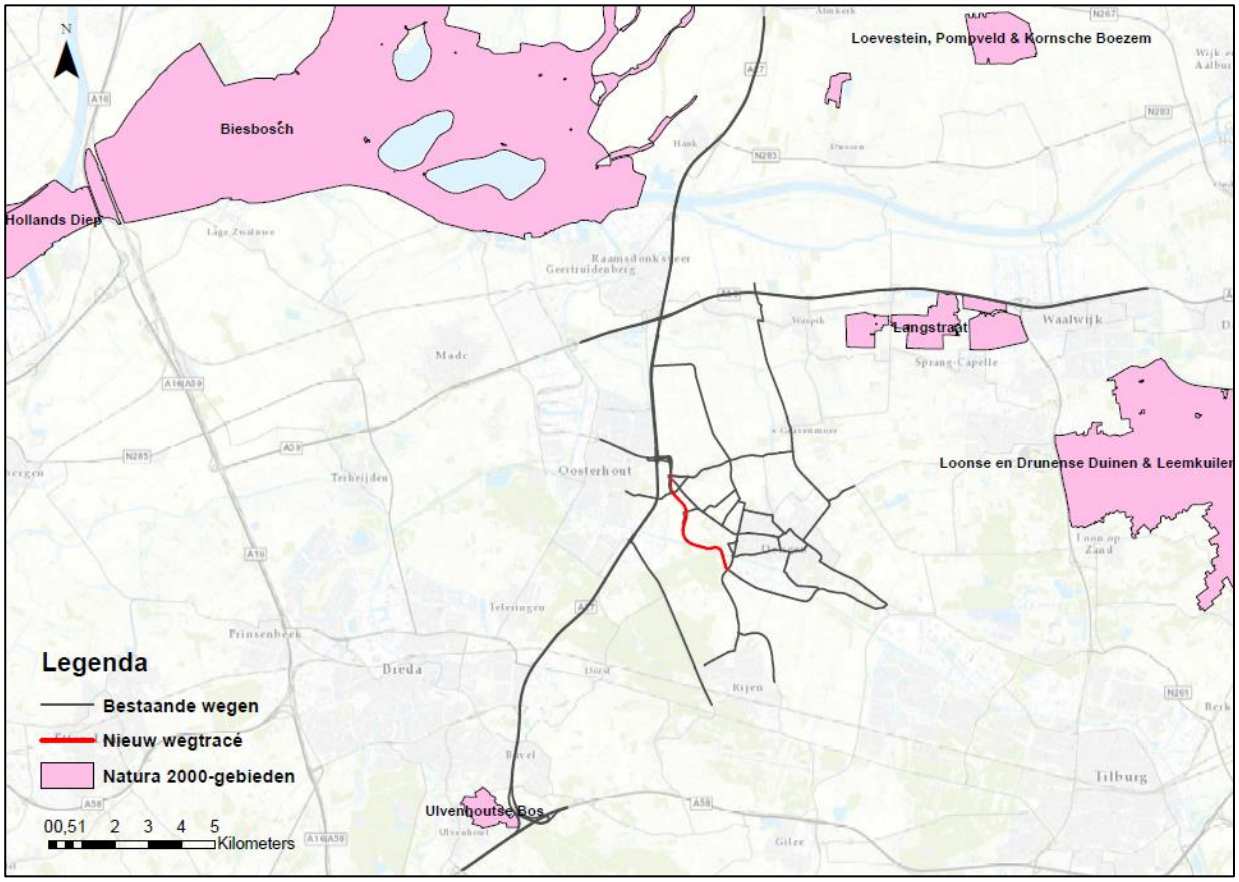
Bij een wijziging van een bestaand project kan ontwikkelingsruimte worden toebedeeld voor de toename aan stikstofdepositie ten opzichte van een eerder voor dat project verleende vergunning op grond van de Wet natuurbescherming of een melding onder het PAS. Bij het ontbreken daarvan mag de toename worden bepaald ten opzichte van de zogenaamde referentiesituatie.

**Uitgangspunten**
De stikstofdepositie is berekend met het wettelijk verplicht gestelde rekenprogramma AERIUS Calculator, versie 2016L, voor het rekenjaar 2018. Het jaar 2018 is het verwachte jaar van besluitvorming en daarmee het eerste jaar waarin effecten van de openstelling op de stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden mogelijk zijn.

Als gevolg van het nieuwe wegtracé wijzigen de verkeersintensiteiten op de N629 en omliggende wegvakken. Dit verkeer zorgt voor emissies stikstofdioxide ($NO_x$) en ammoniak ($NH_3$). Deze emissies kunnen tot veranderingen van de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden leiden. Om het effect in stikstofdepositie te bepalen is de plansituatie vergeleken met de referentiesituatie (projecteffect). De referentiesituatie betreft de (toekomstige) situatie zonder realisatie van de nieuwe N629. De plansituatie omvat de beoogde situatie waarbij het nieuwe wegtracé van de N629 is gerealiseerd en enkele aansluitingen zijn aangepast of opgeheven. Bij de berekeningen zijn alle nieuwe en aan te passen wegen meegenomen, alsmede wegen waarop sprake is van een relevante toe- of afname als gevolg van het voorgenomen plan.

*Referentiesituatie – plansituatie*
Voor de berekening van zowel de referentiesituatie als de plansituatie is uitgegaan van verkeerscijfers afkomstig uit het luchtkwaliteitonderzoek ‘’*20170922-411984-rap-N629-lkw-rev02*’’. Deze verkeerscijfers zijn gebaseerd op de Regionale verkeers- en milieukaart (RVMK).

Voor zowel de referentiesituatie als de plansituatie is gerekend met de aangeleverde verkeersgegevens voor het jaar 2030. Omdat normaal gesproken sprake is van een (autonome) groei van het verkeer zijn de nu gehanteerde verkeersgegevens voor 2030 naar verwachting hoger dan de daadwerkelijke intensiteiten in het rekenjaar 2018. Voor de doorrekeningen is dan ook sprake van een worst-case benadering. In onderstaande figuur is een overzicht gegeven van de wegvakken die zijn meegenomen in de AERIUS-berekening, alsmede de ligging van omliggende Natura 2000-gebieden.



**Figuur 2: Onderzochte wegen (zwart en rood) en omliggende Natura 2000-gebieden (paars)**

**Resultaten en conclusie**
Uit de berekening volgt dat de drempelwaarde van 0,05 mol N/ha/jaar als gevolg van het nieuwe tracé van de N629, ter plaatse van voor stikstof gevoelige habitats in de Natura 2000-gebieden, niet wordt overschreden. De hoogst berekende toename op een PAS-Natura 2000-gebied bedraagt 0,01 mol/ha/jaar op het Natura 2000-gebied *Langstraat*. Op de Natura 2000-gebieden de *Biesbosch* en het *Ulvenhoutse Bos* is sprake van een lichte afname van de stikstofdepositie. De AERIUS-PDF met de invoergegevens en rekenresultaten is als bijlage 1 toegevoegd.

Het PAS is, inclusief de binnen het programma beschikbare ontwikkelingsruimte en de bijdragen van ontwikkelingen beneden de drempelwaarde van 0,05 mol N/ha/jaar, in zijn geheel passend beoordeeld. De gebiedsanalyses die onderdeel uitmaken van het programma, vormen de onderbouwing van de passende beoordeling op gebiedsniveau. In de gebiedsanalyses is voor elk Natura 2000-gebied onderbouwd dat het gebruik van de ontwikkelingsruimte en de bijdrage van de ontwikkelingen beneden de drempelwaarde van 0,05 mol N/ha/jaar de natuurlijke kenmerken van de te beschermen habitattypen en leefgebieden van de soorten niet zal aantasten.

Doordat de ontwikkeling een bijdrage aan de stikstofdepositie heeft van maximaal 0,01 mol N/ha/jaar op een voor stikstof gevoelig habitat en de bijdragen onder de drempelwaarde in zijn geheel passend zijn beoordeeld, kan uitgesloten worden dat het plan leidt tot de aantasting van de natuurlijke kenmerken van enig Natura 2000-gebied en de betreffende instandhoudingsdoelen in gevaar komen. Het aspect stikstofdepositie vormt dan ook geen belemmering voor de vaststelling van het Provinciaal Inpassingsplan. Bij de aanleg en het gebruik van het nieuwe wegtracé is een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming of het doen van een melding onder de PAS dan ook niet nodig.

AERIUS CALCULATOR

*Dit document bevat resultaten van een stikstofdepositieberekening met AERIUS Calculator. U dient dit document te gebruiken ter onderbouwing van een vergunningaanvraag in het kader van de Wet natuurbescherming.*

*De resultaten geven de stikstofeffecten van deze activiteit weer voor Natura 2000-gebieden. AERIUS Calculator maakt enkel voor de PAS-gebieden inzichtelijk welke stikstofgevoelige habitattypen er voor komen en op welke hiervan een effect is. Op basis hiervan is aangegeven voor hoeveel hectares ontwikkelingsruimte benodigd is.*

*De berekening op basis van stikstofemissies gaat uit van de componenten ammoniak ($NH_3$) en stikstofoxide (NOx), of één van beide. Hiermee is de depositie van de activiteit berekend en uitgewerkt.*

*Wilt u verder rekenen of gegevens wijzigen? Importeer de pdf dan in de Calculator.*



Berekening Referentie situatie

- Kenmerken
- Samenvatting emissies
- Depositieresultaten
- Gedetailleerde emissiegegevens

Verdere toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via: www.aerius.nl en pas.natura2000.nl.

# AERIUS CALCULATOR

## Contact

| Rechtspersoon | Inrichtingslocatie |
|---|---|
| Provincie Noord Brabant | Diversen, Diversen Dongen |

## Activiteit

| Omschrijving | AERIUS kenmerk |
|---|---|
| N629 | RbokZczBDid7 |

| Datum berekening | Rekenjaar | Rekeninstellingen |
|---|---|---|
| 09 april 2018, 11:35 | 2018 | Berekend voor Wnb. |

## Totale emissie

| | Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil |
|---|---|---|---|
| NOx | 1.036,35 ton/j | 1.035,89 ton/j | -462,64 kg/j |
| NH3 | 45,27 ton/j | 45,24 ton/j | -36,06 kg/j |

## Resultaten

Hectare met hoogste verschil (mol/ha/j)

| Natuurgebied | Verschil |
|---|---|
| Langstraat | + 0,01 |

## Toelichting

Plan situatie

## Locatie
Referentie situatie

Door het grote aantal bronnen wordt er geen kaart weergegeven.

## Emissie
Referentie situatie

| Bron<br>Sector | | Emissie NH3 | Emissie NOx |
|---|---|---|---|
| 1 | 153282<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 3,86 kg/j | 139,07 kg/j |
| 2 | 153284<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 3,56 kg/j | 159,94 kg/j |
| 3 | 155511<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 9,75 kg/j | 369,85 kg/j |
| 4 | 292212725<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 2,31 kg/j | 84,65 kg/j |
| 5 | 292212726<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 1,18 kg/j | 38,02 kg/j |
| 6 | 292212911<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 16,86 kg/j | 912,56 kg/j |
| 7 | 292212918<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 42,76 kg/j | 2.023,80 kg/j |
| 8 | 292212928<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 21,61 kg/j | 1.021,24 kg/j |
| 9 | 292212929<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 2,30 kg/j | 108,55 kg/j |
| 10 | 292212930<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 10,96 kg/j | 518,90 kg/j |
| 11 | 292213182<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 40,26 kg/j | 2.301,53 kg/j |
| 12 | 292213593<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 21,40 kg/j | 1.193,49 kg/j |

| Bron<br>Sector | | Emissie NH3 | Emissie NOx |
|---|---|---|---|
| 13 | 292214010<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 4,11 kg/j | 232,95 kg/j |
| 14 | 292214040<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 2,27 kg/j | 54,84 kg/j |
| 15 | 292214041<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 6,05 kg/j | 149,70 kg/j |
| 16 | 292214042<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 5,84 kg/j | 137,28 kg/j |
| 17 | 292214062<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 5,82 kg/j | 136,08 kg/j |
| 18 | 292214063<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 1,88 kg/j | 44,31 kg/j |
| 19 | 292214066<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 8,81 kg/j | 220,05 kg/j |
| 20 | 292214067<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 7,66 kg/j | 189,84 kg/j |
| 21 | 292214118<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 8,37 kg/j | 196,91 kg/j |
| 22 | 292214120<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 1,13 kg/j | 24,87 kg/j |
| 23 | 292214121<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 4,23 kg/j | 96,57 kg/j |
| 24 | 292214122<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 5,22 kg/j | 119,39 kg/j |
| 25 | 292214123<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 1,94 kg/j | 44,68 kg/j |

| Bron Sector | | Emissie NH3 | Emissie NOx |
|---|---|---|---|
| 26 | 292214367<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 6,74 kg/j | 156,00 kg/j |
| 27 | 292214406<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | < 1 kg/j | 20,61 kg/j |
| 28 | 292214915<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 3,57 kg/j | 94,84 kg/j |
| 29 | 292214916<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 3,53 kg/j | 90,41 kg/j |
| 30 | 292214917<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 5,92 kg/j | 158,07 kg/j |
| 31 | 292214926<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 3,67 kg/j | 97,27 kg/j |
| 32 | 292215422<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 19,71 kg/j | 606,54 kg/j |
| 33 | 292231899<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 22,36 kg/j | 1.207,25 kg/j |
| 34 | 292231933<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 26,96 kg/j | 1.057,63 kg/j |
| 35 | 292231995<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 8,22 kg/j | 458,48 kg/j |
| 36 | 292231997<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 11,90 kg/j | 674,88 kg/j |
| 37 | 292232002<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 1,78 kg/j | 44,17 kg/j |
| 38 | 292232013<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 17,37 kg/j | 446,92 kg/j |

| Bron<br>Sector | | Emissie NH3 | Emissie NOx |
|---|---|---|---|
| 39 | 292232015<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 9,50 kg/j | 232,37 kg/j |
| 40 | 292232039<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 12,95 kg/j | 460,17 kg/j |
| 41 | 292232044<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 9,22 kg/j | 327,66 kg/j |
| 42 | 292232103<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 17,90 kg/j | 496,59 kg/j |
| 43 | 292232426<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | < 1 kg/j | 8,62 kg/j |
| 44 | 292232428<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 2,13 kg/j | 90,60 kg/j |
| 45 | 292232429<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 2,60 kg/j | 113,78 kg/j |
| 46 | 292241016<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 4,37 kg/j | 165,60 kg/j |
| 47 | 292241093<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 14,35 kg/j | 369,31 kg/j |
| 48 | 292241094<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 8,24 kg/j | 212,07 kg/j |
| 49 | 292241096<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | < 1 kg/j | 13,17 kg/j |
| 50 | 292241101<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 10,04 kg/j | 383,29 kg/j |
| 51 | 292241103<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 5,15 kg/j | 196,70 kg/j |

| Bron<br>Sector | | Emissie NH3 | Emissie NOx |
|---|---|---|---|
| 52 | 292241110<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 26,36 kg/j | 821,05 kg/j |
| 53 | 292247953<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 10,12 kg/j | 400,96 kg/j |
| 54 | 292247954<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 6,26 kg/j | 248,01 kg/j |
| 55 | 292247993<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 16,33 kg/j | 413,21 kg/j |
| 56 | 292248776<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 13,39 kg/j | 431,27 kg/j |
| 57 | 292248912<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 6,29 kg/j | 152,71 kg/j |
| 58 | 292248932<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 6,21 kg/j | 145,13 kg/j |
| 59 | 292248936<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 11,74 kg/j | 285,79 kg/j |
| 60 | 292248947<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 10,02 kg/j | 246,01 kg/j |
| 61 | 292249569<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | < 1 kg/j | 14,71 kg/j |
| 62 | 292249659<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 2,79 kg/j | 68,36 kg/j |
| 63 | 292249660<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 6,73 kg/j | 164,93 kg/j |
| 64 | 292249664<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 25,84 kg/j | 668,49 kg/j |

| Bron<br>Sector | | Emissie NH3 | Emissie NOx |
|---|---|---|---|
| 65 | 292249665<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 5,17 kg/j | 133,85 kg/j |
| 66 | 292249669<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 19,97 kg/j | 485,91 kg/j |
| 67 | 292250027<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | < 1 kg/j | 14,49 kg/j |
| 68 | 292252092<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 1,06 kg/j | 32,86 kg/j |
| 69 | 292252094<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | < 1 kg/j | 21,01 kg/j |
| 70 | 292252095<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 1,65 kg/j | 52,20 kg/j |
| 71 | 292253812<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 3,41 kg/j | 91,49 kg/j |
| 72 | 292253816<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 10,08 kg/j | 309,06 kg/j |
| 73 | 292253817<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 4,38 kg/j | 125,44 kg/j |
| 74 | 292253849<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 2,30 kg/j | 55,83 kg/j |
| 75 | 292253850<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 5,15 kg/j | 126,01 kg/j |
| 76 | 292253866<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 9,59 kg/j | 207,76 kg/j |
| 77 | 292253867<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 2,23 kg/j | 55,62 kg/j |

| Bron<br>Sector | | Emissie NH3 | Emissie NOx |
|---|---|---|---|
| 78 | 292253946<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 1,85 kg/j | 90,97 kg/j |
| 79 | 292253951<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | < 1 kg/j | 6,97 kg/j |
| 80 | 292253954<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 2,45 kg/j | 93,69 kg/j |
| 81 | 292253955<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 2,59 kg/j | 100,82 kg/j |
| 82 | 292254040<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 3,13 kg/j | 76,72 kg/j |
| 83 | 292254041<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 13,43 kg/j | 326,63 kg/j |
| 84 | 292254219<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | < 1 kg/j | 34,41 kg/j |
| 85 | 292254220<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | < 1 kg/j | 22,28 kg/j |
| 86 | 292254328<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 1,60 kg/j | 62,35 kg/j |
| 87 | 292254329<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | < 1 kg/j | 19,96 kg/j |
| 88 | 292310943<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 16,09 kg/j | 610,29 kg/j |
| 89 | 292310944<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | < 1 kg/j | 14,10 kg/j |
| 90 | 292310954<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | < 1 kg/j | 3,35 kg/j |

| Bron<br>Sector | | Emissie NH3 | Emissie NOx |
|---|---|---|---|
| 91 | 292310955<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | < 1 kg/j | < 1 kg/j |
| 92 | 292379943<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 5,18 kg/j | 155,29 kg/j |
| 93 | 292379945<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 7,89 kg/j | 192,90 kg/j |
| 94 | 292379946<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 3,80 kg/j | 92,94 kg/j |
| 95 | 292379961<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 16,72 kg/j | 519,95 kg/j |
| 96 | 292379967<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 4,71 kg/j | 113,87 kg/j |
| 97 | 292379968<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 9,16 kg/j | 221,59 kg/j |
| 98 | 292379969<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 22,93 kg/j | 698,74 kg/j |
| 99 | 292379970<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 3,70 kg/j | 112,76 kg/j |
| 100 | 292379971<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 13,40 kg/j | 413,12 kg/j |
| 101 | 292380657<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 5,03 kg/j | 178,66 kg/j |
| 102 | 292380659<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 6,57 kg/j | 249,34 kg/j |
| 103 | 292380660<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 2,26 kg/j | 85,89 kg/j |

| Bron<br>Sector | | Emissie NH3 | Emissie NOx |
|---|---|---|---|
| 104 | 292380662<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 9,57 kg/j | 381,98 kg/j |
| 105 | 292387968<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 1,46 kg/j | 43,58 kg/j |
| 106 | 292387969<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | < 1 kg/j | 24,98 kg/j |
| 107 | 292387980<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 2,07 kg/j | 63,72 kg/j |
| 108 | 292387981<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 5,62 kg/j | 173,11 kg/j |
| 109 | 292387986<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 1,50 kg/j | 38,96 kg/j |
| 110 | 292387987<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 2,29 kg/j | 59,64 kg/j |
| 111 | 292387988<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 2,83 kg/j | 88,09 kg/j |
| 112 | 292387989<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 2,01 kg/j | 62,59 kg/j |
| 113 | 292388600<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 3,54 kg/j | 127,88 kg/j |
| 114 | 292388601<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 1,36 kg/j | 49,01 kg/j |
| 115 | 292388602<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 2,60 kg/j | 82,09 kg/j |
| 116 | 292388603<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 1,37 kg/j | 43,40 kg/j |

| Bron<br>Sector | | Emissie NH3 | Emissie NOx |
|---|---|---|---|
| 117 | 292388606<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 6,70 kg/j | 155,72 kg/j |
| 118 | 292388607<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 1,11 kg/j | 25,88 kg/j |
| 119 | 292388696<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 2,99 kg/j | 106,27 kg/j |
| 120 | 292388697<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | < 1 kg/j | 24,02 kg/j |
| 121 | 292388698<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 1,71 kg/j | 68,12 kg/j |
| 122 | 292388699<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | < 1 kg/j | 38,28 kg/j |
| 123 | 292390283<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 3,00 kg/j | 49,07 kg/j |
| 124 | 292390284<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 1,84 kg/j | 29,22 kg/j |
| 125 | 292410519<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 16,49 kg/j | 507,52 kg/j |
| 126 | 292422346<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 1,98 kg/j | 52,90 kg/j |
| 127 | 292422347<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 4,34 kg/j | 111,03 kg/j |
| 128 | 292423678<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 7,38 kg/j | 331,50 kg/j |
| 129 | 292423679<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 1,53 kg/j | 55,05 kg/j |

| Bron<br>Sector | | Emissie NH3 | Emissie NOx |
|---|---|---|---|
| 130 | 292232001<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 15,09 kg/j | 345,77 kg/j |
| 131 | 292214392<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 4,53 kg/j | 101,17 kg/j |
| 132 | 292248959<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 3,17 kg/j | 70,73 kg/j |
| 133 | 292212923<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | < 1 kg/j | 7,77 kg/j |
| 134 | 292212925<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 1,47 kg/j | 40,53 kg/j |
| 135 | 292212939<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | < 1 kg/j | 31,30 kg/j |
| 136 | 292212940<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 2,24 kg/j | 62,12 kg/j |
| 137 | 292213187<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 1,50 kg/j | 31,65 kg/j |
| 138 | 292213190<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | < 1 kg/j | 17,00 kg/j |
| 139 | 292213611<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | < 1 kg/j | 9,35 kg/j |
| 140 | 292213635<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | < 1 kg/j | 11,85 kg/j |
| 141 | 292214074<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 2,85 kg/j | 60,54 kg/j |
| 142 | 292241530<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 1,81 kg/j | 38,14 kg/j |

| Bron<br>Sector | | Emissie NH3 | Emissie NOx |
|---|---|---|---|
| 143 | 292241531<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 2,45 kg/j | 52,19 kg/j |
| 144 | 292248894<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 1,78 kg/j | 37,55 kg/j |
| 145 | 292310753<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 3,20 kg/j | 72,23 kg/j |
| 146 | 292310754<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 1,01 kg/j | 22,74 kg/j |
| 147 | 292422348<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 5,06 kg/j | 122,84 kg/j |
| 148 | 292214391<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 1,92 kg/j | 42,85 kg/j |
| 149 | 6057<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 40,02 kg/j | 1.144,73 kg/j |
| 150 | 11584<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 42,36 kg/j | 1.406,54 kg/j |
| 151 | 17161<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 6,01 kg/j | 76,74 kg/j |
| 152 | 17163<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 6,50 kg/j | 178,25 kg/j |
| 153 | 17172<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 7,08 kg/j | 269,24 kg/j |
| 154 | 17548<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 50,46 kg/j | 1.453,77 kg/j |
| 155 | 153025<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 65,18 kg/j | 2.690,78 kg/j |

| Bron<br>Sector | | Emissie NH3 | Emissie NOx |
|---|---|---|---|
| 156 | 153033<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 27,99 kg/j | 1.609,20 kg/j |
| 157 | 153035<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 58,89 kg/j | 3.089,09 kg/j |
| 158 | 153037<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 43,82 kg/j | 1.808,98 kg/j |
| 159 | 153067<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 4,02 kg/j | 129,13 kg/j |
| 160 | 153068<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 31,65 kg/j | 867,89 kg/j |
| 161 | 153091<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 9,68 kg/j | 257,63 kg/j |
| 162 | 153096<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 9,57 kg/j | 333,87 kg/j |
| 163 | 153108<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 36,80 kg/j | 1.284,21 kg/j |
| 164 | 153110<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 15,31 kg/j | 534,30 kg/j |
| 165 | 153271<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 2,96 kg/j | 37,26 kg/j |
| 166 | 153272<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 6,74 kg/j | 87,72 kg/j |
| 167 | 153273<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 12,92 kg/j | 162,47 kg/j |
| 168 | 153274<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 12,98 kg/j | 165,66 kg/j |

| Bron<br>Sector | | Emissie NH3 | Emissie NOx |
|---|---|---|---|
| 169 | 153275<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 2,63 kg/j | 33,54 kg/j |
| 170 | 153276<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 6,92 kg/j | 88,32 kg/j |
| 171 | 153277<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 6,55 kg/j | 83,65 kg/j |
| 172 | 153288<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 67,38 kg/j | 2.474,62 kg/j |
| 173 | 153289<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 79,88 kg/j | 2.363,11 kg/j |
| 174 | 153291<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 45,41 kg/j | 1.740,28 kg/j |
| 175 | 154893<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 46,33 kg/j | 2.203,12 kg/j |
| 176 | 154894<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 48,22 kg/j | 1.892,04 kg/j |
| 177 | 154911<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 22,39 kg/j | 645,18 kg/j |
| 178 | 155496<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 116,47 kg/j | 3.394,70 kg/j |
| 179 | 155513<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 1,15 kg/j | 16,79 kg/j |
| 180 | 155849<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 9,84 kg/j | 211,88 kg/j |
| 181 | 155850<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 23,57 kg/j | 342,93 kg/j |

| Bron<br>Sector | | Emissie NH3 | Emissie NOx |
|---|---|---|---|
| 182 | 155851<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 11,74 kg/j | 380,86 kg/j |
| 183 | 155852<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 17,32 kg/j | 441,45 kg/j |
| 184 | 155853<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 20,52 kg/j | 648,16 kg/j |
| 185 | 155854<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 16,26 kg/j | 456,87 kg/j |
| 186 | 155855<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 18,14 kg/j | 385,86 kg/j |
| 187 | 156144<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 2,80 kg/j | 35,26 kg/j |
| 188 | 161268<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 70,97 kg/j | 2.071,05 kg/j |
| 189 | 161269<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 1,62 kg/j | 47,15 kg/j |
| 190 | 292214976<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 35,77 kg/j | 885,72 kg/j |
| 191 | 292215798<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 2,24 kg/j | 65,72 kg/j |
| 192 | 292232158<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 4,04 kg/j | 124,78 kg/j |
| 193 | 292232160<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 40,02 kg/j | 1.112,29 kg/j |
| 194 | 292241015<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 42,90 kg/j | 1.251,90 kg/j |

| Bron<br>Sector | | Emissie NH3 | Emissie NOx |
|---|---|---|---|
| 195 | 292241017<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 46,68 kg/j | 1.611,60 kg/j |
| 196 | 292241090<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 27,68 kg/j | 962,80 kg/j |
| 197 | 292241133<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 40,47 kg/j | 1.758,47 kg/j |
| 198 | 292241134<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 1,59 kg/j | 69,07 kg/j |
| 199 | 292247894<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 11,63 kg/j | 378,50 kg/j |
| 200 | 292247895<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 33,91 kg/j | 1.103,79 kg/j |
| 201 | 292247957<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 11,00 kg/j | 310,96 kg/j |
| 202 | 292247958<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 13,19 kg/j | 373,02 kg/j |
| 203 | 292248458<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 26,15 kg/j | 629,90 kg/j |
| 204 | 292248953<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 71,65 kg/j | 3.691,87 kg/j |
| 205 | 292248990<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 173,13 kg/j | 6.913,71 kg/j |
| 206 | 292249434<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 26,33 kg/j | 802,37 kg/j |
| 207 | 292253785<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 51,66 kg/j | 1.574,08 kg/j |

| Bron<br>Sector | | Emissie NH3 | Emissie NOx |
|---|---|---|---|
| 208 | 292253952<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 9,97 kg/j | 461,38 kg/j |
| 209 | 292253970<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 16,39 kg/j | 569,89 kg/j |
| 210 | 292253971<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 35,41 kg/j | 1.231,70 kg/j |
| 211 | 292286216<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 13,94 kg/j | 295,73 kg/j |
| 212 | 292286217<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 5,24 kg/j | 111,08 kg/j |
| 213 | 292310929<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 11,16 kg/j | 502,91 kg/j |
| 214 | 292310930<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | < 1 kg/j | 16,66 kg/j |
| 215 | 292310931<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 9,02 kg/j | 437,56 kg/j |
| 216 | 292310932<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 6,67 kg/j | 299,08 kg/j |
| 217 | 292310948<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 3,61 kg/j | 85,19 kg/j |
| 218 | 292310950<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 15,27 kg/j | 360,19 kg/j |
| 219 | 292310952<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | < 1 kg/j | 12,10 kg/j |
| 220 | 292310958<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 5,60 kg/j | 193,42 kg/j |

| Bron<br>Sector | | Emissie NH3 | Emissie NOx |
|---|---|---|---|
| 221 | 292310960<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 1,33 kg/j | 38,82 kg/j |
| 222 | 292310962<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 2,07 kg/j | 67,34 kg/j |
| 223 | 292310963<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 3,60 kg/j | 117,26 kg/j |
| 224 | 292379948<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 9,86 kg/j | 317,88 kg/j |
| 225 | 292379963<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 5,38 kg/j | 67,64 kg/j |
| 226 | 292379964<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 3,12 kg/j | 39,25 kg/j |
| 227 | 292379965<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 5,36 kg/j | 185,22 kg/j |
| 228 | 292380602<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 2,10 kg/j | 60,79 kg/j |
| 229 | 292387970<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 1,00 kg/j | 12,63 kg/j |
| 230 | 292387971<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 2,03 kg/j | 25,57 kg/j |
| 231 | 292387983<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 2,49 kg/j | 31,76 kg/j |
| 232 | 292387984<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 42,39 kg/j | 1.464,90 kg/j |
| 233 | 292387985<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 4,83 kg/j | 166,77 kg/j |

| Bron<br>Sector | | Emissie NH3 | Emissie NOx |
|---|---|---|---|
| 234 | 292397169<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 5,71 kg/j | 133,57 kg/j |
| 235 | 292397257<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 10,08 kg/j | 306,99 kg/j |
| 236 | 292397258<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 21,24 kg/j | 861,92 kg/j |
| 237 | 292410517<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 20,18 kg/j | 583,27 kg/j |
| 238 | 292410523<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 11,23 kg/j | 305,98 kg/j |
| 239 | 292410526<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 15,26 kg/j | 412,66 kg/j |
| 240 | 292410527<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 7,00 kg/j | 182,28 kg/j |
| 241 | 292423478<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 58,71 kg/j | 1.907,95 kg/j |
| 242 | 292423496<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 30,55 kg/j | 992,74 kg/j |
| 243 | 292423519<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 2,73 kg/j | 57,95 kg/j |
| 244 | 292423537<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 40,93 kg/j | 1.528,66 kg/j |
| 245 | 292423636<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 109,72 kg/j | 3.637,43 kg/j |
| 246 | 292423571<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 4,85 kg/j | 295,57 kg/j |

| Bron<br>Sector | | Emissie NH3 | Emissie NOx |
|---|---|---|---|
| 247 | 292423572<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 4,63 kg/j | 281,85 kg/j |
| 248 | 292423576<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 2,82 kg/j | 90,80 kg/j |
| 249 | 292423580<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 1,53 kg/j | 47,29 kg/j |
| 250 | 292423581<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 1,39 kg/j | 33,81 kg/j |
| 251 | 292423582<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 23,56 kg/j | 655,48 kg/j |
| 252 | 292423583<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 17,98 kg/j | 500,28 kg/j |
| 253 | 292423585<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 8,87 kg/j | 201,98 kg/j |
| 254 | 292423586<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 8,85 kg/j | 202,80 kg/j |
| 255 | 292423587<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 6,36 kg/j | 164,76 kg/j |
| 256 | 292423588<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 6,06 kg/j | 260,17 kg/j |
| 257 | 292423590<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 6,25 kg/j | 249,58 kg/j |
| 258 | 292423591<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 12,47 kg/j | 470,80 kg/j |
| 259 | 292423593<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 27,40 kg/j | 1.093,69 kg/j |

| Bron<br>Sector | | Emissie NH3 | Emissie NOx |
|---|---|---|---|
| 260 | 292423594<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 12,88 kg/j | 514,11 kg/j |
| 261 | 17162<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 52,10 kg/j | 1.996,80 kg/j |
| 262 | 153286<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 11,81 kg/j | 452,53 kg/j |
| 263 | 292387982<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 7,13 kg/j | 91,02 kg/j |
| 264 | 292423627<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 14,21 kg/j | 536,51 kg/j |
| 265 | 292423630<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 3,91 kg/j | 83,05 kg/j |
| 266 | 292423523<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 26,83 kg/j | 1.012,86 kg/j |
| 267 | 292423637<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 11,79 kg/j | 379,95 kg/j |
| 268 | 18634<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 3,52 kg/j | 119,32 kg/j |
| 269 | 18639<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 26,59 kg/j | 1.044,10 kg/j |
| 270 | 18640<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 9,01 kg/j | 388,87 kg/j |
| 271 | 2732<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 285,00 kg/j | 6.522,02 kg/j |
| 272 | 2733<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 132,17 kg/j | 2.933,51 kg/j |

| Bron<br>Sector | | Emissie NH3 | Emissie NOx |
|---|---|---|---|
| 273 | 2899<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 8,59 kg/j | 198,39 kg/j |
| 274 | 2900<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 147,65 kg/j | 2.947,55 kg/j |
| 275 | 2925<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 315,81 kg/j | 7.151,29 kg/j |
| 276 | 2937<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 189,32 kg/j | 3.258,64 kg/j |
| 277 | 3006<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 136,17 kg/j | 2.705,89 kg/j |
| 278 | 5954<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 548,60 kg/j | 11.738,61 kg/j |
| 279 | 5964<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 226,06 kg/j | 5.167,69 kg/j |
| 280 | 11279<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 100,49 kg/j | 2.385,49 kg/j |
| 281 | 15766<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 396,19 kg/j | 7.049,12 kg/j |
| 282 | 15767<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 378,88 kg/j | 7.101,99 kg/j |
| 283 | 15792<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 1.046,33 kg/j | 26,72 ton/j |
| 284 | 15793<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 56,19 kg/j | 1.430,20 kg/j |
| 285 | 15794<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 100,91 kg/j | 2.568,61 kg/j |

| Bron<br>Sector | | Emissie NH3 | Emissie NOx |
|---|---|---|---|
| 286 | 15795<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 120,04 kg/j | 3.055,42 kg/j |
| 287 | 15796<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 370,11 kg/j | 8.968,80 kg/j |
| 288 | 15797<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 462,62 kg/j | 11.210,62 kg/j |
| 289 | 15798<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 61,69 kg/j | 1.316,81 kg/j |
| 290 | 15799<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 57,43 kg/j | 1.391,60 kg/j |
| 291 | 17149<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 1.188,27 kg/j | 25,08 ton/j |
| 292 | 17151<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 110,30 kg/j | 2.264,68 kg/j |
| 293 | 17152<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 90,61 kg/j | 1.860,49 kg/j |
| 294 | 17153<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 171,28 kg/j | 3.516,82 kg/j |
| 295 | 17154<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 255,43 kg/j | 5.116,16 kg/j |
| 296 | 17155<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 834,89 kg/j | 16.665,72 kg/j |
| 297 | 17198<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 42,33 kg/j | 818,71 kg/j |
| 298 | 17639<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 412,71 kg/j | 9.664,20 kg/j |

| Bron<br>Sector | | Emissie NH3 | Emissie NOx |
|---|---|---|---|
| 299 | 32752<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 712,90 kg/j | 14.879,36 kg/j |
| 300 | 32753<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 671,68 kg/j | 14.019,03 kg/j |
| 301 | 32754<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 589,72 kg/j | 13.662,12 kg/j |
| 302 | 32755<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 683,65 kg/j | 15.838,19 kg/j |
| 303 | 150451<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 5,07 kg/j | 112,64 kg/j |
| 304 | 150564<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 99,38 kg/j | 2.591,40 kg/j |
| 305 | 150708<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 3,45 kg/j | 77,64 kg/j |
| 306 | 150790<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 95,03 kg/j | 2.140,91 kg/j |
| 307 | 151023<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 81,02 kg/j | 1.825,29 kg/j |
| 308 | 151123<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 169,13 kg/j | 3.558,79 kg/j |
| 309 | 151142<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 270,68 kg/j | 5.475,87 kg/j |
| 310 | 151203<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 249,45 kg/j | 5.046,25 kg/j |
| 311 | 151263<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 188,49 kg/j | 3.946,20 kg/j |

| Bron<br>Sector | | Emissie NH3 | Emissie NOx |
|---|---|---|---|
| 312 | 151409<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 88,20 kg/j | 2.299,98 kg/j |
| 313 | 151410<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 140,00 kg/j | 2.017,30 kg/j |
| 314 | 151649<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 5,58 kg/j | 123,76 kg/j |
| 315 | 151761<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 124,07 kg/j | 2.465,45 kg/j |
| 316 | 151808<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 290,58 kg/j | 5.603,22 kg/j |
| 317 | 151820<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 369,29 kg/j | 7.471,38 kg/j |
| 318 | 151883<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 2,08 kg/j | 40,07 kg/j |
| 319 | 151893<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 4,71 kg/j | 90,82 kg/j |
| 320 | 151901<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 519,33 kg/j | 10.506,03 kg/j |
| 321 | 151906<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 161,37 kg/j | 3.581,70 kg/j |
| 322 | 152018<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 5,00 kg/j | 72,01 kg/j |
| 323 | 152027<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 482,41 kg/j | 9.586,37 kg/j |
| 324 | 152096<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 211,13 kg/j | 3.042,16 kg/j |

| Bron<br>Sector | | Emissie NH3 | Emissie NOx |
|---|---|---|---|
| 325 | 152151<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 997,26 kg/j | 19.289,17 kg/j |
| 326 | 152202<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 354,69 kg/j | 7.080,64 kg/j |
| 327 | 152220<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 34,00 kg/j | 678,71 kg/j |
| 328 | 152344<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 44,07 kg/j | 879,84 kg/j |
| 329 | 152490<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 452,94 kg/j | 9.771,54 kg/j |
| 330 | 152491<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 217,26 kg/j | 4.919,55 kg/j |
| 331 | 152492<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 948,55 kg/j | 21,92 ton/j |
| 332 | 152493<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 944,95 kg/j | 21,40 ton/j |
| 333 | 152505<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 287,69 kg/j | 5.900,19 kg/j |
| 334 | 152506<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 300,52 kg/j | 6.732,89 kg/j |
| 335 | 153028<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 84,37 kg/j | 2.024,13 kg/j |
| 336 | 153030<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 272,94 kg/j | 6.397,74 kg/j |
| 337 | 153032<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 709,45 kg/j | 16.155,17 kg/j |

| Bron<br>Sector | | Emissie NH3 | Emissie NOx |
|---|---|---|---|
| 338 | 153039<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 30,09 kg/j | 833,31 kg/j |
| 339 | 153058<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 524,87 kg/j | 11.077,26 kg/j |
| 340 | 153061<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 7,88 kg/j | 120,64 kg/j |
| 341 | 153063<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 1.237,41 kg/j | 26,48 ton/j |
| 342 | 153064<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 30,73 kg/j | 580,07 kg/j |
| 343 | 153065<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 212,02 kg/j | 4.671,71 kg/j |
| 344 | 153066<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 8,49 kg/j | 132,79 kg/j |
| 345 | 153069<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 16,62 kg/j | 254,54 kg/j |
| 346 | 153070<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 457,48 kg/j | 9.352,78 kg/j |
| 347 | 153071<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 177,94 kg/j | 3.917,09 kg/j |
| 348 | 153072<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 9,33 kg/j | 145,89 kg/j |
| 349 | 153076<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 126,75 kg/j | 2.591,28 kg/j |
| 350 | 153077<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 436,65 kg/j | 8.965,36 kg/j |

| Bron<br>Sector | | Emissie NH3 | Emissie NOx |
|---|---|---|---|
| 351 | 153078<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 101,87 kg/j | 2.082,58 kg/j |
| 352 | 153080<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 186,41 kg/j | 3.811,00 kg/j |
| 353 | 153081<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 19,23 kg/j | 356,04 kg/j |
| 354 | 153082<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 272,92 kg/j | 5.399,64 kg/j |
| 355 | 153088<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 20,57 kg/j | 408,02 kg/j |
| 356 | 153089<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 241,58 kg/j | 4.716,09 kg/j |
| 357 | 153090<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 221,67 kg/j | 4.424,92 kg/j |
| 358 | 153094<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 252,18 kg/j | 4.907,40 kg/j |
| 359 | 153098<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 721,23 kg/j | 13.950,17 kg/j |
| 360 | 153635<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 319,97 kg/j | 6.387,53 kg/j |
| 361 | 154888<br>Wegverkeer \| Snelwegen | < 1 kg/j | 206,40 kg/j |
| 362 | 155771<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 680,39 kg/j | 16.496,12 kg/j |
| 363 | 155773<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 1.062,84 kg/j | 26,26 ton/j |

| Bron<br>Sector | | Emissie NH3 | Emissie NOx |
|---|---|---|---|
| 364 | 155790<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 7,32 kg/j | 232,89 kg/j |
| 365 | 161408<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 63,23 kg/j | 1.392,80 kg/j |
| 366 | 161410<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 1.143,48 kg/j | 25,03 ton/j |
| 367 | 161411<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 63,28 kg/j | 1.393,93 kg/j |
| 368 | 161421<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 130,25 kg/j | 2.869,04 kg/j |
| 369 | 161422<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 391,19 kg/j | 8.349,80 kg/j |
| 370 | 161423<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 495,35 kg/j | 10.572,92 kg/j |
| 371 | 161434<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 10,96 kg/j | 234,03 kg/j |
| 372 | 161435<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 27,61 kg/j | 589,34 kg/j |
| 373 | 161437<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 81,35 kg/j | 1.727,30 kg/j |
| 374 | 161439<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 35,98 kg/j | 871,90 kg/j |
| 375 | 161445<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 28,02 kg/j | 594,96 kg/j |
| 376 | 161453<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 101,86 kg/j | 1.887,75 kg/j |

| Bron<br>Sector | | Emissie NH3 | Emissie NOx |
|---|---|---|---|
| 377 | 161456<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 665,64 kg/j | 11.843,41 kg/j |
| 378 | 161457<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 364,79 kg/j | 6.490,53 kg/j |
| 379 | 161458<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 478,27 kg/j | 8.965,16 kg/j |
| 380 | 161459<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 589,79 kg/j | 11.055,52 kg/j |
| 381 | 161477<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 84,44 kg/j | 1.836,07 kg/j |
| 382 | 161478<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 123,58 kg/j | 2.687,07 kg/j |
| 383 | 161479<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 142,87 kg/j | 2.647,64 kg/j |
| 384 | 292286215<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 47,26 kg/j | 869,00 kg/j |
| 385 | 292369311<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 429,35 kg/j | 9.399,65 kg/j |
| 386 | 292369312<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 405,27 kg/j | 10.349,62 kg/j |
| 387 | 292423531<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 332,30 kg/j | 7.775,59 kg/j |
| 388 | 292423532<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 821,69 kg/j | 20,17 ton/j |
| 389 | 292423533<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 102,71 kg/j | 2.844,87 kg/j |

| Bron<br>Sector | | Emissie NH3 | Emissie NOx |
|---|---|---|---|
| 390 | 292423534<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 541,97 kg/j | 14.778,31 kg/j |
| 391 | 292423544<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 102,92 kg/j | 3.273,66 kg/j |
| 392 | 292423545<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 544,75 kg/j | 12.591,07 kg/j |
| 393 | 292423546<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 512,02 kg/j | 12.283,89 kg/j |
| 394 | 292423547<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 65,88 kg/j | 3.107,79 kg/j |
| 395 | 292423548<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 1.392,91 kg/j | 30,15 ton/j |
| 396 | 0<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 1.970,37 kg/j | 46,01 ton/j |
| 397 | 0<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 1.796,76 kg/j | 44,05 ton/j |
| 398 | 153037<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 66,61 kg/j | 1.516,73 kg/j |

## Locatie
Plan situatie

Door het grote aantal bronnen wordt er geen kaart weergegeven.

## Emissie
Plan situatie

| Bron<br>Sector | | Emissie NH3 | Emissie NOx |
|---|---|---|---|
| 1 | 153282<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 3,89 kg/j | 124,98 kg/j |
| 2 | 153284<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 5,86 kg/j | 201,92 kg/j |
| 3 | 155511<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 9,42 kg/j | 325,66 kg/j |
| 4 | 292212725<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 2,57 kg/j | 89,21 kg/j |
| 5 | 292212726<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 1,35 kg/j | 40,16 kg/j |
| 6 | 292212911<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 18,44 kg/j | 967,34 kg/j |
| 7 | 292212918<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 19,09 kg/j | 643,65 kg/j |
| 8 | 292212928<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 9,41 kg/j | 315,42 kg/j |
| 9 | 292212929<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 1,00 kg/j | 33,53 kg/j |
| 10 | 292212930<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 4,90 kg/j | 165,03 kg/j |
| 11 | 292213182<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 44,67 kg/j | 2.453,17 kg/j |
| 12 | 292213593<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 23,53 kg/j | 1.251,77 kg/j |

| Bron<br>Sector | | Emissie NH3 | Emissie NOx |
|---|---|---|---|
| 13 | 292214010<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 4,48 kg/j | 243,08 kg/j |
| 14 | 292214040<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 1,86 kg/j | 44,75 kg/j |
| 15 | 292214041<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 4,91 kg/j | 122,64 kg/j |
| 16 | 292214042<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 4,86 kg/j | 113,72 kg/j |
| 17 | 292214062<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 5,16 kg/j | 120,66 kg/j |
| 18 | 292214063<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 1,66 kg/j | 39,32 kg/j |
| 19 | 292214066<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 7,68 kg/j | 194,61 kg/j |
| 20 | 292214067<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 6,66 kg/j | 167,55 kg/j |
| 21 | 292214118<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 8,19 kg/j | 186,29 kg/j |
| 22 | 292214120<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | < 1 kg/j | 18,42 kg/j |
| 23 | 292214121<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 3,62 kg/j | 71,65 kg/j |
| 24 | 292214122<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 4,90 kg/j | 111,76 kg/j |
| 25 | 292214123<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 1,90 kg/j | 44,10 kg/j |

| Bron<br>Sector | | Emissie NH3 | Emissie NOx |
|---|---|---|---|
| 26 | 292214367<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 5,62 kg/j | 128,77 kg/j |
| 27 | 292214406<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | < 1 kg/j | 17,03 kg/j |
| 28 | 292214915<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 3,32 kg/j | 78,09 kg/j |
| 29 | 292214916<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 3,29 kg/j | 74,54 kg/j |
| 30 | 292214917<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 5,50 kg/j | 130,61 kg/j |
| 31 | 292214926<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 3,46 kg/j | 83,04 kg/j |
| 32 | 292215422<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 19,19 kg/j | 542,88 kg/j |
| 33 | 292231899<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 24,24 kg/j | 1.272,06 kg/j |
| 34 | 292231933<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 28,45 kg/j | 1.057,16 kg/j |
| 35 | 292231995<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 9,04 kg/j | 480,87 kg/j |
| 36 | 292231997<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 12,99 kg/j | 704,23 kg/j |
| 37 | 292232002<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 1,55 kg/j | 39,11 kg/j |
| 38 | 292232013<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 16,63 kg/j | 433,36 kg/j |

| Bron<br>Sector | | Emissie NH3 | Emissie NOx |
|---|---|---|---|
| 39 | 292232015<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 9,11 kg/j | 225,05 kg/j |
| 40 | 292232039<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 13,25 kg/j | 462,01 kg/j |
| 41 | 292232044<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 9,44 kg/j | 328,98 kg/j |
| 42 | 292232103<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 17,02 kg/j | 420,03 kg/j |
| 43 | 292232426<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | < 1 kg/j | 9,10 kg/j |
| 44 | 292232428<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 2,38 kg/j | 95,30 kg/j |
| 45 | 292232429<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 2,90 kg/j | 119,36 kg/j |
| 46 | 292241016<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 4,59 kg/j | 175,77 kg/j |
| 47 | 292241093<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 13,74 kg/j | 358,11 kg/j |
| 48 | 292241094<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 7,89 kg/j | 205,63 kg/j |
| 49 | 292241096<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | < 1 kg/j | 12,71 kg/j |
| 50 | 292241101<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 10,25 kg/j | 377,43 kg/j |
| 51 | 292241103<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 5,26 kg/j | 193,70 kg/j |

| Bron Sector | | Emissie NH3 | Emissie NOx |
|---|---|---|---|
| 52 | 292241110 Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 25,70 kg/j | 737,32 kg/j |
| 53 | 292247953 Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 10,70 kg/j | 401,15 kg/j |
| 54 | 292247954 Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 6,62 kg/j | 248,13 kg/j |
| 55 | 292247993 Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 13,69 kg/j | 347,79 kg/j |
| 56 | 292248776 Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 13,99 kg/j | 430,20 kg/j |
| 57 | 292248912 Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 5,28 kg/j | 109,24 kg/j |
| 58 | 292248932 Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 5,40 kg/j | 105,60 kg/j |
| 59 | 292248936 Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 10,18 kg/j | 211,30 kg/j |
| 60 | 292248947 Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 8,10 kg/j | 199,81 kg/j |
| 61 | 292249569 Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | < 1 kg/j | 12,16 kg/j |
| 62 | 292249659 Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 2,25 kg/j | 55,54 kg/j |
| 63 | 292249660 Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 5,43 kg/j | 134,00 kg/j |
| 64 | 292249664 Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 24,67 kg/j | 646,11 kg/j |

| Bron<br>Sector | | Emissie NH3 | Emissie NOx |
|---|---|---|---|
| 65 | 292249665<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 4,94 kg/j | 129,37 kg/j |
| 66 | 292249669<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 19,26 kg/j | 442,31 kg/j |
| 67 | 292250027<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | < 1 kg/j | 10,71 kg/j |
| 68 | 292252092<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 1,20 kg/j | 34,70 kg/j |
| 69 | 292252094<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | < 1 kg/j | 22,14 kg/j |
| 70 | 292252095<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 1,88 kg/j | 55,21 kg/j |
| 71 | 292253812<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 3,65 kg/j | 97,41 kg/j |
| 72 | 292253816<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 10,70 kg/j | 327,44 kg/j |
| 73 | 292253817<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 4,69 kg/j | 133,71 kg/j |
| 74 | 292253849<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 1,96 kg/j | 40,39 kg/j |
| 75 | 292253850<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 4,38 kg/j | 90,62 kg/j |
| 76 | 292253866<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 8,24 kg/j | 153,76 kg/j |
| 77 | 292253867<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 1,91 kg/j | 42,79 kg/j |

| Bron<br>Sector | | Emissie NH3 | Emissie NOx |
|---|---|---|---|
| 78 | 292253946<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 2,00 kg/j | 89,90 kg/j |
| 79 | 292253951<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | < 1 kg/j | 6,89 kg/j |
| 80 | 292253954<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 2,51 kg/j | 92,26 kg/j |
| 81 | 292253955<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 2,65 kg/j | 99,26 kg/j |
| 82 | 292254040<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 3,01 kg/j | 70,07 kg/j |
| 83 | 292254041<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 12,95 kg/j | 297,32 kg/j |
| 84 | 292254219<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | < 1 kg/j | 34,07 kg/j |
| 85 | 292254220<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | < 1 kg/j | 21,95 kg/j |
| 86 | 292254328<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 1,64 kg/j | 61,39 kg/j |
| 87 | 292254329<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | < 1 kg/j | 19,74 kg/j |
| 88 | 292310943<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 16,90 kg/j | 647,76 kg/j |
| 89 | 292310944<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | < 1 kg/j | 14,97 kg/j |
| 90 | 292310954<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 13,57 kg/j | 179,10 kg/j |

| Bron<br>Sector | | Emissie NH3 | Emissie NOx |
|---|---|---|---|
| 91 | 292310955<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | < 1 kg/j | < 1 kg/j |
| 92 | 292379943<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 4,74 kg/j | 123,18 kg/j |
| 93 | 292379945<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 7,56 kg/j | 186,83 kg/j |
| 94 | 292379946<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 3,64 kg/j | 90,01 kg/j |
| 95 | 292379961<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 16,30 kg/j | 467,13 kg/j |
| 96 | 292379967<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 4,49 kg/j | 109,58 kg/j |
| 97 | 292379968<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 8,73 kg/j | 213,25 kg/j |
| 98 | 292379969<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 22,33 kg/j | 624,15 kg/j |
| 99 | 292379970<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 3,60 kg/j | 100,72 kg/j |
| 100 | 292379971<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 13,05 kg/j | 369,86 kg/j |
| 101 | 292380657<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 5,15 kg/j | 179,38 kg/j |
| 102 | 292380659<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 6,35 kg/j | 219,55 kg/j |
| 103 | 292380660<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 2,19 kg/j | 75,63 kg/j |

| Bron<br>Sector | | Emissie NH3 | Emissie NOx |
|---|---|---|---|
| 104 | 292380662<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 9,44 kg/j | 337,81 kg/j |
| 105 | 292387968<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 1,33 kg/j | 34,57 kg/j |
| 106 | 292387969<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | < 1 kg/j | 19,81 kg/j |
| 107 | 292387980<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 2,01 kg/j | 57,05 kg/j |
| 108 | 292387981<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 5,47 kg/j | 154,98 kg/j |
| 109 | 292387986<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 1,41 kg/j | 33,32 kg/j |
| 110 | 292387987<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 2,16 kg/j | 51,00 kg/j |
| 111 | 292387988<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 2,76 kg/j | 79,14 kg/j |
| 112 | 292387989<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 1,96 kg/j | 56,23 kg/j |
| 113 | 292388600<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 3,60 kg/j | 126,17 kg/j |
| 114 | 292388601<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 1,38 kg/j | 48,35 kg/j |
| 115 | 292388602<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 2,70 kg/j | 81,73 kg/j |
| 116 | 292388603<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 1,43 kg/j | 43,22 kg/j |

| Bron<br>Sector | | Emissie NH3 | Emissie NOx |
|---|---|---|---|
| 117 | 292388606<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 5,93 kg/j | 137,79 kg/j |
| 118 | 292388607<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | < 1 kg/j | 22,90 kg/j |
| 119 | 292388696<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 3,06 kg/j | 106,69 kg/j |
| 120 | 292388697<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | < 1 kg/j | 24,12 kg/j |
| 121 | 292388698<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 1,68 kg/j | 60,24 kg/j |
| 122 | 292388699<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | < 1 kg/j | 33,85 kg/j |
| 123 | 292390283<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 1,82 kg/j | 67,21 kg/j |
| 124 | 292390284<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 1,59 kg/j | 54,07 kg/j |
| 125 | 292410519<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 17,52 kg/j | 540,52 kg/j |
| 126 | 292422346<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 1,87 kg/j | 45,00 kg/j |
| 127 | 292422347<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 4,04 kg/j | 91,43 kg/j |
| 128 | 153285<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 13,70 kg/j | 471,72 kg/j |
| 129 | 292232001<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 15,16 kg/j | 348,95 kg/j |

| Bron<br>Sector | | Emissie NH3 | Emissie NOx |
|---|---|---|---|
| 130 | 292214392<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 4,41 kg/j | 98,14 kg/j |
| 131 | 292248959<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 3,08 kg/j | 68,61 kg/j |
| 132 | 292212923<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | < 1 kg/j | 7,78 kg/j |
| 133 | 292212925<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 1,55 kg/j | 40,57 kg/j |
| 134 | 292212939<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | < 1 kg/j | 27,43 kg/j |
| 135 | 292212940<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 2,26 kg/j | 59,49 kg/j |
| 136 | 292213187<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 1,48 kg/j | 30,62 kg/j |
| 137 | 292213190<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | < 1 kg/j | 17,16 kg/j |
| 138 | 292213611<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | < 1 kg/j | 9,05 kg/j |
| 139 | 292213635<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | < 1 kg/j | 11,49 kg/j |
| 140 | 292214074<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 2,80 kg/j | 58,72 kg/j |
| 141 | 292241530<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 1,79 kg/j | 36,91 kg/j |
| 142 | 292241531<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 2,42 kg/j | 50,65 kg/j |

| Bron<br>Sector | | Emissie NH3 | Emissie NOx |
|---|---|---|---|
| 143 | 292248894<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 1,75 kg/j | 36,34 kg/j |
| 144 | 292310753<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 3,13 kg/j | 69,99 kg/j |
| 145 | 292310754<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | < 1 kg/j | 22,03 kg/j |
| 146 | 292422348<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 4,96 kg/j | 115,80 kg/j |
| 147 | 292214391<br>Wegverkeer \| Binnen bebouwde kom | 1,87 kg/j | 41,57 kg/j |
| 148 | 6057<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 39,32 kg/j | 1.120,31 kg/j |
| 149 | 11584<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 1,73 kg/j | 60,33 kg/j |
| 150 | 17163<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 6,45 kg/j | 176,28 kg/j |
| 151 | 17172<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 7,20 kg/j | 272,99 kg/j |
| 152 | 17548<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 49,45 kg/j | 1.414,41 kg/j |
| 153 | 153025<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 65,18 kg/j | 2.697,48 kg/j |
| 154 | 153033<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 27,96 kg/j | 1.608,36 kg/j |
| 155 | 153035<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 58,69 kg/j | 3.084,31 kg/j |

| Bron<br>Sector | | Emissie NH3 | Emissie NOx |
|---|---|---|---|
| 156 | 153037<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 43,82 kg/j | 1.813,48 kg/j |
| 157 | 153067<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 4,12 kg/j | 132,52 kg/j |
| 158 | 153068<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 31,39 kg/j | 858,31 kg/j |
| 159 | 153091<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 9,86 kg/j | 255,46 kg/j |
| 160 | 153096<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 9,45 kg/j | 324,44 kg/j |
| 161 | 153108<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 36,36 kg/j | 1.247,96 kg/j |
| 162 | 153110<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 15,13 kg/j | 519,22 kg/j |
| 163 | 153271<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 2,54 kg/j | 31,92 kg/j |
| 164 | 153272<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 5,80 kg/j | 75,94 kg/j |
| 165 | 153273<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 11,08 kg/j | 139,35 kg/j |
| 166 | 153274<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 11,15 kg/j | 142,05 kg/j |
| 167 | 153275<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 2,26 kg/j | 28,76 kg/j |
| 168 | 153276<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 5,91 kg/j | 75,42 kg/j |

| Bron<br>Sector | | Emissie NH3 | Emissie NOx |
|---|---|---|---|
| 169 | 153277<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 5,59 kg/j | 71,44 kg/j |
| 170 | 153288<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 68,37 kg/j | 2.510,67 kg/j |
| 171 | 153289<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 81,00 kg/j | 2.392,51 kg/j |
| 172 | 153291<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 46,43 kg/j | 1.777,99 kg/j |
| 173 | 154893<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 46,23 kg/j | 2.204,60 kg/j |
| 174 | 154894<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 48,24 kg/j | 1.891,07 kg/j |
| 175 | 154911<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 21,95 kg/j | 627,71 kg/j |
| 176 | 155496<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 115,03 kg/j | 3.303,36 kg/j |
| 177 | 155513<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | < 1 kg/j | < 1 kg/j |
| 178 | 155849<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 2,97 kg/j | 63,97 kg/j |
| 179 | 155850<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | < 1 kg/j | 8,44 kg/j |
| 180 | 155851<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 8,96 kg/j | 187,72 kg/j |
| 181 | 155852<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 16,42 kg/j | 438,54 kg/j |

| Bron<br>Sector | | Emissie NH3 | Emissie NOx |
|---|---|---|---|
| 182 | 155853<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 16,31 kg/j | 476,46 kg/j |
| 183 | 155854<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 12,45 kg/j | 334,62 kg/j |
| 184 | 155855<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 19,23 kg/j | 488,80 kg/j |
| 185 | 156144<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 2,40 kg/j | 30,21 kg/j |
| 186 | 161268<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 70,09 kg/j | 2.014,75 kg/j |
| 187 | 161269<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 1,60 kg/j | 45,87 kg/j |
| 188 | 292214976<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 36,31 kg/j | 903,20 kg/j |
| 189 | 292215798<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 2,18 kg/j | 59,22 kg/j |
| 190 | 292232158<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 4,30 kg/j | 131,05 kg/j |
| 191 | 292232160<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 40,96 kg/j | 1.142,36 kg/j |
| 192 | 292241015<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 42,37 kg/j | 1.217,86 kg/j |
| 193 | 292241017<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 28,29 kg/j | 556,18 kg/j |
| 194 | 292241090<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 13,62 kg/j | 289,21 kg/j |

| Bron<br>Sector | | Emissie NH3 | Emissie NOx |
|---|---|---|---|
| 195 | 292241133<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 18,03 kg/j | 578,29 kg/j |
| 196 | 292241134<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | < 1 kg/j | 22,72 kg/j |
| 197 | 292247894<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 11,80 kg/j | 378,62 kg/j |
| 198 | 292247895<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 34,42 kg/j | 1.104,13 kg/j |
| 199 | 292247957<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 11,37 kg/j | 321,40 kg/j |
| 200 | 292247958<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 13,64 kg/j | 385,54 kg/j |
| 201 | 292248458<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 21,93 kg/j | 531,03 kg/j |
| 202 | 292248953<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 78,20 kg/j | 3.853,56 kg/j |
| 203 | 292248990<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 174,73 kg/j | 7.093,61 kg/j |
| 204 | 292249434<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 28,30 kg/j | 882,48 kg/j |
| 205 | 292253785<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 55,52 kg/j | 1.731,23 kg/j |
| 206 | 292253952<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 10,85 kg/j | 456,91 kg/j |
| 207 | 292253970<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 8,07 kg/j | 171,26 kg/j |

| Bron<br>Sector | | Emissie NH3 | Emissie NOx |
|---|---|---|---|
| 208 | 292253971<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 17,42 kg/j | 369,98 kg/j |
| 209 | 292286216<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 15,09 kg/j | 362,20 kg/j |
| 210 | 292286217<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 5,67 kg/j | 136,04 kg/j |
| 211 | 292310929<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 12,13 kg/j | 497,98 kg/j |
| 212 | 292310930<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | < 1 kg/j | 16,53 kg/j |
| 213 | 292310931<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 9,58 kg/j | 434,98 kg/j |
| 214 | 292310932<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 7,26 kg/j | 296,80 kg/j |
| 215 | 292310948<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 1,59 kg/j | 41,95 kg/j |
| 216 | 292310950<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 12,41 kg/j | 248,37 kg/j |
| 217 | 292310952<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | < 1 kg/j | 8,35 kg/j |
| 218 | 292310958<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 3,39 kg/j | 66,75 kg/j |
| 219 | 292310960<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 1,31 kg/j | 37,76 kg/j |
| 220 | 292310962<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 2,10 kg/j | 67,36 kg/j |

| Bron<br>Sector | | Emissie NH3 | Emissie NOx |
|---|---|---|---|
| 221 | 292310963<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 3,66 kg/j | 117,29 kg/j |
| 222 | 292379948<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 5,28 kg/j | 104,42 kg/j |
| 223 | 292379963<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 4,61 kg/j | 57,95 kg/j |
| 224 | 292379964<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 2,67 kg/j | 33,62 kg/j |
| 225 | 292379965<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 3,25 kg/j | 63,96 kg/j |
| 226 | 292380602<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 2,24 kg/j | 65,86 kg/j |
| 227 | 292387970<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | < 1 kg/j | 10,83 kg/j |
| 228 | 292387971<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 1,74 kg/j | 21,93 kg/j |
| 229 | 292387984<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 25,67 kg/j | 505,88 kg/j |
| 230 | 292387985<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 2,92 kg/j | 57,59 kg/j |
| 231 | 292397169<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 5,89 kg/j | 142,58 kg/j |
| 232 | 292397257<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 10,22 kg/j | 305,75 kg/j |
| 233 | 292397258<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 21,44 kg/j | 883,75 kg/j |

| Bron<br>Sector | | Emissie NH3 | Emissie NOx |
|---|---|---|---|
| 234 | 292410517<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 21,52 kg/j | 631,90 kg/j |
| 235 | 292410523<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 12,51 kg/j | 355,75 kg/j |
| 236 | 292410526<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 16,42 kg/j | 464,03 kg/j |
| 237 | 292410527<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 7,80 kg/j | 213,40 kg/j |
| 238 | 292423478<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 58,83 kg/j | 1.915,31 kg/j |
| 239 | 292423496<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 30,61 kg/j | 996,58 kg/j |
| 240 | 292423519<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 2,96 kg/j | 70,98 kg/j |
| 241 | 292423537<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 40,96 kg/j | 1.528,93 kg/j |
| 242 | 292423636<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 4,48 kg/j | 148,56 kg/j |
| 243 | 292423571<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 4,87 kg/j | 297,70 kg/j |
| 244 | 292423572<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 33,70 kg/j | 629,27 kg/j |
| 245 | 292423576<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 2,77 kg/j | 90,36 kg/j |
| 246 | 292423580<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 1,51 kg/j | 47,04 kg/j |

| Bron<br>Sector | | Emissie NH3 | Emissie NOx |
|---|---|---|---|
| 247 | 292423581<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 1,42 kg/j | 34,01 kg/j |
| 248 | 292423582<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 23,67 kg/j | 655,37 kg/j |
| 249 | 292423583<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 18,07 kg/j | 500,20 kg/j |
| 250 | 292423585<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 8,79 kg/j | 201,85 kg/j |
| 251 | 292423586<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 8,69 kg/j | 202,96 kg/j |
| 252 | 292423587<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 6,81 kg/j | 166,53 kg/j |
| 253 | 292423588<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 5,94 kg/j | 258,02 kg/j |
| 254 | 292423590<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 6,34 kg/j | 250,96 kg/j |
| 255 | 292423591<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 12,70 kg/j | 472,38 kg/j |
| 256 | 292423593<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 27,77 kg/j | 1.099,74 kg/j |
| 257 | 292423594<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 13,05 kg/j | 516,96 kg/j |
| 258 | 292423627<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 14,47 kg/j | 538,32 kg/j |
| 259 | 292423518<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 5,84 kg/j | 140,10 kg/j |

| Bron<br>Sector | | Emissie NH3 | Emissie NOx |
|---|---|---|---|
| 260 | 292423523<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 27,32 kg/j | 1.016,26 kg/j |
| 261 | 292423526<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | < 1 kg/j | 28,60 kg/j |
| 262 | 292423598<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 202,95 kg/j | 6.921,70 kg/j |
| 263 | 292423640<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 1,74 kg/j | 22,80 kg/j |
| 264 | 292423641<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 22,56 kg/j | 288,16 kg/j |
| 265 | 292423657<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 136,25 kg/j | 6.665,21 kg/j |
| 266 | 292423658<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 65,06 kg/j | 3.182,40 kg/j |
| 267 | 292423637<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 6,31 kg/j | 124,81 kg/j |
| 268 | 18634<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 3,64 kg/j | 117,98 kg/j |
| 269 | 18639<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 27,08 kg/j | 1.038,54 kg/j |
| 270 | 18640<br>Wegverkeer \| Buitenwegen | 9,33 kg/j | 383,77 kg/j |
| 271 | 2732<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 284,90 kg/j | 6.515,58 kg/j |
| 272 | 2733<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 131,07 kg/j | 2.950,40 kg/j |

| Bron<br>Sector | | Emissie NH3 | Emissie NOx |
|---|---|---|---|
| 273 | 2899<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 8,57 kg/j | 198,18 kg/j |
| 274 | 2900<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 146,62 kg/j | 2.924,50 kg/j |
| 275 | 2925<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 314,82 kg/j | 7.160,55 kg/j |
| 276 | 2937<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 188,90 kg/j | 3.243,17 kg/j |
| 277 | 3006<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 135,42 kg/j | 2.709,65 kg/j |
| 278 | 5954<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 548,40 kg/j | 11.722,58 kg/j |
| 279 | 5964<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 225,55 kg/j | 5.184,00 kg/j |
| 280 | 11279<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 100,27 kg/j | 2.383,79 kg/j |
| 281 | 15766<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 396,23 kg/j | 7.050,91 kg/j |
| 282 | 15767<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 378,84 kg/j | 7.102,29 kg/j |
| 283 | 15792<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 1.043,82 kg/j | 26,72 ton/j |
| 284 | 15793<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 56,07 kg/j | 1.429,60 kg/j |
| 285 | 15794<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 100,70 kg/j | 2.567,53 kg/j |

| Bron<br>Sector | | Emissie NH3 | Emissie NOx |
|---|---|---|---|
| 286 | 15795<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 119,78 kg/j | 3.054,13 kg/j |
| 287 | 15796<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 369,42 kg/j | 8.965,95 kg/j |
| 288 | 15797<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 461,76 kg/j | 11.207,05 kg/j |
| 289 | 15798<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 61,72 kg/j | 1.316,84 kg/j |
| 290 | 15799<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 57,32 kg/j | 1.391,16 kg/j |
| 291 | 17149<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 1.185,28 kg/j | 25,15 ton/j |
| 292 | 17151<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 111,03 kg/j | 2.280,57 kg/j |
| 293 | 17152<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 91,21 kg/j | 1.873,55 kg/j |
| 294 | 17153<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 172,41 kg/j | 3.541,50 kg/j |
| 295 | 17154<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 253,43 kg/j | 5.069,43 kg/j |
| 296 | 17155<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 829,09 kg/j | 16.537,95 kg/j |
| 297 | 17198<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 42,02 kg/j | 817,64 kg/j |
| 298 | 17639<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 412,87 kg/j | 9.657,57 kg/j |

| Bron<br>Sector | | Emissie NH3 | Emissie NOx |
|---|---|---|---|
| 299 | 32752<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 713,64 kg/j | 14.885,22 kg/j |
| 300 | 32753<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 672,37 kg/j | 14.024,55 kg/j |
| 301 | 32754<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 589,25 kg/j | 13.662,07 kg/j |
| 302 | 32755<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 683,11 kg/j | 15.838,12 kg/j |
| 303 | 150451<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 5,03 kg/j | 113,29 kg/j |
| 304 | 150564<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 98,51 kg/j | 2.582,75 kg/j |
| 305 | 150708<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 3,43 kg/j | 77,46 kg/j |
| 306 | 150790<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 94,50 kg/j | 2.136,17 kg/j |
| 307 | 151023<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 80,57 kg/j | 1.821,24 kg/j |
| 308 | 151123<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 167,94 kg/j | 3.534,55 kg/j |
| 309 | 151142<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 269,42 kg/j | 5.464,82 kg/j |
| 310 | 151203<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 248,28 kg/j | 5.036,06 kg/j |
| 311 | 151263<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 187,10 kg/j | 3.950,94 kg/j |

| Bron<br>Sector | | Emissie NH3 | Emissie NOx |
|---|---|---|---|
| 312 | 151409<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 87,43 kg/j | 2.292,30 kg/j |
| 313 | 151410<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 139,92 kg/j | 2.017,48 kg/j |
| 314 | 151649<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 5,53 kg/j | 124,48 kg/j |
| 315 | 151761<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 123,38 kg/j | 2.468,87 kg/j |
| 316 | 151808<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 289,24 kg/j | 5.600,73 kg/j |
| 317 | 151820<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 369,26 kg/j | 7.465,03 kg/j |
| 318 | 151883<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 2,07 kg/j | 40,05 kg/j |
| 319 | 151893<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 4,69 kg/j | 90,78 kg/j |
| 320 | 151901<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 516,91 kg/j | 10.484,82 kg/j |
| 321 | 151906<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 160,03 kg/j | 3.602,33 kg/j |
| 322 | 152018<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 4,99 kg/j | 72,01 kg/j |
| 323 | 152027<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 479,75 kg/j | 9.599,67 kg/j |
| 324 | 152096<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 211,00 kg/j | 3.042,42 kg/j |

| Bron<br>Sector | | Emissie NH3 | Emissie NOx |
|---|---|---|---|
| 325 | 152151<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 990,12 kg/j | 19.263,97 kg/j |
| 326 | 152202<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 352,22 kg/j | 7.025,28 kg/j |
| 327 | 152220<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 33,76 kg/j | 673,40 kg/j |
| 328 | 152344<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 43,77 kg/j | 872,96 kg/j |
| 329 | 152490<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 453,35 kg/j | 9.775,97 kg/j |
| 330 | 152491<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 216,57 kg/j | 4.925,92 kg/j |
| 331 | 152492<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 946,31 kg/j | 21,89 ton/j |
| 332 | 152493<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 941,97 kg/j | 21,43 ton/j |
| 333 | 152505<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 285,85 kg/j | 5.894,26 kg/j |
| 334 | 152506<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 297,51 kg/j | 6.672,16 kg/j |
| 335 | 153028<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 84,34 kg/j | 2.024,95 kg/j |
| 336 | 153030<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 272,57 kg/j | 6.395,00 kg/j |
| 337 | 153032<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 709,34 kg/j | 16.184,47 kg/j |

| Bron<br>Sector | | Emissie NH3 | Emissie NOx |
|---|---|---|---|
| 338 | 153039<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 29,98 kg/j | 831,70 kg/j |
| 339 | 153058<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 523,56 kg/j | 11.110,66 kg/j |
| 340 | 153061<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 7,61 kg/j | 115,15 kg/j |
| 341 | 153063<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 1.236,96 kg/j | 26,44 ton/j |
| 342 | 153064<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 31,48 kg/j | 594,97 kg/j |
| 343 | 153065<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 210,63 kg/j | 4.638,21 kg/j |
| 344 | 153066<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 8,70 kg/j | 134,49 kg/j |
| 345 | 153069<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 16,05 kg/j | 242,96 kg/j |
| 346 | 153070<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 451,43 kg/j | 9.221,46 kg/j |
| 347 | 153071<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 178,13 kg/j | 3.940,03 kg/j |
| 348 | 153072<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 9,56 kg/j | 147,76 kg/j |
| 349 | 153076<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 125,07 kg/j | 2.554,89 kg/j |
| 350 | 153077<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 439,53 kg/j | 9.028,26 kg/j |

| Bron<br>Sector | | Emissie NH3 | Emissie NOx |
|---|---|---|---|
| 351 | 153078<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 100,52 kg/j | 2.053,34 kg/j |
| 352 | 153080<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 183,94 kg/j | 3.757,49 kg/j |
| 353 | 153081<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 18,22 kg/j | 337,04 kg/j |
| 354 | 153082<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 268,83 kg/j | 5.314,68 kg/j |
| 355 | 153088<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 21,90 kg/j | 424,23 kg/j |
| 356 | 153089<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 242,46 kg/j | 4.751,95 kg/j |
| 357 | 153090<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 220,13 kg/j | 4.390,99 kg/j |
| 358 | 153094<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 250,00 kg/j | 4.911,96 kg/j |
| 359 | 153098<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 716,07 kg/j | 13.931,95 kg/j |
| 360 | 153635<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 317,74 kg/j | 6.337,59 kg/j |
| 361 | 154888<br>Wegverkeer \| Snelwegen | < 1 kg/j | 221,20 kg/j |
| 362 | 155771<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 680,39 kg/j | 16.500,59 kg/j |
| 363 | 155773<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 1.062,91 kg/j | 26,27 ton/j |

| Bron<br>Sector | | Emissie NH3 | Emissie NOx |
|---|---|---|---|
| 364 | 155790<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 7,39 kg/j | 238,89 kg/j |
| 365 | 161408<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 63,26 kg/j | 1.392,78 kg/j |
| 366 | 161410<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 1.144,12 kg/j | 25,03 ton/j |
| 367 | 161411<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 63,32 kg/j | 1.393,92 kg/j |
| 368 | 161421<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 130,32 kg/j | 2.869,01 kg/j |
| 369 | 161422<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 391,38 kg/j | 8.349,98 kg/j |
| 370 | 161423<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 495,59 kg/j | 10.573,14 kg/j |
| 371 | 161434<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 10,97 kg/j | 234,04 kg/j |
| 372 | 161435<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 27,62 kg/j | 589,36 kg/j |
| 373 | 161437<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 81,37 kg/j | 1.727,02 kg/j |
| 374 | 161439<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 35,91 kg/j | 871,63 kg/j |
| 375 | 161445<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 28,03 kg/j | 594,86 kg/j |
| 376 | 161453<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 101,89 kg/j | 1.888,89 kg/j |

| Bron<br>Sector | | Emissie NH3 | Emissie NOx |
|---|---|---|---|
| 377 | 161456<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 665,71 kg/j | 11.846,43 kg/j |
| 378 | 161457<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 364,83 kg/j | 6.492,19 kg/j |
| 379 | 161458<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 478,23 kg/j | 8.965,54 kg/j |
| 380 | 161459<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 589,74 kg/j | 11.055,99 kg/j |
| 381 | 161477<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 84,47 kg/j | 1.836,87 kg/j |
| 382 | 161478<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 123,61 kg/j | 2.688,24 kg/j |
| 383 | 161479<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 142,91 kg/j | 2.649,24 kg/j |
| 384 | 292286215<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 46,62 kg/j | 862,12 kg/j |
| 385 | 292369311<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 429,59 kg/j | 9.397,52 kg/j |
| 386 | 292369312<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 404,29 kg/j | 10.349,38 kg/j |
| 387 | 292423531<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 331,56 kg/j | 7.794,77 kg/j |
| 388 | 292423532<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 819,71 kg/j | 20,14 ton/j |
| 389 | 292423533<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 102,36 kg/j | 2.839,38 kg/j |

| Bron<br>Sector | | Emissie NH3 | Emissie NOx |
|---|---|---|---|
| 390 | 292423534<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 540,30 kg/j | 14.709,14 kg/j |
| 391 | 292423544<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 103,82 kg/j | 3.357,98 kg/j |
| 392 | 292423545<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 544,94 kg/j | 12.582,26 kg/j |
| 393 | 292423546<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 511,83 kg/j | 12.288,88 kg/j |
| 394 | 292423547<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 66,28 kg/j | 3.217,90 kg/j |
| 395 | 292423548<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 1.391,47 kg/j | 29,93 ton/j |
| 396 | 0<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 1.971,07 kg/j | 45,98 ton/j |
| 397 | 0<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 1.796,50 kg/j | 44,06 ton/j |
| 398 | 153037<br>Wegverkeer \| Snelwegen | 66,60 kg/j | 1.519,48 kg/j |

## Resultaten PAS-gebieden (mol/ha/j)

| Natuurgebied | Hectare met hoogste verschil Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil * |
|---|---|---|---|
| Langstraat | 71,68 | 71,69 | + 0,01 |
| Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen | 3,08 | 3,08 | + 0,00 |
| Biesbosch | 4,74 | 4,74 | + 0,00 (- 0,00) |
| Ulvenhoutse Bos | 11,79 | 11,76 | - 0,03 |

* Als de hoogste depositietoename plaatsvindt op een hexagoon waar géén sprake is van een (naderende) stikstofoverbelasting, dan is de hoogste toename op een hexagoon met wel een (naderende) stikstofoverbelasting tussen haakjes aangegeven.

Resultaten per habitattype (mol/ha/j)

## Langstraat

| Habitattype | Hectare met hoogste verschil Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil * |
|---|---|---|---|
| H7230 Kalkmoerassen | 71,68 | 71,69 | + 0,01 |
| H3140hz Kranswierwateren, op hogere zandgronden | 71,68 | 71,69 | + 0,01 |
| H7140B Overgangs- en trilvenen (veenmosrietlanden) | 17,76 | 17,76 | + 0,00 |
| ZGH7140A Overgangs- en trilvenen (trilvenen) | 19,60 | 19,60 | + 0,00 |
| H7140A Overgangs- en trilvenen (trilvenen) | 14,03 | 14,03 | + 0,00 |
| H6410 Blauwgraslanden | 14,55 | 14,55 | + 0,00 |
| H3140lv Kranswierwateren, in laagveengebieden | 10,55 | 10,55 | - 0,00 |

## Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen

| Habitattype | Hectare met hoogste verschil Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil * |
|---|---|---|---|
| H9190 Oude eikenbossen | 3,08 | 3,08 | + 0,00 |
| H3130 Zwakgebufferde vennen | 3,08 | 3,08 | + 0,00 |
| Lg03 Zwakgebufferde sloot | 2,68 | 2,68 | + 0,00 |

## Biesbosch

| Habitattype | Hectare met hoogste verschil Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil * |
|---|---|---|---|
| H91E0B Vochtige alluviale bossen (essen-iepenbossen) | 4,74 | 4,74 | + 0,00 (-) |
| Lg11 Kamgrasweide & Bloemrijk weidevogelgrasland van het rivieren- en zeekleigebied | 3,79 | 3,79 | - 0,00 |
| Lg08 Nat, matig voedselrijk grasland | 2,79 | 2,79 | - 0,00 |

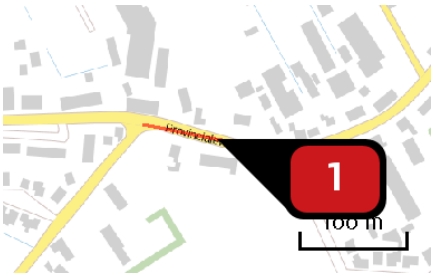
## Ulvenhoutse Bos

| Habitattype | Hectare met hoogste verschil Situatie 1 | Situatie 2 | Verschil * |
|---|---|---|---|
| H9120 Beuken-eikenbossen met hulst | 11,79 | 11,76 | - 0,03 |
| H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) | 15,26 | 15,22 | - 0,04 |
| H9160A Eiken-haagbeukenbossen (hogere zandgronden) | 18,13 | 18,08 | - 0,04 |

* Als de hoogste depositietoename plaatsvindt op een hexagoon waar géén sprake is van een (naderende) stikstofoverbelasting, dan is de hoogste toename op een hexagoon met wel een (naderende) stikstofoverbelasting tussen haakjes aangegeven.

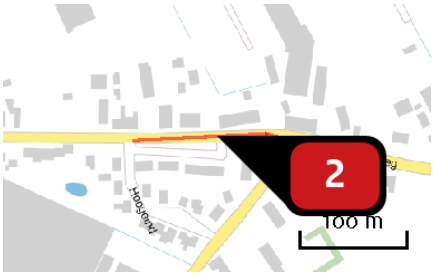
## Emissie (per bron)

Referentie situatie



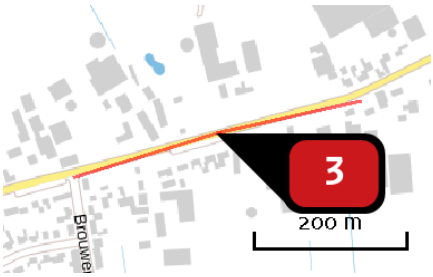

| | |
|---|---|
| Naam | 153282 |
| Locatie (X,Y) | 121092, 406278 |
| NOx | 139,07 kg/j |
| NH3 | 3,86 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 3.159,0 | NOx | 47,41 kg/j |
| | | | NH3 | 3,66 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 284,0 | NOx | 45,57 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 237,0 | NOx | 46,10 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



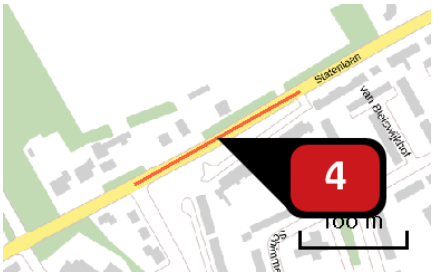

| | |
|---|---|
| Naam | 153284 |
| Locatie (X,Y) | 120945, 406298 |
| NOx | 159,94 kg/j |
| NH3 | 3,56 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 2.524,0 | NOx | 42,81 kg/j |
| | | | NH3 | 3,30 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 327,0 | NOx | 59,31 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 263,0 | NOx | 57,82 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 155511 |
| Locatie (X,Y) | 121777, 406590 |
| NOx | 369,85 kg/j |
| NH3 | 9,75 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 2.879,0 | NOx<br>NH3 | 119,22 kg/j<br>9,19 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 280,0 | NOx<br>NH3 | 123,98 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 236,0 | NOx<br>NH3 | 126,66 kg/j<br>< 1 kg/j |



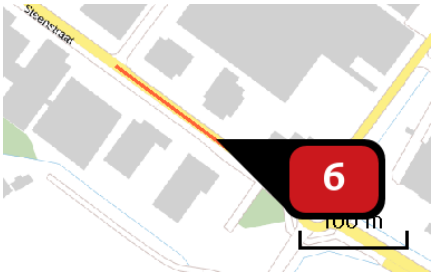

| | |
|---|---|
| Naam | 292212725 |
| Locatie (X,Y) | 121988, 400889 |
| NOx | 84,65 kg/j |
| NH3 | 2,31 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.510,0 | NOx<br>NH3 | 28,35 kg/j<br>2,19 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 169,0 | NOx<br>NH3 | 33,92 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 92,0 | NOx<br>NH3 | 22,38 kg/j<br>< 1 kg/j |



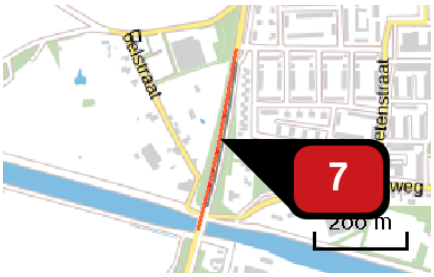

| | |
|---|---|
| Naam | 292212726 |
| Locatie (X,Y) | 121858, 400818 |
| NOx | 38,02 kg/j |
| NH3 | 1,18 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.149,0 | NOx | 14,68 kg/j |
| | | | NH3 | 1,13 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 97,0 | NOx | 13,25 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 61,0 | NOx | 10,10 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



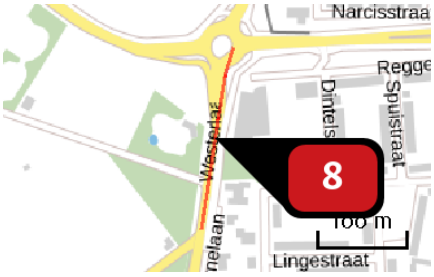

| | |
|---|---|
| Naam | 292212911 |
| Locatie (X,Y) | 122516, 403277 |
| NOx | 912,56 kg/j |
| NH3 | 16,86 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 8.039,0 | NOx | 198,44 kg/j |
| | | | NH3 | 15,30 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.040,0 | NOx | 274,52 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.374,0 | NOx | 439,60 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



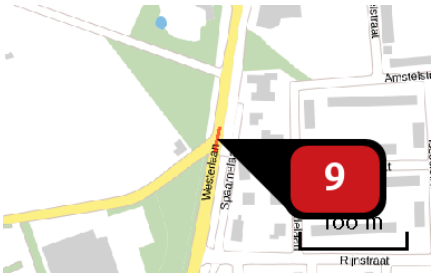

| | |
|---|---|
| Naam | 292212918 |
| Locatie (X,Y) | 122422, 404057 |
| NOx | 2.023,80 kg/j |
| NH3 | 42,76 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 12.066,0 | NOx<br>NH3 | 511,48 kg/j<br>39,45 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.397,0 | NOx<br>NH3 | 633,23 kg/j<br>1,54 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.600,0 | NOx<br>NH3 | 879,08 kg/j<br>1,76 kg/j |



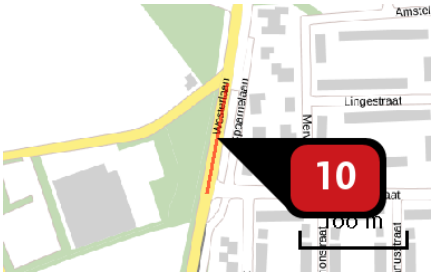

| | |
|---|---|
| Naam | 292212928 |
| Locatie (X,Y) | 122495, 404472 |
| NOx | 1.021,24 kg/j |
| NH3 | 21,61 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.833,0 | NOx<br>NH3 | 258,52 kg/j<br>19,94 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.357,0 | NOx<br>NH3 | 317,02 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.574,0 | NOx<br>NH3 | 445,70 kg/j<br>< 1 kg/j |



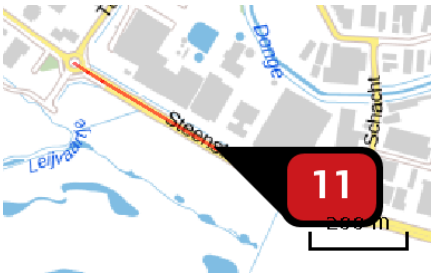

| | |
|---|---|
| Naam | 292212929 |
| Locatie (X,Y) | 122478, 404360 |
| NOx | 108,55 kg/j |
| NH3 | 2,30 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.833,0 | NOx<br>NH3 | 27,48 kg/j<br>2,12 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.357,0 | NOx<br>NH3 | 33,70 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.574,0 | NOx<br>NH3 | 47,38 kg/j<br>< 1 kg/j |



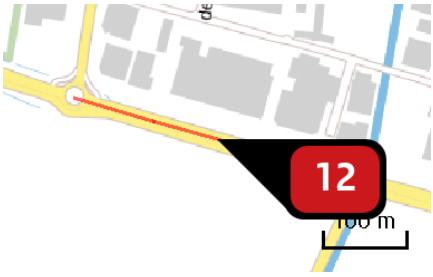

| | |
|---|---|
| Naam | 292212930 |
| Locatie (X,Y) | 122467, 404299 |
| NOx | 518,90 kg/j |
| NH3 | 10,96 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 12.066,0 | NOx<br>NH3 | 131,14 kg/j<br>10,11 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.397,0 | NOx<br>NH3 | 162,36 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.600,0 | NOx<br>NH3 | 225,39 kg/j<br>< 1 kg/j |



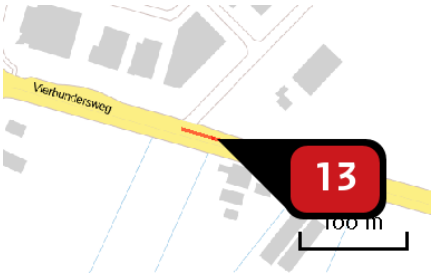

| | |
|---|---|
| Naam | 292213182 |
| Locatie (X,Y) | 122899, 403040 |
| NOx | 2.301,53 kg/j |
| NH3 | 40,26 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 6.614,0 | NOx<br>NH3 | 470,49 kg/j<br>36,29 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 903,0 | NOx<br>NH3 | 686,86 kg/j<br>1,67 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.241,0 | NOx<br>NH3 | 1.144,18 kg/j<br>2,30 kg/j |



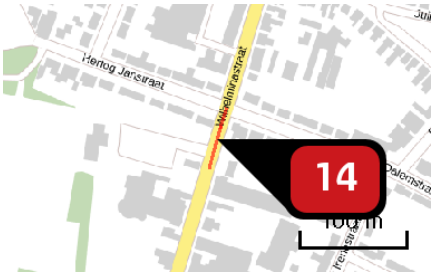

| | |
|---|---|
| Naam | 292213593 |
| Locatie (X,Y) | 123368, 402853 |
| NOx | 1.193,49 kg/j |
| NH3 | 21,40 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 6.612,0 | NOx<br>NH3 | 250,96 kg/j<br>19,36 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 869,0 | NOx<br>NH3 | 352,69 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.199,0 | NOx<br>NH3 | 589,84 kg/j<br>1,18 kg/j |



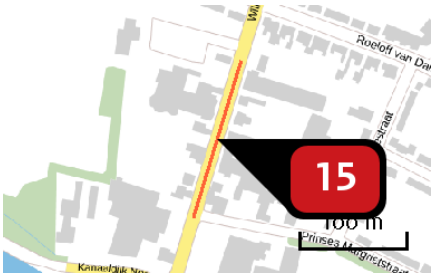

| | |
|---|---|
| Naam | 292214010 |
| Locatie (X,Y) | 123891, 402705 |
| NOx | 232,95 kg/j |
| NH3 | 4,11 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 6.659,0 | NOx<br>NH3 | 48,04 kg/j<br>3,70 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 928,0 | NOx<br>NH3 | 71,59 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.212,0 | NOx<br>NH3 | 113,32 kg/j<br>< 1 kg/j |



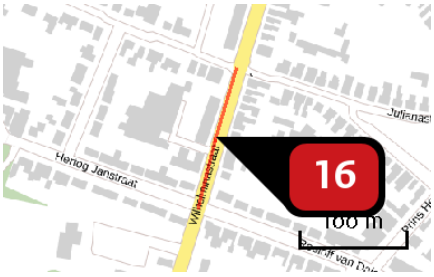

| | |
|---|---|
| Naam | 292214040 |
| Locatie (X,Y) | 123976, 403678 |
| NOx | 54,84 kg/j |
| NH3 | 2,27 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 4.700,0 | NOx<br>NH3 | 28,70 kg/j<br>2,21 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 233,0 | NOx<br>NH3 | 15,22 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 138,0 | NOx<br>NH3 | 10,92 kg/j<br>< 1 kg/j |



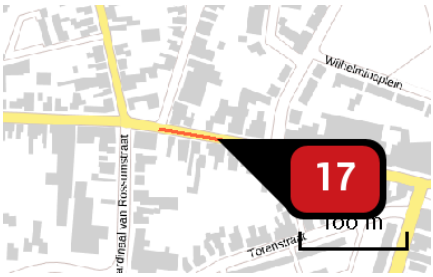

| | |
|---|---|
| Naam | 292214041 |
| Locatie (X,Y) | 123947, 403581 |
| NOx | 149,70 kg/j |
| NH3 | 6,05 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 4.772,0 | NOx<br>NH3 | 76,25 kg/j<br>5,88 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 248,0 | NOx<br>NH3 | 42,38 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 150,0 | NOx<br>NH3 | 31,07 kg/j<br>< 1 kg/j |



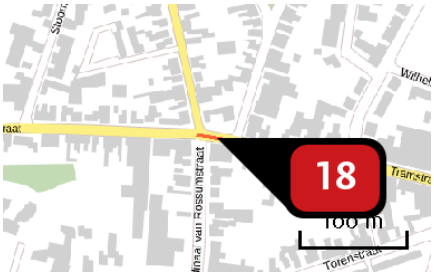

| | |
|---|---|
| Naam | 292214042 |
| Locatie (X,Y) | 124000, 403772 |
| NOx | 137,28 kg/j |
| NH3 | 5,84 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 5.189,0 | NOx<br>NH3 | 73,81 kg/j<br>5,69 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 244,0 | NOx<br>NH3 | 37,11 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 143,0 | NOx<br>NH3 | 26,36 kg/j<br>< 1 kg/j |



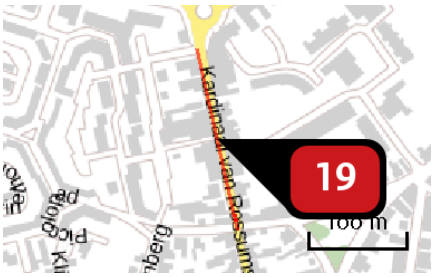

| | |
|---|---|
| Naam | 292214062 |
| Locatie (X,Y) | 123887, 404064 |
| NOx | 136,08 kg/j |
| NH3 | 5,82 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 6.380,0 | NOx | 73,64 kg/j |
| | | | NH3 | 5,68 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 318,0 | NOx | 39,25 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 155,0 | NOx | 23,19 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



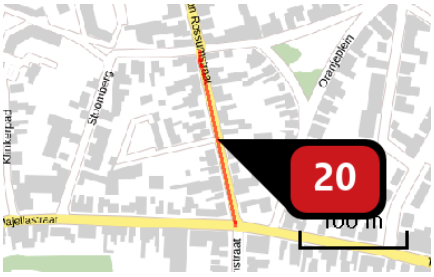

| | |
|---|---|
| Naam | 292214063 |
| Locatie (X,Y) | 123816, 404077 |
| NOx | 44,31 kg/j |
| NH3 | 1,88 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 6.255,0 | NOx | 23,77 kg/j |
| | | | NH3 | 1,83 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 315,0 | NOx | 12,80 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 157,0 | NOx | 7,73 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



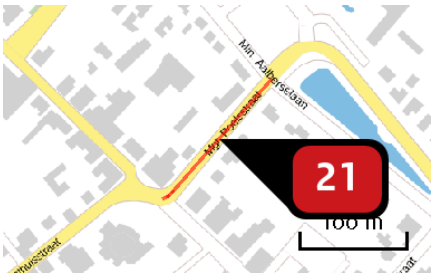

| | |
|---|---|
| Naam | 292214066 |
| Locatie (X,Y) | 123745, 404334 |
| NOx | 220,05 kg/j |
| NH3 | 8,81 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 5.469,0 | NOx<br>NH3 | 110,96 kg/j<br>8,56 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 304,0 | NOx<br>NH3 | 65,95 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 164,0 | NOx<br>NH3 | 43,13 kg/j<br>< 1 kg/j |



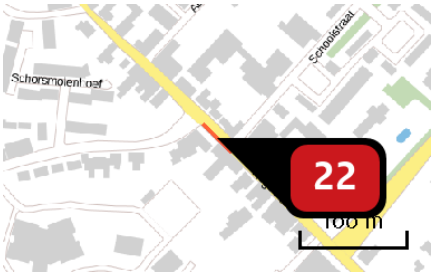

| | |
|---|---|
| Naam | 292214067 |
| Locatie (X,Y) | 123782, 404160 |
| NOx | 189,84 kg/j |
| NH3 | 7,66 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 5.345,0 | NOx<br>NH3 | 96,64 kg/j<br>7,45 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 293,0 | NOx<br>NH3 | 56,65 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 156,0 | NOx<br>NH3 | 36,56 kg/j<br>< 1 kg/j |



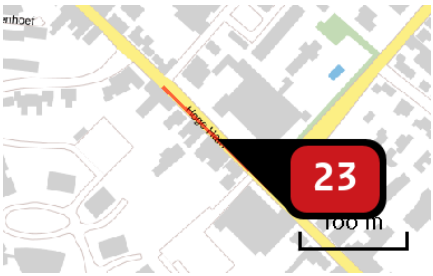

| | |
|---|---|
| Naam | 292214118 |
| Locatie (X,Y) | 123994, 404634 |
| NOx | 196,91 kg/j |
| NH3 | 8,37 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 6.629,0 | NOx<br>NH3 | 105,81 kg/j<br>8,16 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 301,0 | NOx<br>NH3 | 51,38 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 192,0 | NOx<br>NH3 | 39,72 kg/j<br>< 1 kg/j |



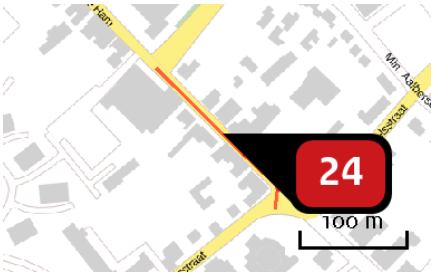

| | |
|---|---|
| Naam | 292214120 |
| Locatie (X,Y) | 123687, 404819 |
| NOx | 24,87 kg/j |
| NH3 | 1,13 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 3.812,0 | NOx<br>NH3 | 14,29 kg/j<br>1,10 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 150,0 | NOx<br>NH3 | 6,01 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 94,0 | NOx<br>NH3 | 4,57 kg/j<br>< 1 kg/j |



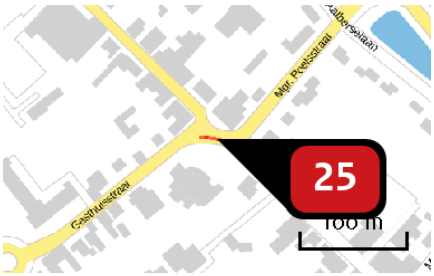

| | |
|---|---|
| Naam | 292214121 |
| Locatie (X,Y) | 123750, 404759 |
| NOx | 96,57 kg/j |
| NH3 | 4,23 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 3.625,0 | NOx<br>NH3 | 53,60 kg/j<br>4,13 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 153,0 | NOx<br>NH3 | 24,19 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 98,0 | NOx<br>NH3 | 18,78 kg/j<br>< 1 kg/j |



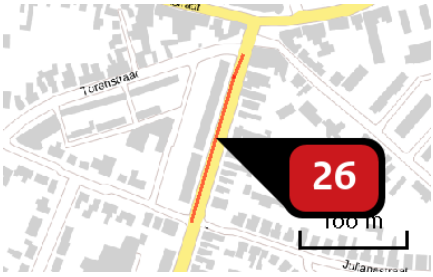

| | |
|---|---|
| Naam | 292214122 |
| Locatie (X,Y) | 123862, 404651 |
| NOx | 119,39 kg/j |
| NH3 | 5,22 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 3.501,0 | NOx<br>NH3 | 66,09 kg/j<br>5,10 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 161,0 | NOx<br>NH3 | 32,50 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 85,0 | NOx<br>NH3 | 20,80 kg/j<br>< 1 kg/j |



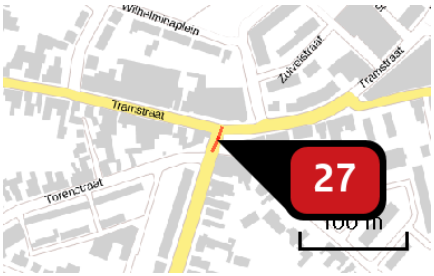

| | |
|---|---|
| Naam | 292214123 |
| Locatie (X,Y) | 123926, 404580 |
| NOx | 44,68 kg/j |
| NH3 | 1,94 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 7.075,0 | NOx<br>NH3 | 24,56 kg/j<br>1,89 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 307,0 | NOx<br>NH3 | 11,40 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 194,0 | NOx<br>NH3 | 8,73 kg/j<br>< 1 kg/j |



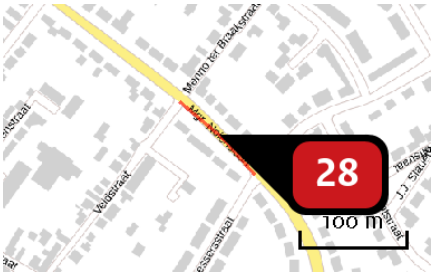

| | |
|---|---|
| Naam | 292214367 |
| Locatie (X,Y) | 124041, 403913 |
| NOx | 156,00 kg/j |
| NH3 | 6,74 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 4.924,0 | NOx<br>NH3 | 85,30 kg/j<br>6,58 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 218,0 | NOx<br>NH3 | 40,38 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 135,0 | NOx<br>NH3 | 30,31 kg/j<br>< 1 kg/j |



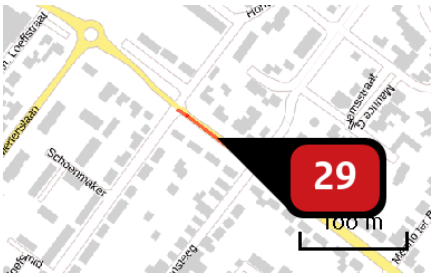

| | |
|---|---|
| Naam | 292214406 |
| Locatie (X,Y) | 124077, 404013 |
| NOx | 20,61 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 4.976,0 | NOx<br>NH3 | 11,29 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 219,0 | NOx<br>NH3 | 5,31 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 136,0 | NOx<br>NH3 | 4,00 kg/j<br>< 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 292214915 |
| Locatie (X,Y) | 124938, 404013 |
| NOx | 94,84 kg/j |
| NH3 | 3,57 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 4.342,0 | NOx<br>NH3 | 44,81 kg/j<br>3,46 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 234,0 | NOx<br>NH3 | 25,82 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 181,0 | NOx<br>NH3 | 24,21 kg/j<br>< 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 292214916 |
| Locatie (X,Y) | 124741, 404169 |
| NOx | 90,41 kg/j |
| NH3 | 3,53 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 4.544,0 | NOx<br>NH3 | 44,39 kg/j<br>3,42 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 226,0 | NOx<br>NH3 | 23,61 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 177,0 | NOx<br>NH3 | 22,41 kg/j<br>< 1 kg/j |



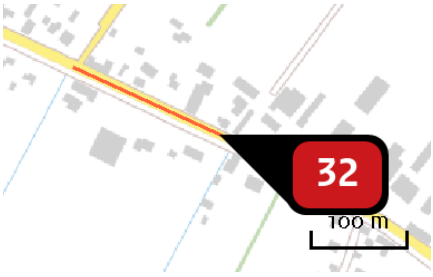

| | |
|---|---|
| Naam | 292214917 |
| Locatie (X,Y) | 124840, 404094 |
| NOx | 158,07 kg/j |
| NH3 | 5,92 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 4.396,0 | NOx<br>NH3 | 74,30 kg/j<br>5,73 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 238,0 | NOx<br>NH3 | 43,02 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 186,0 | NOx<br>NH3 | 40,75 kg/j<br>< 1 kg/j |



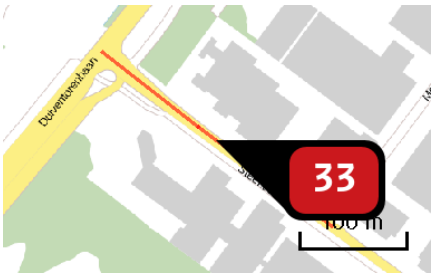

| | |
|---|---|
| Naam | 292214926 |
| Locatie (X,Y) | 124552, 404303 |
| NOx | 97,27 kg/j |
| NH3 | 3,67 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 6.048,0 | NOx<br>NH3 | 46,07 kg/j<br>3,55 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 328,0 | NOx<br>NH3 | 26,72 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 248,0 | NOx<br>NH3 | 24,48 kg/j<br>< 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 292215422 |
| Locatie (X,Y) | 125917, 403243 |
| NOx | 606,54 kg/j |
| NH3 | 19,71 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 6.867,0 | NOx<br>NH3 | 245,14 kg/j<br>18,91 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 491,0 | NOx<br>NH3 | 187,43 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 376,0 | NOx<br>NH3 | 173,97 kg/j<br>< 1 kg/j |



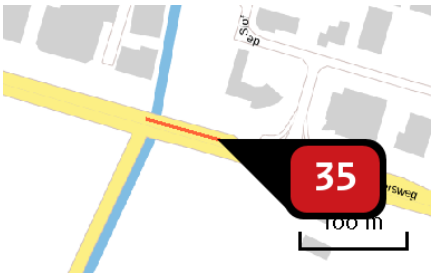

| | |
|---|---|
| Naam | 292231899 |
| Locatie (X,Y) | 122316, 403425 |
| NOx | 1.207,25 kg/j |
| NH3 | 22,36 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 9.180,0 | NOx<br>NH3 | 263,27 kg/j<br>20,30 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.214,0 | NOx<br>NH3 | 372,29 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.538,0 | NOx<br>NH3 | 571,69 kg/j<br>1,15 kg/j |



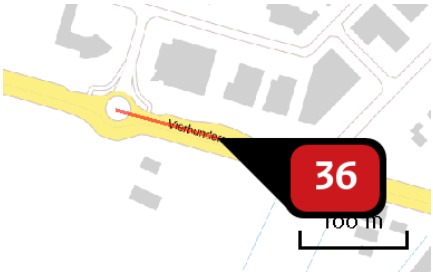

| | |
|---|---|
| Naam | 292231933 |
| Locatie (X,Y) | 124583, 406235 |
| NOx | 1.057,63 kg/j |
| NH3 | 26,96 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 3.621,0 | NOx<br>NH3 | 328,60 kg/j<br>25,34 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 361,0 | NOx<br>NH3 | 350,30 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 322,0 | NOx<br>NH3 | 378,73 kg/j<br>< 1 kg/j |



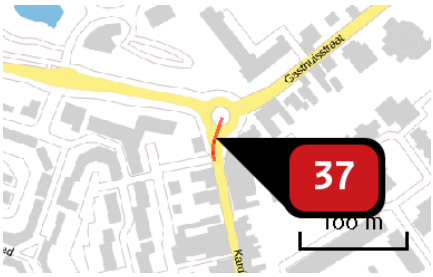

| | |
|---|---|
| Naam | 292231995 |
| Locatie (X,Y) | 123604, 402786 |
| NOx | 458,48 kg/j |
| NH3 | 8,22 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 6.612,0 | NOx | 96,41 kg/j |
| | | | NH3 | 7,44 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 869,0 | NOx | 135,49 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.199,0 | NOx | 226,59 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



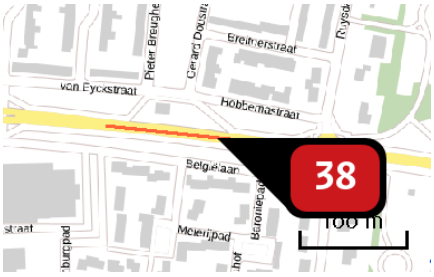

| | |
|---|---|
| Naam | 292231997 |
| Locatie (X,Y) | 123764, 402741 |
| NOx | 674,88 kg/j |
| NH3 | 11,90 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 6.659,0 | NOx | 139,17 kg/j |
| | | | NH3 | 10,73 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 928,0 | NOx | 207,39 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.212,0 | NOx | 328,31 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



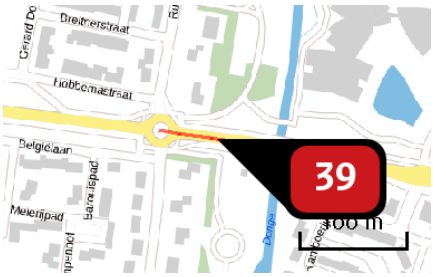

| | |
|---|---|
| Naam | 292232002 |
| Locatie (X,Y) | 123726, 404445 |
| NOx | 44,17 kg/j |
| NH3 | 1,78 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 5.508,0 | NOx | 22,45 kg/j |
| | | | NH3 | 1,73 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 297,0 | NOx | 12,95 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 166,0 | NOx | 8,77 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



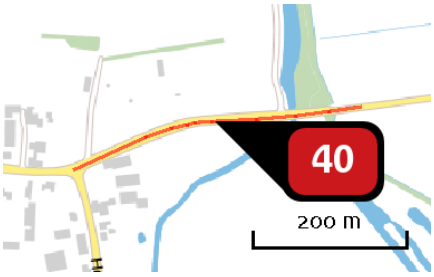

| | |
|---|---|
| Naam | 292232013 |
| Locatie (X,Y) | 123237, 404555 |
| NOx | 446,92 kg/j |
| NH3 | 17,37 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 9.835,0 | NOx | 218,54 kg/j |
| | | | NH3 | 16,85 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 560,0 | NOx | 133,06 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 331,0 | NOx | 95,33 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



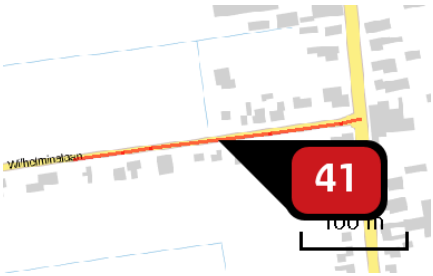

| | |
|---|---|
| Naam | 292232015 |
| Locatie (X,Y) | 123393, 404535 |
| NOx | 232,37 kg/j |
| NH3 | 9,50 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.409,0 | NOx | 119,93 kg/j |
| | | | NH3 | 9,25 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 526,0 | NOx | 64,80 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 319,0 | NOx | 47,64 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



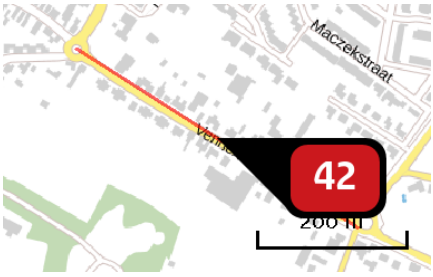

| | |
|---|---|
| Naam | 292232039 |
| Locatie (X,Y) | 123452, 406972 |
| NOx | 460,17 kg/j |
| NH3 | 12,95 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 3.876,0 | NOx | 159,20 kg/j |
| | | | NH3 | 12,28 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 335,0 | NOx | 147,13 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 289,0 | NOx | 153,85 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



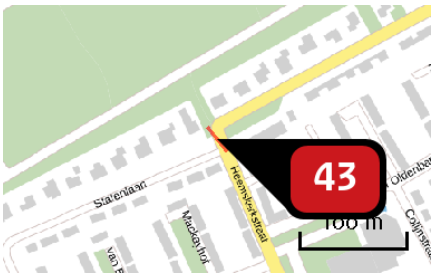

| | |
|---|---|
| Naam | 292232044 |
| Locatie (X,Y) | 124034, 407040 |
| NOx | 327,66 kg/j |
| NH3 | 9,22 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 3.876,0 | NOx<br>NH3 | 113,36 kg/j<br>8,74 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 335,0 | NOx<br>NH3 | 104,76 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 289,0 | NOx<br>NH3 | 109,55 kg/j<br>< 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 292232103 |
| Locatie (X,Y) | 125168, 403626 |
| NOx | 496,59 kg/j |
| NH3 | 17,90 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 4.676,0 | NOx<br>NH3 | 224,16 kg/j<br>17,29 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 283,0 | NOx<br>NH3 | 145,07 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 205,0 | NOx<br>NH3 | 127,37 kg/j<br>< 1 kg/j |



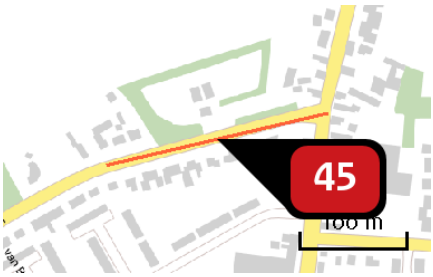

| | |
|---|---|
| Naam | 292232426 |
| Locatie (X,Y) | 121516, 400620 |
| NOx | 8,62 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.194,0 | NOx<br>NH3 | 3,45 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 97,0 | NOx<br>NH3 | 3,00 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 58,0 | NOx<br>NH3 | 2,17 kg/j<br>< 1 kg/j |



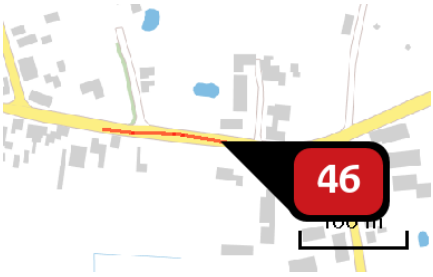

| | |
|---|---|
| Naam | 292232428 |
| Locatie (X,Y) | 122141, 400974 |
| NOx | 90,60 kg/j |
| NH3 | 2,13 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.368,0 | NOx<br>NH3 | 25,78 kg/j<br>1,99 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 192,0 | NOx<br>NH3 | 38,69 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 107,0 | NOx<br>NH3 | 26,13 kg/j<br>< 1 kg/j |



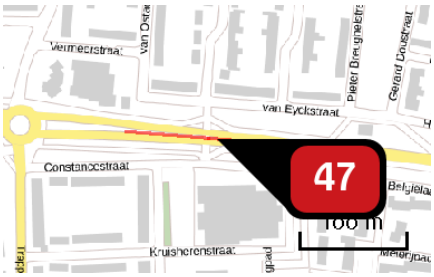

| | |
|---|---|
| Naam | 292232429 |
| Locatie (X,Y) | 122321, 401040 |
| NOx | 113,78 kg/j |
| NH3 | 2,60 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.402,0 | NOx<br>NH3 | 31,33 kg/j<br>2,42 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 196,0 | NOx<br>NH3 | 46,83 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 123,0 | NOx<br>NH3 | 35,62 kg/j<br>< 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 292241016 |
| Locatie (X,Y) | 123167, 406911 |
| NOx | 165,60 kg/j |
| NH3 | 4,37 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 2.343,0 | NOx<br>NH3 | 53,39 kg/j<br>4,12 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 229,0 | NOx<br>NH3 | 55,80 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 191,0 | NOx<br>NH3 | 56,41 kg/j<br>< 1 kg/j |



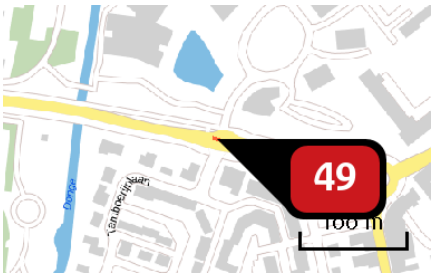

| | |
|---|---|
| Naam | 292241093 |
| Locatie (X,Y) | 123048, 404574 |
| NOx | 369,31 kg/j |
| NH3 | 14,35 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 9.835,0 | NOx | 180,59 kg/j |
| | | | NH3 | 13,93 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 560,0 | NOx | 109,95 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 331,0 | NOx | 78,77 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



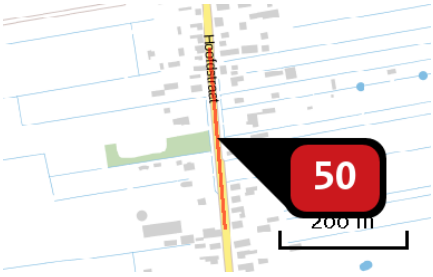

| | |
|---|---|
| Naam | 292241094 |
| Locatie (X,Y) | 122913, 404584 |
| NOx | 212,07 kg/j |
| NH3 | 8,24 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 9.835,0 | NOx | 103,70 kg/j |
| | | | NH3 | 8,00 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 560,0 | NOx | 63,14 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 331,0 | NOx | 45,23 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



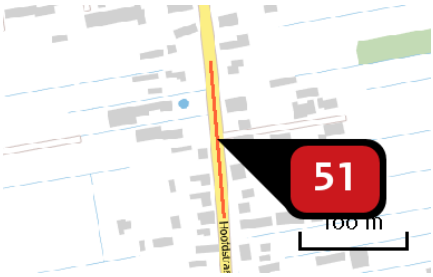

| | |
|---|---|
| Naam | 292241096 |
| Locatie (X,Y) | 123579, 404502 |
| NOx | 13,17 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.273,0 | NOx<br>NH3 | 6,82 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 512,0 | NOx<br>NH3 | 3,64 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 315,0 | NOx<br>NH3 | 2,71 kg/j<br>< 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 292241101 |
| Locatie (X,Y) | 124146, 407312 |
| NOx | 383,29 kg/j |
| NH3 | 10,04 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 4.076,0 | NOx<br>NH3 | 122,68 kg/j<br>9,46 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 371,0 | NOx<br>NH3 | 119,40 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 362,0 | NOx<br>NH3 | 141,21 kg/j<br>< 1 kg/j |



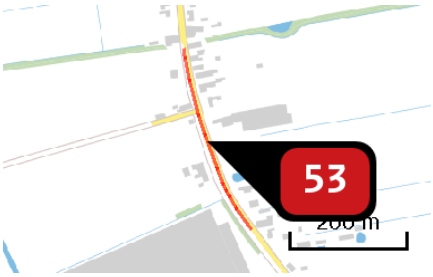

| | |
|---|---|
| Naam | 292241103 |
| Locatie (X,Y) | 124129, 407525 |
| NOx | 196,70 kg/j |
| NH3 | 5,15 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 4.076,0 | NOx<br>NH3 | 62,96 kg/j<br>4,86 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 371,0 | NOx<br>NH3 | 61,27 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 362,0 | NOx<br>NH3 | 72,47 kg/j<br>< 1 kg/j |



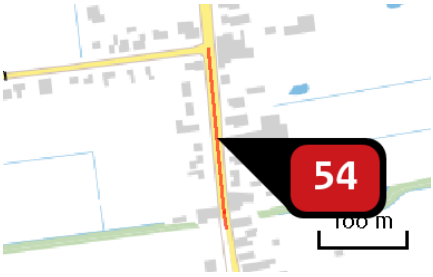

| | |
|---|---|
| Naam | 292241110 |
| Locatie (X,Y) | 126803, 402596 |
| NOx | 821,05 kg/j |
| NH3 | 26,36 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 6.999,0 | NOx<br>NH3 | 327,58 kg/j<br>25,26 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 506,0 | NOx<br>NH3 | 253,24 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 396,0 | NOx<br>NH3 | 240,23 kg/j<br>< 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 292247953 |
| Locatie (X,Y) | 124227, 406702 |
| NOx | 400,96 kg/j |
| NH3 | 10,12 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 3.512,0 | NOx<br>NH3 | 123,23 kg/j<br>9,50 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 356,0 | NOx<br>NH3 | 133,57 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 317,0 | NOx<br>NH3 | 144,16 kg/j<br>< 1 kg/j |



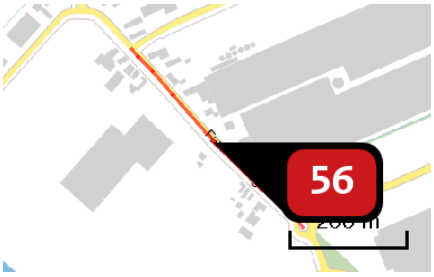

| | |
|---|---|
| Naam | 292247954 |
| Locatie (X,Y) | 124177, 406959 |
| NOx | 248,01 kg/j |
| NH3 | 6,26 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 3.512,0 | NOx<br>NH3 | 76,22 kg/j<br>5,88 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 356,0 | NOx<br>NH3 | 82,62 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 317,0 | NOx<br>NH3 | 89,17 kg/j<br>< 1 kg/j |



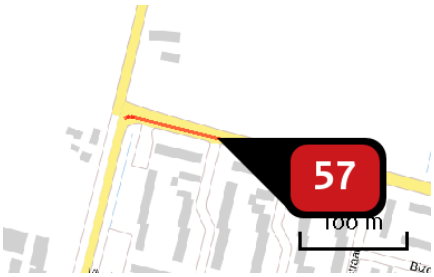

| | |
|---|---|
| Naam | 292247993 |
| Locatie (X,Y) | 124294, 403022 |
| NOx | 413,21 kg/j |
| NH3 | 16,33 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 5.952,0 | NOx<br>NH3 | 205,72 kg/j<br>15,87 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 319,0 | NOx<br>NH3 | 117,90 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 200,0 | NOx<br>NH3 | 89,59 kg/j<br>< 1 kg/j |



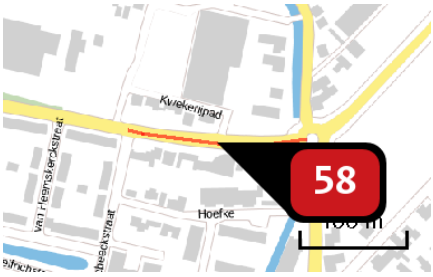

| | |
|---|---|
| Naam | 292248776 |
| Locatie (X,Y) | 125088, 405705 |
| NOx | 431,27 kg/j |
| NH3 | 13,39 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 3.686,0 | NOx<br>NH3 | 166,06 kg/j<br>12,81 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 256,0 | NOx<br>NH3 | 123,32 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 243,0 | NOx<br>NH3 | 141,89 kg/j<br>< 1 kg/j |



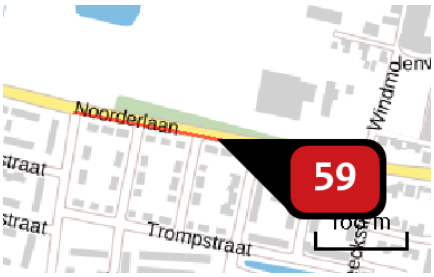

| | |
|---|---|
| Naam | 292248912 |
| Locatie (X,Y) | 122771, 405282 |
| NOx | 152,71 kg/j |
| NH3 | 6,29 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 4.230,0 | NOx<br>NH3 | 79,43 kg/j<br>6,13 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 228,0 | NOx<br>NH3 | 45,78 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 113,0 | NOx<br>NH3 | 27,50 kg/j<br>< 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 292248932 |
| Locatie (X,Y) | 123469, 405137 |
| NOx | 145,13 kg/j |
| NH3 | 6,21 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 4.397,0 | NOx<br>NH3 | 78,51 kg/j<br>6,05 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 212,0 | NOx<br>NH3 | 40,47 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 113,0 | NOx<br>NH3 | 26,15 kg/j<br>< 1 kg/j |



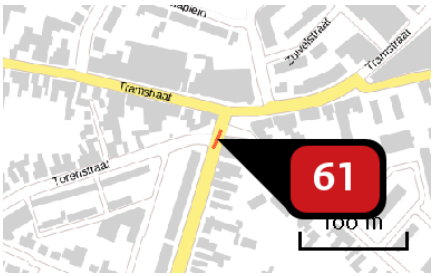

| | |
|---|---|
| Naam | 292248936 |
| Locatie (X,Y) | 123215, 405181 |
| NOx | 285,79 kg/j |
| NH3 | 11,74 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 4.371,0 | NOx | 148,10 kg/j |
| | | | NH3 | 11,42 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 237,0 | NOx | 85,87 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 118,0 | NOx | 51,82 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



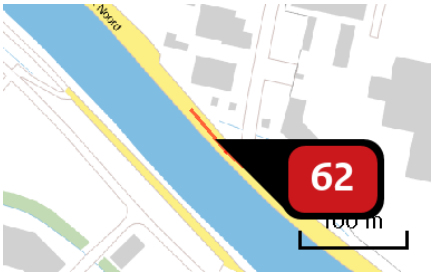

| | |
|---|---|
| Naam | 292248947 |
| Locatie (X,Y) | 123946, 403407 |
| NOx | 246,01 kg/j |
| NH3 | 10,02 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 4.705,0 | NOx | 126,46 kg/j |
| | | | NH3 | 9,75 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 239,0 | NOx | 68,69 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 146,0 | NOx | 50,86 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



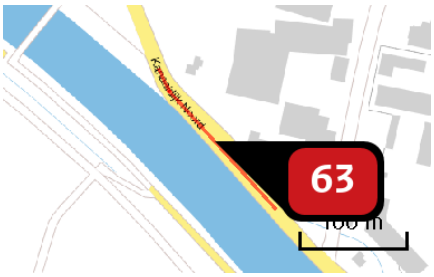

| | |
|---|---|
| Naam | 292249569 |
| Locatie (X,Y) | 124070, 403997 |
| NOx | 14,71 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 4.976,0 | NOx | 8,06 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 219,0 | NOx | 3,79 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 136,0 | NOx | 2,86 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 292249659 |
| Locatie (X,Y) | 124144, 403151 |
| NOx | 68,36 kg/j |
| NH3 | 2,79 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 4.678,0 | NOx | 35,17 kg/j |
| | | | NH3 | 2,71 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 237,0 | NOx | 19,05 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 145,0 | NOx | 14,13 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 292249660 |
| Locatie (X,Y) | 124065, 403240 |
| NOx | 164,93 kg/j |
| NH3 | 6,73 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 4.678,0 | NOx<br>NH3 | 84,86 kg/j<br>6,55 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 237,0 | NOx<br>NH3 | 45,97 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 145,0 | NOx<br>NH3 | 34,09 kg/j<br>< 1 kg/j |



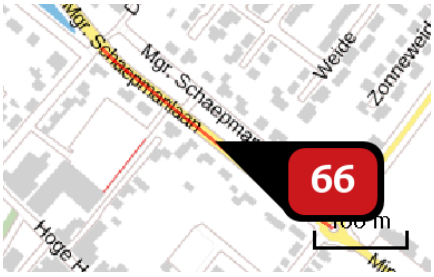

| | |
|---|---|
| Naam | 292249664 |
| Locatie (X,Y) | 122661, 404580 |
| NOx | 668,49 kg/j |
| NH3 | 25,84 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.456,0 | NOx<br>NH3 | 324,95 kg/j<br>25,06 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 612,0 | NOx<br>NH3 | 203,37 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 348,0 | NOx<br>NH3 | 140,17 kg/j<br>< 1 kg/j |



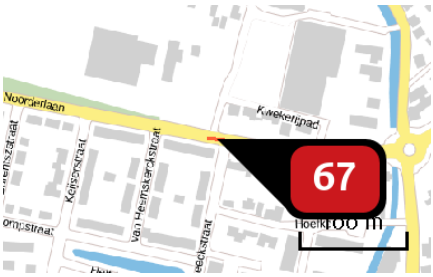

| | |
|---|---|
| Naam | 292249665 |
| Locatie (X,Y) | 122835, 404586 |
| NOx | 133,85 kg/j |
| NH3 | 5,17 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.456,0 | NOx<br>NH3 | 65,06 kg/j<br>5,02 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 612,0 | NOx<br>NH3 | 40,72 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 348,0 | NOx<br>NH3 | 28,07 kg/j<br>< 1 kg/j |



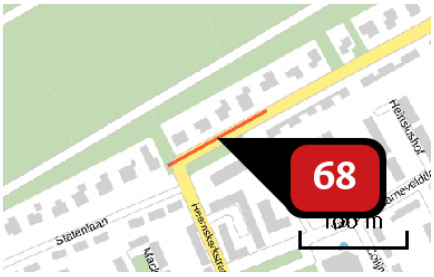

| | |
|---|---|
| Naam | 292249669 |
| Locatie (X,Y) | 124345, 404465 |
| NOx | 485,91 kg/j |
| NH3 | 19,97 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 7.475,0 | NOx<br>NH3 | 252,17 kg/j<br>19,45 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 368,0 | NOx<br>NH3 | 132,75 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 231,0 | NOx<br>NH3 | 101,00 kg/j<br>< 1 kg/j |



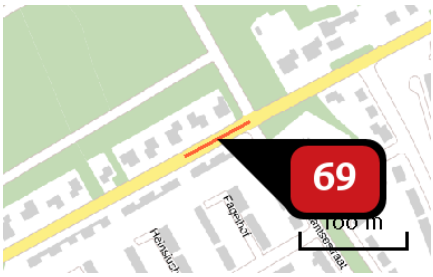

| | |
|---|---|
| Naam | 292250027 |
| Locatie (X,Y) | 123379, 405150 |
| NOx | 14,49 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 4.371,0 | NOx<br>NH3 | 7,51 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 237,0 | NOx<br>NH3 | 4,35 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 118,0 | NOx<br>NH3 | 2,63 kg/j<br>< 1 kg/j |



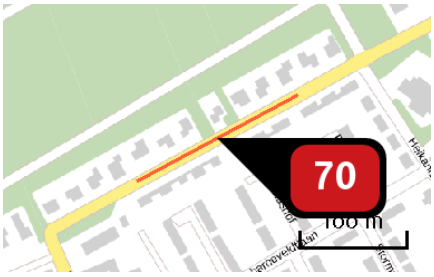

| | |
|---|---|
| Naam | 292252092 |
| Locatie (X,Y) | 121553, 400656 |
| NOx | 32,86 kg/j |
| NH3 | 1,06 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.194,0 | NOx<br>NH3 | 13,15 kg/j<br>1,01 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 97,0 | NOx<br>NH3 | 11,43 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 58,0 | NOx<br>NH3 | 8,28 kg/j<br>< 1 kg/j |



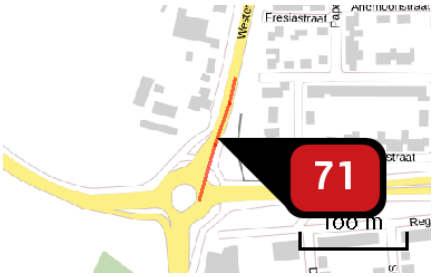

| | |
|---|---|
| Naam | 292252094 |
| Locatie (X,Y) | 121775, 400775 |
| NOx | 21,01 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.113,0 | NOx | 8,01 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 96,0 | NOx | 7,39 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 60,0 | NOx | 5,60 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



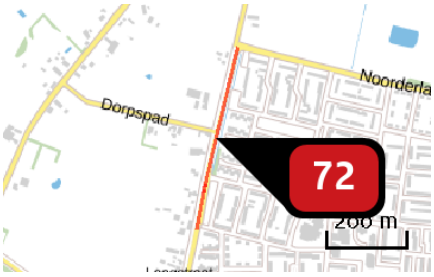

| | |
|---|---|
| Naam | 292252095 |
| Locatie (X,Y) | 121672, 400720 |
| NOx | 52,20 kg/j |
| NH3 | 1,65 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.139,0 | NOx | 20,46 kg/j |
| | | | NH3 | 1,58 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 95,0 | NOx | 18,24 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 58,0 | NOx | 13,50 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



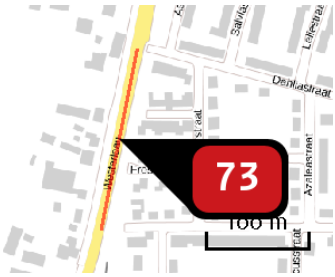

| | |
|---|---|
| Naam | 292253812 |
| Locatie (X,Y) | 122533, 404628 |
| NOx | 91,49 kg/j |
| NH3 | 3,41 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 3.414,0 | NOx<br>NH3 | 42,79 kg/j<br>3,30 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 213,0 | NOx<br>NH3 | 28,55 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 124,0 | NOx<br>NH3 | 20,15 kg/j<br>< 1 kg/j |



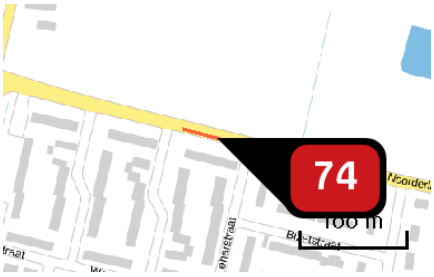

| | |
|---|---|
| Naam | 292253816 |
| Locatie (X,Y) | 122634, 405079 |
| NOx | 309,06 kg/j |
| NH3 | 10,08 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 2.574,0 | NOx<br>NH3 | 125,37 kg/j<br>9,67 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 200,0 | NOx<br>NH3 | 104,16 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 126,0 | NOx<br>NH3 | 79,54 kg/j<br>< 1 kg/j |



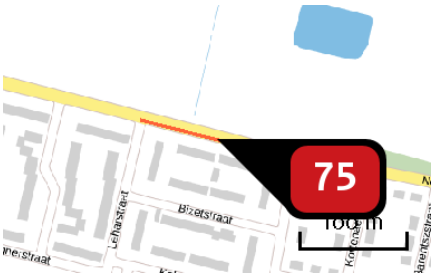

| | |
|---|---|
| Naam | 292253817 |
| Locatie (X,Y) | 122567, 404770 |
| NOx | 125,44 kg/j |
| NH3 | 4,38 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 2.890,0 | NOx<br>NH3 | 54,70 kg/j<br>4,22 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 198,0 | NOx<br>NH3 | 40,07 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 125,0 | NOx<br>NH3 | 30,67 kg/j<br>< 1 kg/j |



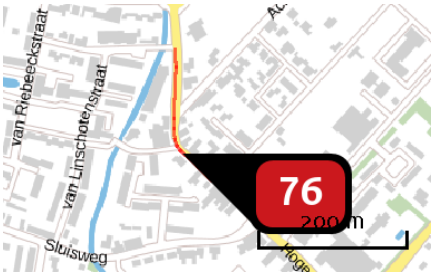

| | |
|---|---|
| Naam | 292253849 |
| Locatie (X,Y) | 122887, 405253 |
| NOx | 55,83 kg/j |
| NH3 | 2,30 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 4.229,0 | NOx<br>NH3 | 29,00 kg/j<br>2,24 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 229,0 | NOx<br>NH3 | 16,79 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 113,0 | NOx<br>NH3 | 10,04 kg/j<br>< 1 kg/j |



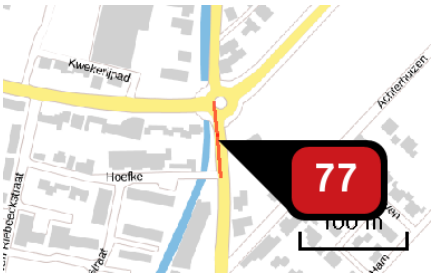

| | |
|---|---|
| Naam | 292253850 |
| Locatie (X,Y) | 122989, 405227 |
| NOx | 126,01 kg/j |
| NH3 | 5,15 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 4.160,0 | NOx<br>NH3 | 64,93 kg/j<br>5,01 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 229,0 | NOx<br>NH3 | 38,22 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 113,0 | NOx<br>NH3 | 22,86 kg/j<br>< 1 kg/j |



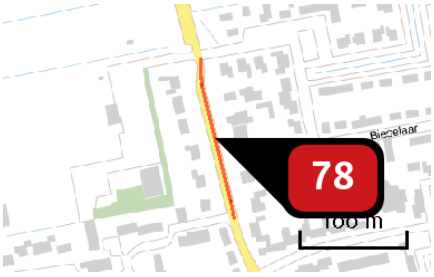

| | |
|---|---|
| Naam | 292253866 |
| Locatie (X,Y) | 123570, 404931 |
| NOx | 207,76 kg/j |
| NH3 | 9,59 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 3.937,0 | NOx<br>NH3 | 121,78 kg/j<br>9,39 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 146,0 | NOx<br>NH3 | 48,29 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 94,0 | NOx<br>NH3 | 37,69 kg/j<br>< 1 kg/j |



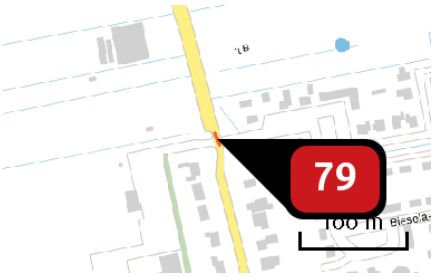

| | |
|---|---|
| Naam | 292253867 |
| Locatie (X,Y) | 123557, 405105 |
| NOx | 55,62 kg/j |
| NH3 | 2,23 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 3.804,0 | NOx<br>NH3 | 28,17 kg/j<br>2,17 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 194,0 | NOx<br>NH3 | 15,36 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 126,0 | NOx<br>NH3 | 12,09 kg/j<br>< 1 kg/j |



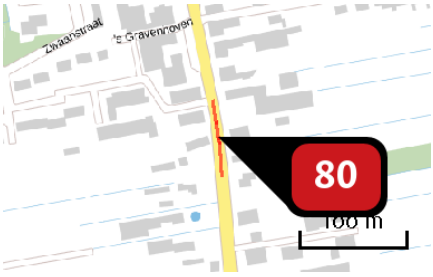

| | |
|---|---|
| Naam | 292253946 |
| Locatie (X,Y) | 124021, 407975 |
| NOx | 90,97 kg/j |
| NH3 | 1,85 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.352,0 | NOx<br>NH3 | 22,02 kg/j<br>1,70 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 168,0 | NOx<br>NH3 | 29,26 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 188,0 | NOx<br>NH3 | 39,69 kg/j<br>< 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 292253951 |
| Locatie (X,Y) | 124005, 408055 |
| NOx | 6,97 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.258,0 | NOx | 1,64 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 164,0 | NOx | 2,29 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 180,0 | NOx | 3,04 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



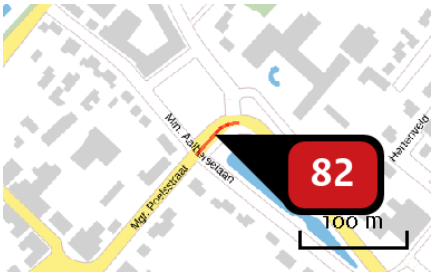

| | |
|---|---|
| Naam | 292253954 |
| Locatie (X,Y) | 124119, 407632 |
| NOx | 93,69 kg/j |
| NH3 | 2,45 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 4.076,0 | NOx | 29,99 kg/j |
| | | | NH3 | 2,31 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 371,0 | NOx | 29,19 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 362,0 | NOx | 34,52 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



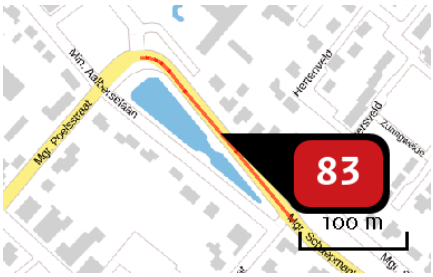

| | |
|---|---|
| Naam | 292253955 |
| Locatie (X,Y) | 124106, 407702 |
| NOx | 100,82 kg/j |
| NH3 | 2,59 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 3.949,0 | NOx<br>NH3 | 31,61 kg/j<br>2,44 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 370,0 | NOx<br>NH3 | 31,66 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 362,0 | NOx<br>NH3 | 37,55 kg/j<br>< 1 kg/j |



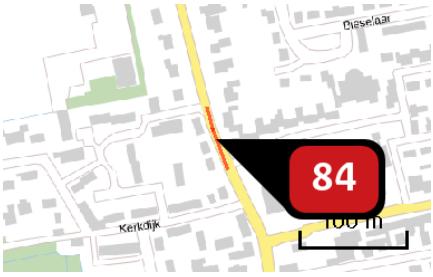

| | |
|---|---|
| Naam | 292254040 |
| Locatie (X,Y) | 124058, 404707 |
| NOx | 76,72 kg/j |
| NH3 | 3,13 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 7.609,0 | NOx<br>NH3 | 39,44 kg/j<br>3,04 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 383,0 | NOx<br>NH3 | 21,23 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 239,0 | NOx<br>NH3 | 16,06 kg/j<br>< 1 kg/j |



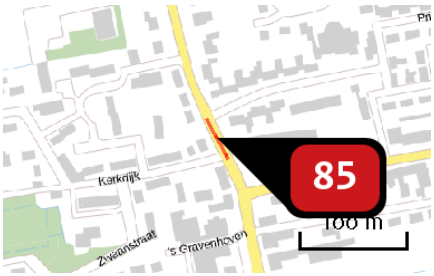

| | |
|---|---|
| Naam | 292254041 |
| Locatie (X,Y) | 124154, 404647 |
| NOx | 326,63 kg/j |
| NH3 | 13,43 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 7.475,0 | NOx<br>NH3 | 169,50 kg/j<br>13,07 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 368,0 | NOx<br>NH3 | 89,23 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 231,0 | NOx<br>NH3 | 67,89 kg/j<br>< 1 kg/j |



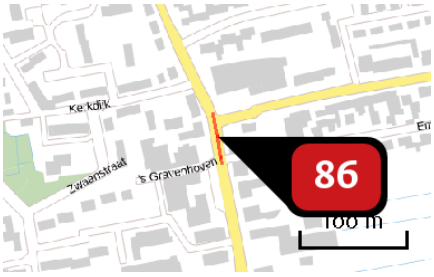

| | |
|---|---|
| Naam | 292254219 |
| Locatie (X,Y) | 124047, 407872 |
| NOx | 34,41 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.206,0 | NOx<br>NH3 | 7,68 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 166,0 | NOx<br>NH3 | 11,30 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 187,0 | NOx<br>NH3 | 15,43 kg/j<br>< 1 kg/j |



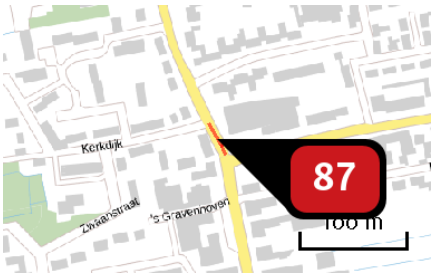

| | |
|---|---|
| Naam | 292254220 |
| Locatie (X,Y) | 124066, 407829 |
| NOx | 22,28 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.163,0 | NOx | 4,85 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 164,0 | NOx | 7,32 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 187,0 | NOx | 10,11 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



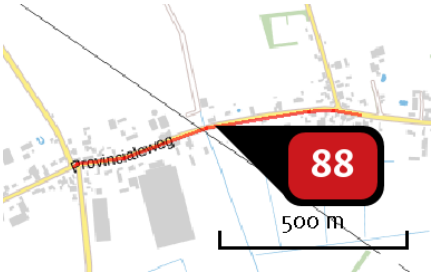

| | |
|---|---|
| Naam | 292254328 |
| Locatie (X,Y) | 124096, 407762 |
| NOx | 62,35 kg/j |
| NH3 | 1,60 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 3.949,0 | NOx | 19,55 kg/j |
| | | | NH3 | 1,51 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 370,0 | NOx | 19,58 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 362,0 | NOx | 23,22 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



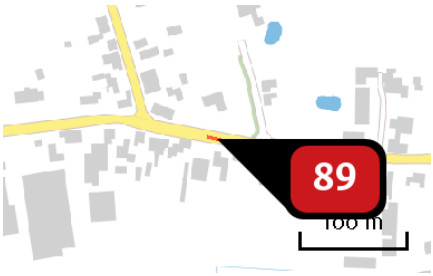

| | |
|---|---|
| Naam | 292254329 |
| Locatie (X,Y) | 124083, 407797 |
| NOx | 19,96 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.746,0 | NOx | 5,69 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 175,0 | NOx | 6,10 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 193,0 | NOx | 8,16 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



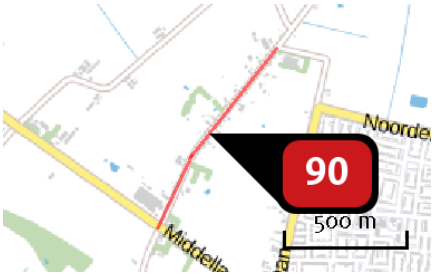

| | |
|---|---|
| Naam | 292310943 |
| Locatie (X,Y) | 122655, 406897 |
| NOx | 610,29 kg/j |
| NH3 | 16,09 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 2.343,0 | NOx | 196,76 kg/j |
| | | | NH3 | 15,18 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 229,0 | NOx | 205,64 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 191,0 | NOx | 207,89 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



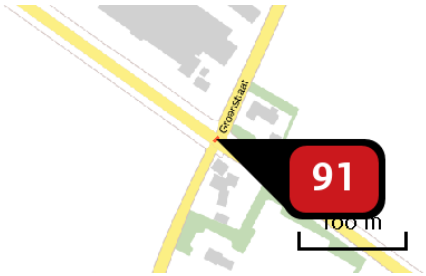

| | |
|---|---|
| Naam | 292310944 |
| Locatie (X,Y) | 123049, 406925 |
| NOx | 14,10 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 2.343,0 | NOx<br>NH3 | 4,55 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 229,0 | NOx<br>NH3 | 4,75 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 191,0 | NOx<br>NH3 | 4,80 kg/j<br>< 1 kg/j |



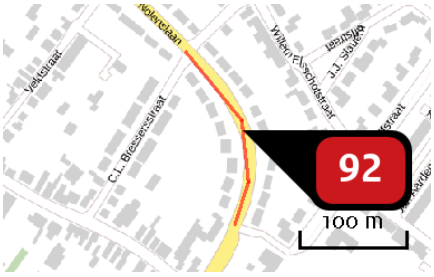

| | |
|---|---|
| Naam | 292310954 |
| Locatie (X,Y) | 122249, 405205 |
| NOx | 3,35 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 12,0 | NOx<br>NH3 | 1,13 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1,0 | NOx<br>NH3 | 1,01 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1,0 | NOx<br>NH3 | 1,22 kg/j<br>< 1 kg/j |



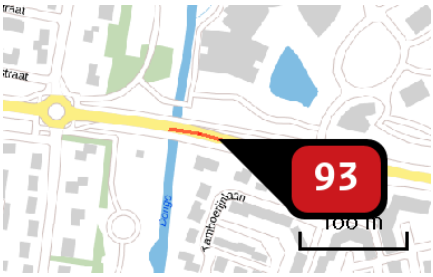

| | |
|---|---|
| Naam | 292310955 |
| Locatie (X,Y) | 122039, 404819 |
| NOx | < 1 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 94,0 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2,0 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 2,0 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



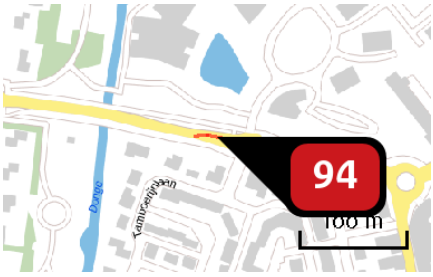

| | |
|---|---|
| Naam | 292379943 |
| Locatie (X,Y) | 125023, 403905 |
| NOx | 155,29 kg/j |
| NH3 | 5,18 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 3.330,0 | NOx | 64,61 kg/j |
| | | | NH3 | 4,98 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 225,0 | NOx | 46,68 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 175,0 | NOx | 44,01 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



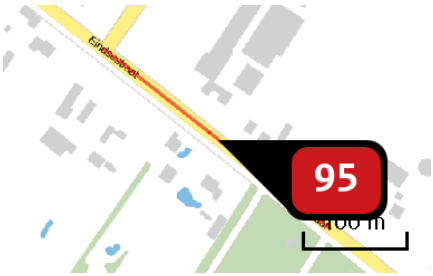

| | |
|---|---|
| Naam | 292379945 |
| Locatie (X,Y) | 123491, 404518 |
| NOx | 192,90 kg/j |
| NH3 | 7,89 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.409,0 | NOx<br>NH3 | 99,56 kg/j<br>7,68 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 526,0 | NOx<br>NH3 | 53,80 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 319,0 | NOx<br>NH3 | 39,55 kg/j<br>< 1 kg/j |



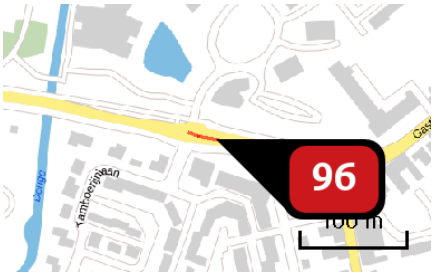

| | |
|---|---|
| Naam | 292379946 |
| Locatie (X,Y) | 123554, 404507 |
| NOx | 92,94 kg/j |
| NH3 | 3,80 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.409,0 | NOx<br>NH3 | 47,97 kg/j<br>3,70 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 526,0 | NOx<br>NH3 | 25,92 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 319,0 | NOx<br>NH3 | 19,05 kg/j<br>< 1 kg/j |



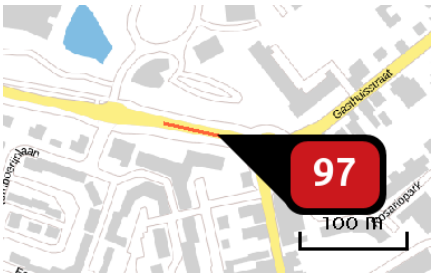

| | |
|---|---|
| Naam | 292379961 |
| Locatie (X,Y) | 126461, 402865 |
| NOx | 519,95 kg/j |
| NH3 | 16,72 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 6.997,0 | NOx | 207,82 kg/j |
| | | | NH3 | 16,03 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 504,0 | NOx | 160,07 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 395,0 | NOx | 152,06 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



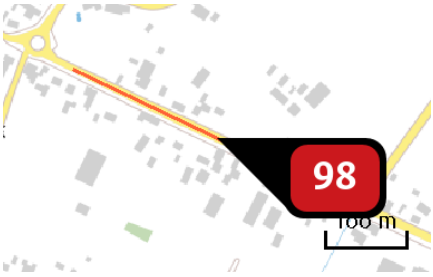

| | |
|---|---|
| Naam | 292379967 |
| Locatie (X,Y) | 123607, 404495 |
| NOx | 113,87 kg/j |
| NH3 | 4,71 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.501,0 | NOx | 59,43 kg/j |
| | | | NH3 | 4,58 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 514,0 | NOx | 31,11 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 318,0 | NOx | 23,33 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



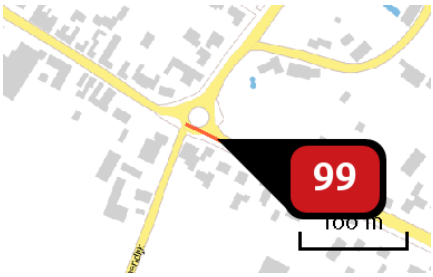

| | |
|---|---|
| Naam | 292379968 |
| Locatie (X,Y) | 123683, 404480 |
| NOx | 221,59 kg/j |
| NH3 | 9,16 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.501,0 | NOx<br>NH3 | 115,66 kg/j<br>8,92 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 514,0 | NOx<br>NH3 | 60,54 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 318,0 | NOx<br>NH3 | 45,40 kg/j<br>< 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 292379969 |
| Locatie (X,Y) | 125590, 403397 |
| NOx | 698,74 kg/j |
| NH3 | 22,93 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 6.855,0 | NOx<br>NH3 | 285,33 kg/j<br>22,01 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 484,0 | NOx<br>NH3 | 215,42 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 367,0 | NOx<br>NH3 | 197,99 kg/j<br>< 1 kg/j |



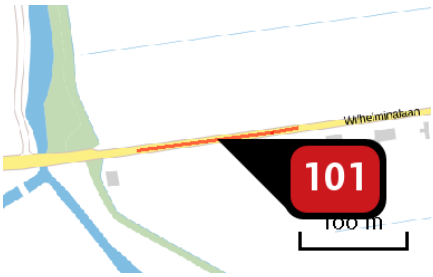

| | |
|---|---|
| Naam | 292379970 |
| Locatie (X,Y) | 125386, 403493 |
| NOx | 112,76 kg/j |
| NH3 | 3,70 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 6.855,0 | NOx<br>NH3 | 46,04 kg/j<br>3,55 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 484,0 | NOx<br>NH3 | 34,76 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 367,0 | NOx<br>NH3 | 31,95 kg/j<br>< 1 kg/j |



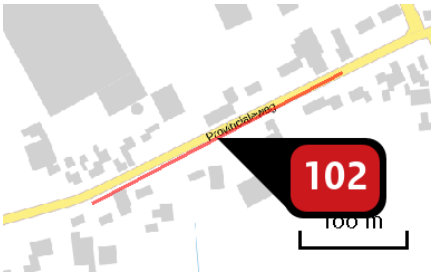

| | |
|---|---|
| Naam | 292379971 |
| Locatie (X,Y) | 126261, 403021 |
| NOx | 413,12 kg/j |
| NH3 | 13,40 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 6.869,0 | NOx<br>NH3 | 166,64 kg/j<br>12,85 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 492,0 | NOx<br>NH3 | 127,63 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 378,0 | NOx<br>NH3 | 118,85 kg/j<br>< 1 kg/j |



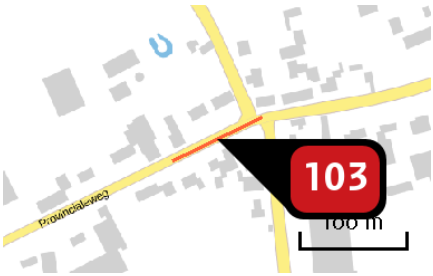

| | |
|---|---|
| Naam | 292380657 |
| Locatie (X,Y) | 123716, 406999 |
| NOx | 178,66 kg/j |
| NH3 | 5,03 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 3.876,0 | NOx<br>NH3 | 61,81 kg/j<br>4,77 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 335,0 | NOx<br>NH3 | 57,12 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 289,0 | NOx<br>NH3 | 59,73 kg/j<br>< 1 kg/j |



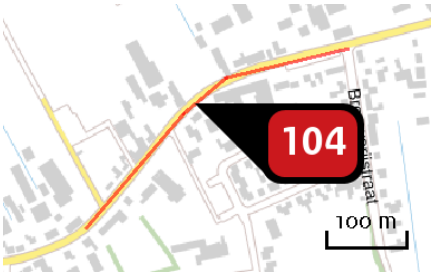

| | |
|---|---|
| Naam | 292380659 |
| Locatie (X,Y) | 122082, 406692 |
| NOx | 249,34 kg/j |
| NH3 | 6,57 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 2.879,0 | NOx<br>NH3 | 80,37 kg/j<br>6,20 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 280,0 | NOx<br>NH3 | 83,58 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 236,0 | NOx<br>NH3 | 85,39 kg/j<br>< 1 kg/j |



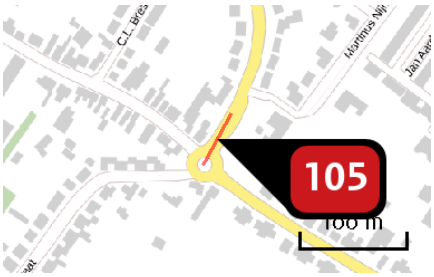

| | |
|---|---|
| Naam | 292380660 |
| Locatie (X,Y) | 122238, 406772 |
| NOx | 85,89 kg/j |
| NH3 | 2,26 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 2.879,0 | NOx | 27,68 kg/j |
| | | | NH3 | 2,14 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 280,0 | NOx | 28,79 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 236,0 | NOx | 29,41 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



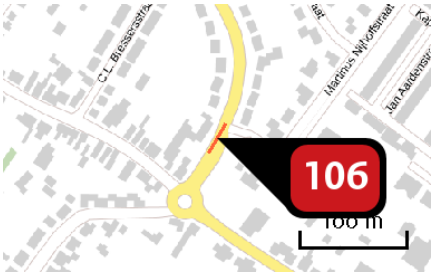

| | |
|---|---|
| Naam | 292380662 |
| Locatie (X,Y) | 121401, 406465 |
| NOx | 381,98 kg/j |
| NH3 | 9,57 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 2.646,0 | NOx | 116,51 kg/j |
| | | | NH3 | 8,99 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 279,0 | NOx | 131,36 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 235,0 | NOx | 134,11 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



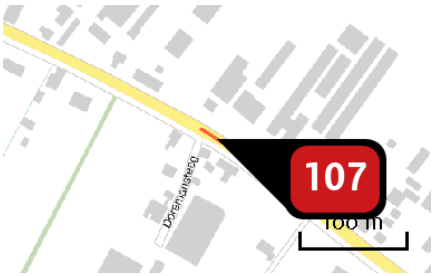

| | |
|---|---|
| Naam | 292387968 |
| Locatie (X,Y) | 124991, 403768 |
| NOx | 43,58 kg/j |
| NH3 | 1,46 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 3.330,0 | NOx<br>NH3 | 18,13 kg/j<br>1,40 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 225,0 | NOx<br>NH3 | 13,10 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 175,0 | NOx<br>NH3 | 12,35 kg/j<br>< 1 kg/j |



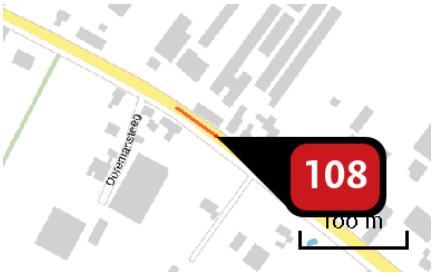

| | |
|---|---|
| Naam | 292387969 |
| Locatie (X,Y) | 125009, 403804 |
| NOx | 24,98 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 3.330,0 | NOx<br>NH3 | 10,39 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 225,0 | NOx<br>NH3 | 7,51 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 175,0 | NOx<br>NH3 | 7,08 kg/j<br>< 1 kg/j |



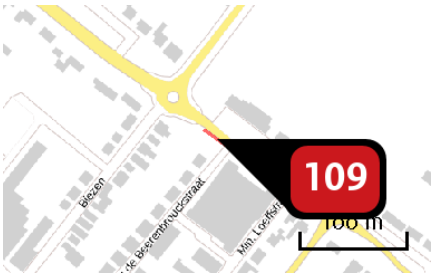

| | |
|---|---|
| Naam | 292387980 |
| Locatie (X,Y) | 126080, 403156 |
| NOx | 63,72 kg/j |
| NH3 | 2,07 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 6.869,0 | NOx | 25,70 kg/j |
| | | | NH3 | 1,98 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 492,0 | NOx | 19,69 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 378,0 | NOx | 18,33 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



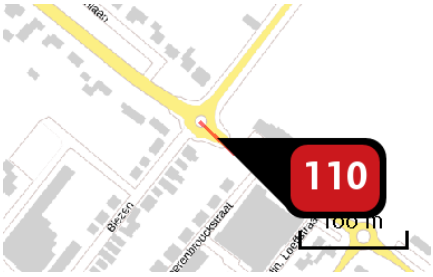

| | |
|---|---|
| Naam | 292387981 |
| Locatie (X,Y) | 126133, 403120 |
| NOx | 173,11 kg/j |
| NH3 | 5,62 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 6.869,0 | NOx | 69,83 kg/j |
| | | | NH3 | 5,39 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 492,0 | NOx | 53,48 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 378,0 | NOx | 49,80 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



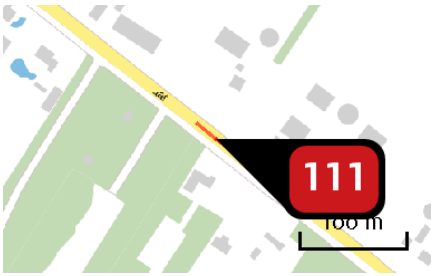

| | |
|---|---|
| Naam | 292387986 |
| Locatie (X,Y) | 124512, 404334 |
| NOx | 38,96 kg/j |
| NH3 | 1,50 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 6.278,0 | NOx<br>NH3 | 18,81 kg/j<br>1,45 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 328,0 | NOx<br>NH3 | 10,51 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 248,0 | NOx<br>NH3 | 9,63 kg/j<br>< 1 kg/j |



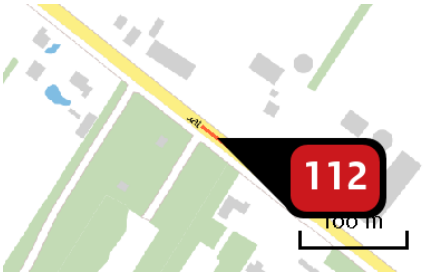

| | |
|---|---|
| Naam | 292387987 |
| Locatie (X,Y) | 124486, 404358 |
| NOx | 59,64 kg/j |
| NH3 | 2,29 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 6.278,0 | NOx<br>NH3 | 28,80 kg/j<br>2,22 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 328,0 | NOx<br>NH3 | 16,09 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 248,0 | NOx<br>NH3 | 14,75 kg/j<br>< 1 kg/j |



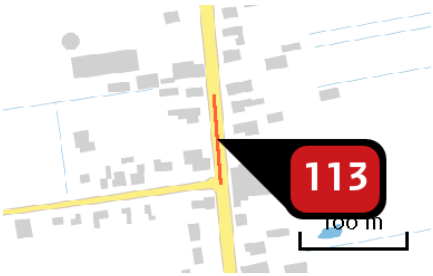

| | |
|---|---|
| Naam | 292387988 |
| Locatie (X,Y) | 126613, 402745 |
| NOx | 88,09 kg/j |
| NH3 | 2,83 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 6.997,0 | NOx | 35,21 kg/j |
| | | | NH3 | 2,72 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 504,0 | NOx | 27,12 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 395,0 | NOx | 25,76 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



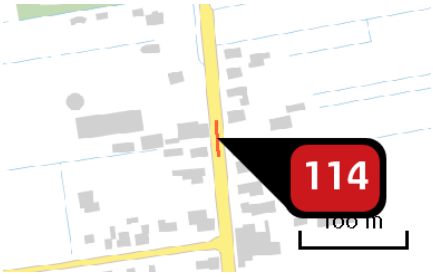

| | |
|---|---|
| Naam | 292387989 |
| Locatie (X,Y) | 126582, 402769 |
| NOx | 62,59 kg/j |
| NH3 | 2,01 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 6.997,0 | NOx | 25,02 kg/j |
| | | | NH3 | 1,93 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 504,0 | NOx | 19,27 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 395,0 | NOx | 18,30 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



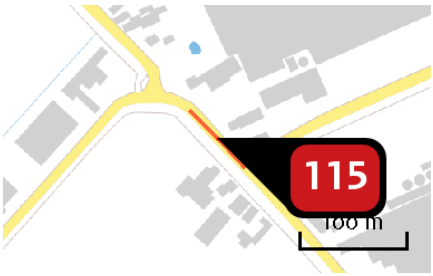

| | |
|---|---|
| Naam | 292388600 |
| Locatie (X,Y) | 124164, 407101 |
| NOx | 127,88 kg/j |
| NH3 | 3,54 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 4.963,0 | NOx | 43,48 kg/j |
| | | | NH3 | 3,35 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 422,0 | NOx | 39,54 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 395,0 | NOx | 44,86 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



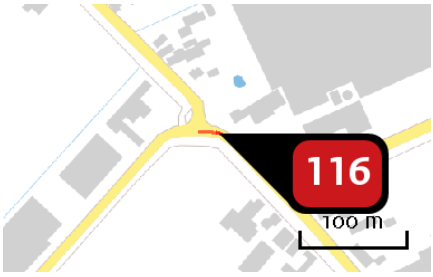

| | |
|---|---|
| Naam | 292388601 |
| Locatie (X,Y) | 124159, 407157 |
| NOx | 49,01 kg/j |
| NH3 | 1,36 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 4.963,0 | NOx | 16,66 kg/j |
| | | | NH3 | 1,29 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 422,0 | NOx | 15,15 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 395,0 | NOx | 17,19 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



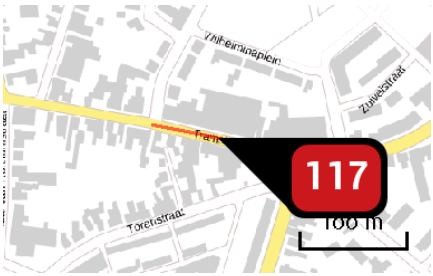

| | |
|---|---|
| Naam | 292388602 |
| Locatie (X,Y) | 124923, 405890 |
| NOx | 82,09 kg/j |
| NH3 | 2,60 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 4.208,0 | NOx | 32,25 kg/j |
| | | | NH3 | 2,49 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 288,0 | NOx | 23,61 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 264,0 | NOx | 26,23 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



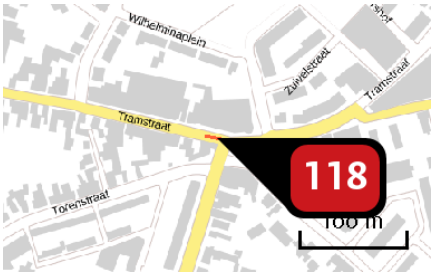

| | |
|---|---|
| Naam | 292388603 |
| Locatie (X,Y) | 124883, 405926 |
| NOx | 43,40 kg/j |
| NH3 | 1,37 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 4.208,0 | NOx | 17,05 kg/j |
| | | | NH3 | 1,32 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 288,0 | NOx | 12,48 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 264,0 | NOx | 13,87 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



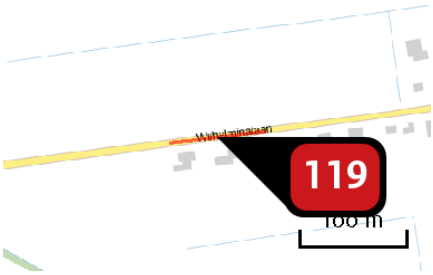

| | |
|---|---|
| Naam | 292388606 |
| Locatie (X,Y) | 124001, 404042 |
| NOx | 155,72 kg/j |
| NH3 | 6,70 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 6.427,0 | NOx | 84,84 kg/j |
| | | | NH3 | 6,54 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 313,0 | NOx | 44,18 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 156,0 | NOx | 26,69 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



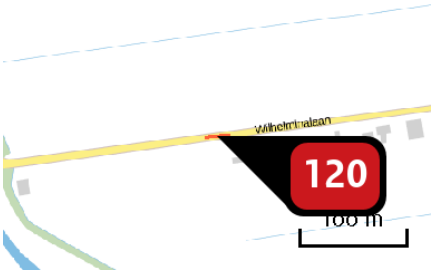

| | |
|---|---|
| Naam | 292388607 |
| Locatie (X,Y) | 124071, 404026 |
| NOx | 25,88 kg/j |
| NH3 | 1,11 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 6.427,0 | NOx | 14,10 kg/j |
| | | | NH3 | 1,09 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 313,0 | NOx | 7,34 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 156,0 | NOx | 4,44 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



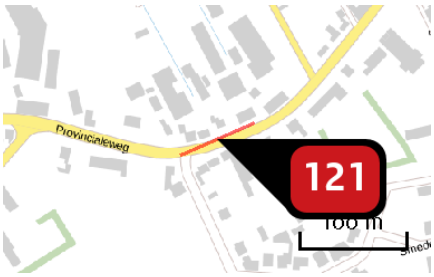

| | |
|---|---|
| Naam | 292388696 |
| Locatie (X,Y) | 123853, 407017 |
| NOx | 106,27 kg/j |
| NH3 | 2,99 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 3.876,0 | NOx<br>NH3 | 36,76 kg/j<br>2,84 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 335,0 | NOx<br>NH3 | 33,98 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 289,0 | NOx<br>NH3 | 35,53 kg/j<br>< 1 kg/j |



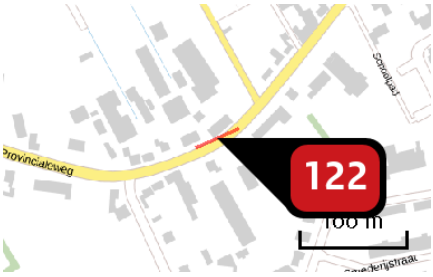

| | |
|---|---|
| Naam | 292388697 |
| Locatie (X,Y) | 123799, 407010 |
| NOx | 24,02 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 3.876,0 | NOx<br>NH3 | 8,31 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 335,0 | NOx<br>NH3 | 7,68 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 289,0 | NOx<br>NH3 | 8,03 kg/j<br>< 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 292388698 |
| Locatie (X,Y) | 121195, 406280 |
| NOx | 68,12 kg/j |
| NH3 | 1,71 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 2.646,0 | NOx | 20,78 kg/j |
| | | | NH3 | 1,60 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 279,0 | NOx | 23,43 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 235,0 | NOx | 23,92 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



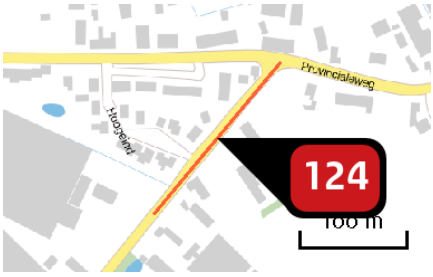

| | |
|---|---|
| Naam | 292388699 |
| Locatie (X,Y) | 121247, 406303 |
| NOx | 38,28 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 2.646,0 | NOx | 11,67 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 279,0 | NOx | 13,16 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 235,0 | NOx | 13,44 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



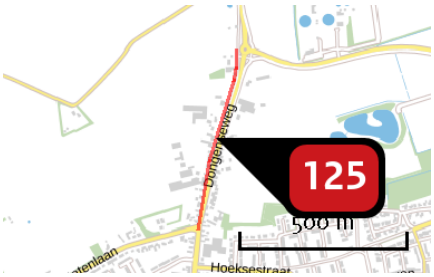

| | |
|---|---|
| Naam | 292390283 |
| Locatie (X,Y) | 120826, 406053 |
| NOx | 49,07 kg/j |
| NH3 | 3,00 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.416,0 | NOx | 38,54 kg/j |
| | | | NH3 | 2,97 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 18,0 | NOx | 5,24 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 15,0 | NOx | 5,29 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



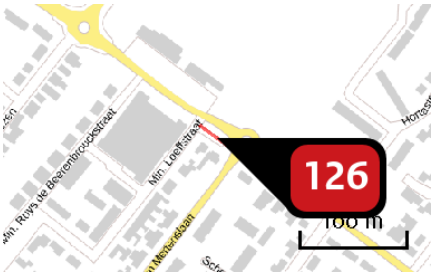

| | |
|---|---|
| Naam | 292390284 |
| Locatie (X,Y) | 120965, 406222 |
| NOx | 29,22 kg/j |
| NH3 | 1,84 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.220,0 | NOx | 23,74 kg/j |
| | | | NH3 | 1,83 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 13,0 | NOx | 2,71 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 11,0 | NOx | 2,77 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



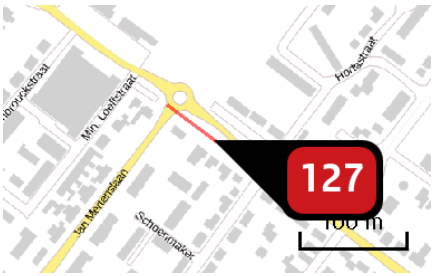

| | |
|---|---|
| Naam | 292410519 |
| Locatie (X,Y) | 122474, 401332 |
| NOx | 507,52 kg/j |
| NH3 | 16,49 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 3.511,0 | NOx<br>NH3 | 205,11 kg/j<br>15,82 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 232,0 | NOx<br>NH3 | 144,92 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 208,0 | NOx<br>NH3 | 157,49 kg/j<br>< 1 kg/j |



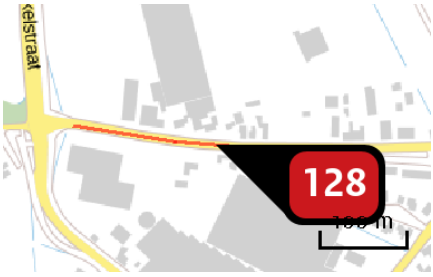

| | |
|---|---|
| Naam | 292422346 |
| Locatie (X,Y) | 124596, 404270 |
| NOx | 52,90 kg/j |
| NH3 | 1,98 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 5.867,0 | NOx<br>NH3 | 24,89 kg/j<br>1,92 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 324,0 | NOx<br>NH3 | 14,70 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 242,0 | NOx<br>NH3 | 13,31 kg/j<br>< 1 kg/j |



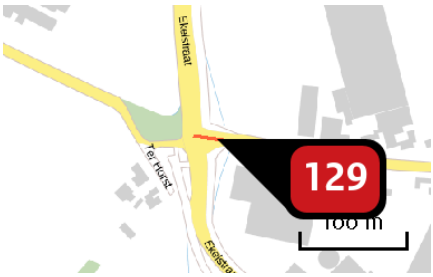

| | |
|---|---|
| Naam | 292422347 |
| Locatie (X,Y) | 124655, 404226 |
| NOx | 111,03 kg/j |
| NH3 | 4,34 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 4.562,0 | NOx<br>NH3 | 54,63 kg/j<br>4,21 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 226,0 | NOx<br>NH3 | 28,94 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 177,0 | NOx<br>NH3 | 27,47 kg/j<br>< 1 kg/j |



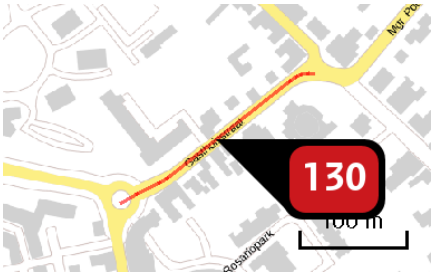

| | |
|---|---|
| Naam | 292423678 |
| Locatie (X,Y) | 120701, 406300 |
| NOx | 331,50 kg/j |
| NH3 | 7,38 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 2.524,0 | NOx<br>NH3 | 88,74 kg/j<br>6,84 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 327,0 | NOx<br>NH3 | 122,93 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 263,0 | NOx<br>NH3 | 119,84 kg/j<br>< 1 kg/j |



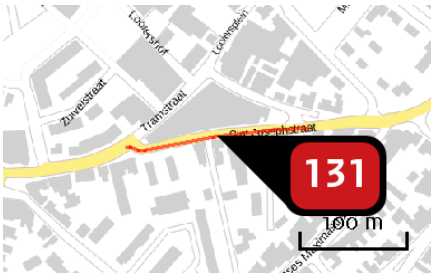

| | |
|---|---|
| Naam | 292423679 |
| Locatie (X,Y) | 120518, 406324 |
| NOx | 55,05 kg/j |
| NH3 | 1,53 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 4.197,0 | NOx | 18,75 kg/j |
| | | | NH3 | 1,45 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 379,0 | NOx | 18,11 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 314,0 | NOx | 18,19 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



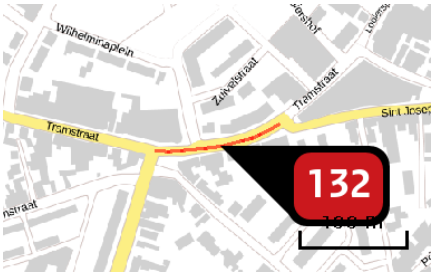

| | |
|---|---|
| Naam | 292232001 |
| Locatie (X,Y) | 123820, 404521 |
| NOx | 345,77 kg/j |
| NH3 | 15,09 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 8.193,0 | NOx | 191,12 kg/j |
| | | | NH3 | 14,74 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 357,0 | NOx | 89,05 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 217,0 | NOx | 65,61 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



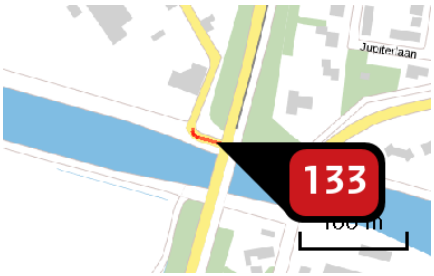

| | |
|---|---|
| Naam | 292214392 |
| Locatie (X,Y) | 124280, 404057 |
| NOx | 101,17 kg/j |
| NH3 | 4,53 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 3.143,0 | NOx<br>NH3 | 57,41 kg/j<br>4,43 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 144,0 | NOx<br>NH3 | 28,13 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 66,0 | NOx<br>NH3 | 15,63 kg/j<br>< 1 kg/j |



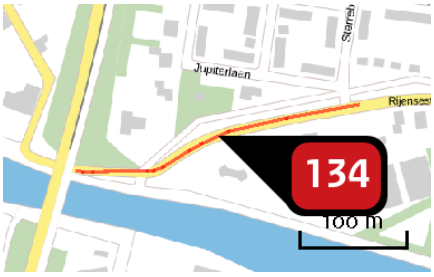

| | |
|---|---|
| Naam | 292248959 |
| Locatie (X,Y) | 124141, 404028 |
| NOx | 70,73 kg/j |
| NH3 | 3,17 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 3.143,0 | NOx<br>NH3 | 40,14 kg/j<br>3,10 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 144,0 | NOx<br>NH3 | 19,66 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 66,0 | NOx<br>NH3 | 10,92 kg/j<br>< 1 kg/j |



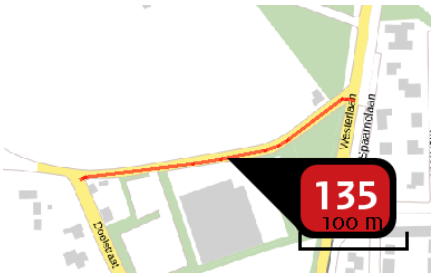

| | |
|---|---|
| Naam | 292212923 |
| Locatie (X,Y) | 122374, 403892 |
| NOx | 7,77 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 625,0 | NOx | 3,52 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 45,0 | NOx | 2,71 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 21,0 | NOx | 1,53 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



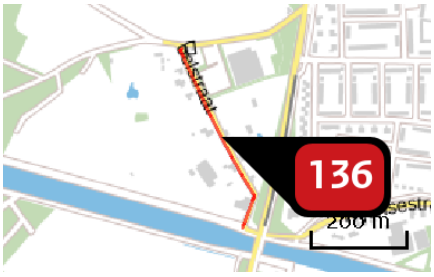

| | |
|---|---|
| Naam | 292212925 |
| Locatie (X,Y) | 122531, 403917 |
| NOx | 40,53 kg/j |
| NH3 | 1,47 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 625,0 | NOx | 18,38 kg/j |
| | | | NH3 | 1,42 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 45,0 | NOx | 14,15 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 21,0 | NOx | 8,00 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



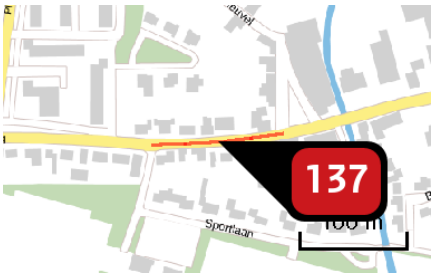

| | |
|---|---|
| Naam | 292212939 |
| Locatie (X,Y) | 122358, 404295 |
| NOx | 31,30 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 278,0 | NOx | 8,08 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 42,0 | NOx | 13,05 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 27,0 | NOx | 10,17 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



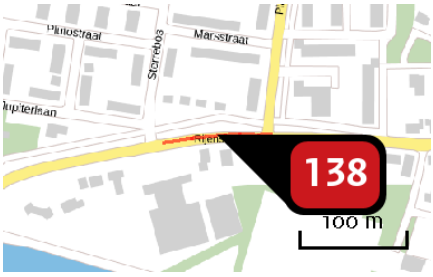

| | |
|---|---|
| Naam | 292212940 |
| Locatie (X,Y) | 122306, 404092 |
| NOx | 62,12 kg/j |
| NH3 | 2,24 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 637,0 | NOx | 28,03 kg/j |
| | | | NH3 | 2,16 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 47,0 | NOx | 22,11 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 21,0 | NOx | 11,98 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



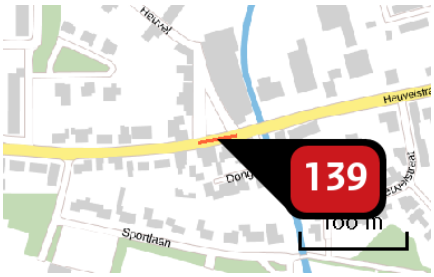

| | |
|---|---|
| Naam | 292213187 |
| Locatie (X,Y) | 122966, 403948 |
| NOx | 31,65 kg/j |
| NH3 | 1,50 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.458,0 | NOx | 19,03 kg/j |
| | | | NH3 | 1,47 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 54,0 | NOx | 7,54 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 30,0 | NOx | 5,08 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



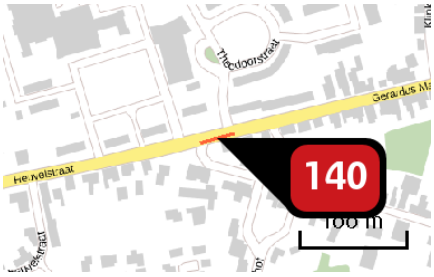

| | |
|---|---|
| Naam | 292213190 |
| Locatie (X,Y) | 122710, 403953 |
| NOx | 17,00 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 776,0 | NOx | 8,31 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 48,0 | NOx | 5,50 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 23,0 | NOx | 3,19 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



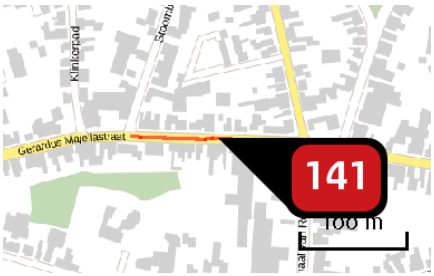

| | |
|---|---|
| Naam | 292213611 |
| Locatie (X,Y) | 123043, 403958 |
| NOx | 9,35 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.524,0 | NOx<br>NH3 | 5,65 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 57,0 | NOx<br>NH3 | 2,26 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 30,0 | NOx<br>NH3 | 1,44 kg/j<br>< 1 kg/j |



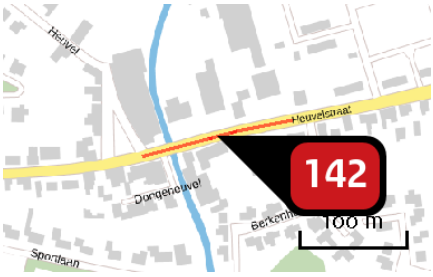

| | |
|---|---|
| Naam | 292213635 |
| Locatie (X,Y) | 123388, 404035 |
| NOx | 11,85 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.983,0 | NOx<br>NH3 | 6,58 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 94,0 | NOx<br>NH3 | 3,34 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 45,0 | NOx<br>NH3 | 1,94 kg/j<br>< 1 kg/j |



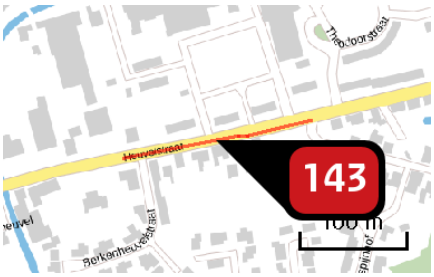

| | |
|---|---|
| Naam | 292214074 |
| Locatie (X,Y) | 123720, 404084 |
| NOx | 60,54 kg/j |
| NH3 | 2,85 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 2.098,0 | NOx | 36,19 kg/j |
| | | | NH3 | 2,79 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 86,0 | NOx | 15,86 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 38,0 | NOx | 8,50 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 292241530 |
| Locatie (X,Y) | 123129, 403980 |
| NOx | 38,14 kg/j |
| NH3 | 1,81 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.524,0 | NOx | 23,05 kg/j |
| | | | NH3 | 1,78 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 57,0 | NOx | 9,22 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 30,0 | NOx | 5,88 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



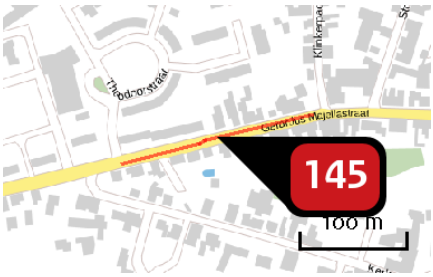

| | |
|---|---|
| Naam | 292241531 |
| Locatie (X,Y) | 123284, 404012 |
| NOx | 52,19 kg/j |
| NH3 | 2,45 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.622,0 | NOx | 31,11 kg/j |
| | | | NH3 | 2,40 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 64,0 | NOx | 13,12 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 32,0 | NOx | 7,95 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



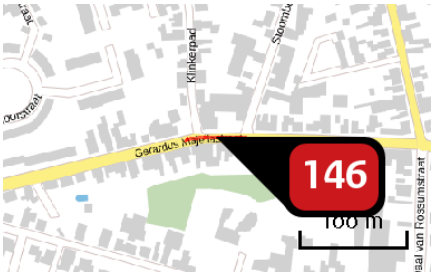

| | |
|---|---|
| Naam | 292248894 |
| Locatie (X,Y) | 122832, 403949 |
| NOx | 37,55 kg/j |
| NH3 | 1,78 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.458,0 | NOx | 22,58 kg/j |
| | | | NH3 | 1,74 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 54,0 | NOx | 8,94 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 30,0 | NOx | 6,02 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



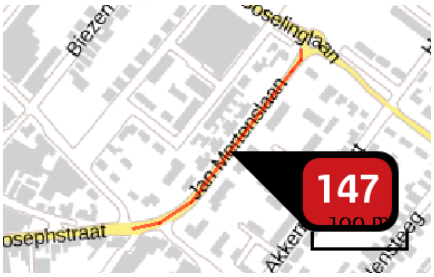

| | |
|---|---|
| Naam | 292310753 |
| Locatie (X,Y) | 123492, 404063 |
| NOx | 72,23 kg/j |
| NH3 | 3,20 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 2.064,0 | NOx | 40,58 kg/j |
| | | | NH3 | 3,13 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 96,0 | NOx | 20,18 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 45,0 | NOx | 11,47 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



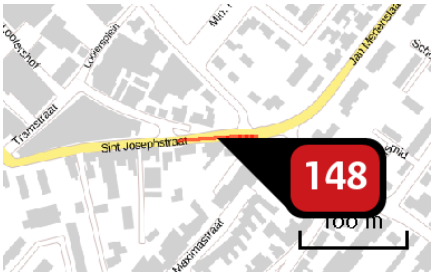

| | |
|---|---|
| Naam | 292310754 |
| Locatie (X,Y) | 123608, 404088 |
| NOx | 22,74 kg/j |
| NH3 | 1,01 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 2.064,0 | NOx | 12,77 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 96,0 | NOx | 6,35 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 45,0 | NOx | 3,61 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



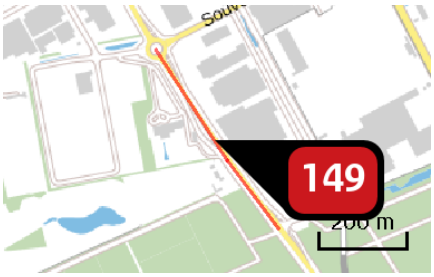

| | |
|---|---|
| Naam | 292422348 |
| Locatie (X,Y) | 124537, 404151 |
| NOx | 122,84 kg/j |
| NH3 | 5,06 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 2.243,0 | NOx<br>NH3 | 63,90 kg/j<br>4,93 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 105,0 | NOx<br>NH3 | 31,98 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 73,0 | NOx<br>NH3 | 26,95 kg/j<br>< 1 kg/j |



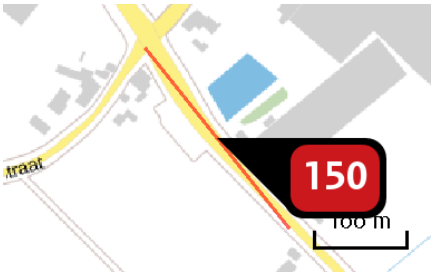

| | |
|---|---|
| Naam | 292214391 |
| Locatie (X,Y) | 124400, 404068 |
| NOx | 42,85 kg/j |
| NH3 | 1,92 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 3.143,0 | NOx<br>NH3 | 24,32 kg/j<br>1,88 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 144,0 | NOx<br>NH3 | 11,91 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 66,0 | NOx<br>NH3 | 6,62 kg/j<br>< 1 kg/j |



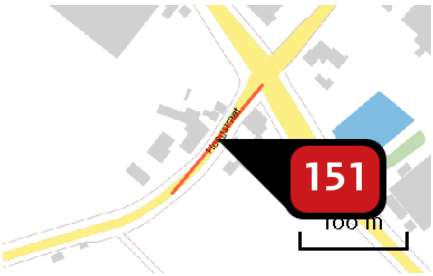

| | |
|---|---|
| Naam | 6057 |
| Locatie (X,Y) | 119773, 403596 |
| NOx | 1.144,73 kg/j |
| NH3 | 40,02 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 9.648,0 | NOx<br>NH3 | 480,95 kg/j<br>38,24 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 682,0 | NOx<br>NH3 | 385,55 kg/j<br>1,06 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 506,0 | NOx<br>NH3 | 278,23 kg/j<br>< 1 kg/j |



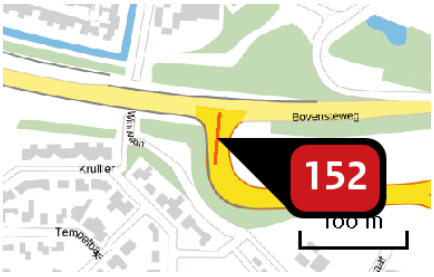

| | |
|---|---|
| Naam | 11584 |
| Locatie (X,Y) | 120823, 405858 |
| NOx | 1.406,54 kg/j |
| NH3 | 42,36 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 20.065,0 | NOx<br>NH3 | 502,48 kg/j<br>39,96 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.450,0 | NOx<br>NH3 | 411,80 kg/j<br>1,13 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.782,0 | NOx<br>NH3 | 492,26 kg/j<br>1,27 kg/j |



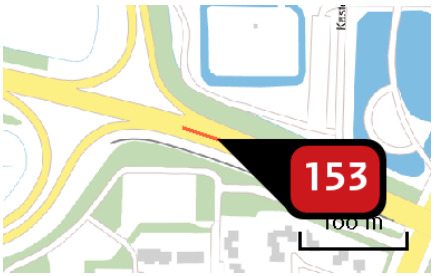

| | |
|---|---|
| Naam | 17161 |
| Locatie (X,Y) | 120704, 405905 |
| NOx | 76,74 kg/j |
| NH3 | 6,01 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 5.713,0 | NOx<br>NH3 | 75,55 kg/j<br>6,01 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 5,0 | NOx<br>NH3 | < 1 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3,0 | NOx<br>NH3 | < 1 kg/j<br>< 1 kg/j |



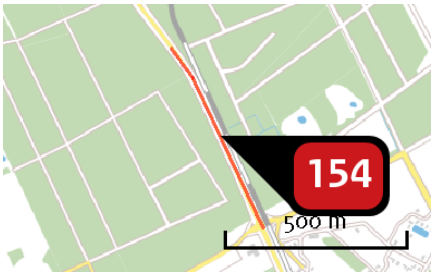

| | |
|---|---|
| Naam | 17163 |
| Locatie (X,Y) | 119796, 406839 |
| NOx | 178,25 kg/j |
| NH3 | 6,50 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 16.712,0 | NOx<br>NH3 | 78,42 kg/j<br>6,24 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 883,0 | NOx<br>NH3 | 46,99 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.021,0 | NOx<br>NH3 | 52,84 kg/j<br>< 1 kg/j |



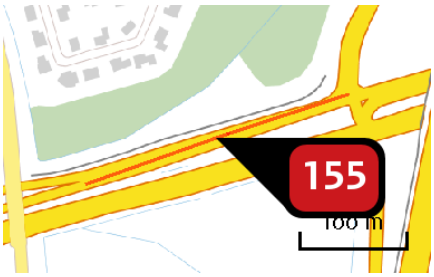

| | |
|---|---|
| Naam | 17172 |
| Locatie (X,Y) | 118399, 407399 |
| NOx | 269,24 kg/j |
| NH3 | 7,08 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 12.191,0 | NOx | 82,85 kg/j |
| | | | NH3 | 6,59 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.228,0 | NOx | 94,64 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.224,0 | NOx | 91,75 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 17548 |
| Locatie (X,Y) | 120199, 402960 |
| NOx | 1.453,77 kg/j |
| NH3 | 50,46 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.825,0 | NOx | 606,01 kg/j |
| | | | NH3 | 48,19 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 777,0 | NOx | 493,30 kg/j |
| | | | NH3 | 1,35 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 574,0 | NOx | 354,46 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



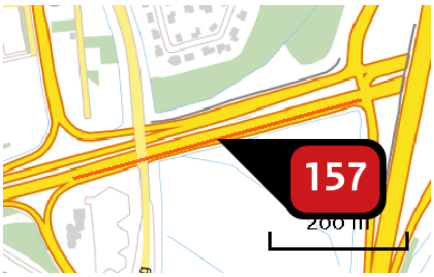

| | |
|---|---|
| Naam | 153025 |
| Locatie (X,Y) | 119973, 411018 |
| NOx | 2.690,78 kg/j |
| NH3 | 65,18 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 28.908,0 | NOx<br>NH3 | 755,20 kg/j<br>60,05 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.666,0 | NOx<br>NH3 | 789,84 kg/j<br>2,16 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.976,0 | NOx<br>NH3 | 1.145,75 kg/j<br>2,96 kg/j |



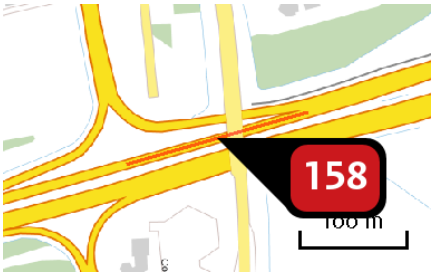

| | |
|---|---|
| Naam | 153033 |
| Locatie (X,Y) | 120191, 411039 |
| NOx | 1.609,20 kg/j |
| NH3 | 27,99 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 16.967,0 | NOx<br>NH3 | 308,32 kg/j<br>24,52 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 3.552,0 | NOx<br>NH3 | 732,00 kg/j<br>2,01 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 2.838,0 | NOx<br>NH3 | 568,87 kg/j<br>1,47 kg/j |



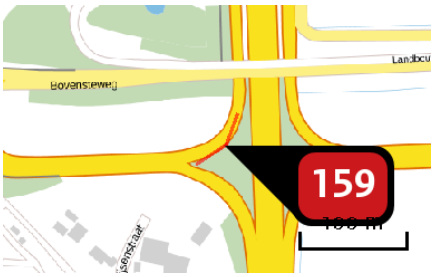

| | |
|---|---|
| Naam | 153035 |
| Locatie (X,Y) | 119898, 410959 |
| NOx | 3.089,09 kg/j |
| NH3 | 58,89 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 15.125,0 | NOx | 658,87 kg/j |
| | | | NH3 | 52,39 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.760,0 | NOx | 1.363,48 kg/j |
| | | | NH3 | 3,73 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 2.220,0 | NOx | 1.066,74 kg/j |
| | | | NH3 | 2,76 kg/j |



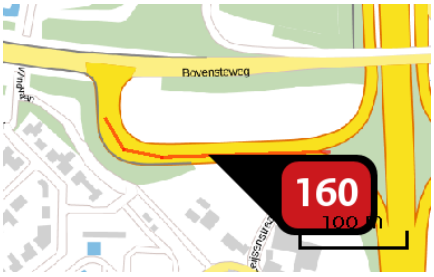

| | |
|---|---|
| Naam | 153037 |
| Locatie (X,Y) | 119768, 410951 |
| NOx | 1.808,98 kg/j |
| NH3 | 43,82 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 28.908,0 | NOx | 507,71 kg/j |
| | | | NH3 | 40,37 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.666,0 | NOx | 531,00 kg/j |
| | | | NH3 | 1,45 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.976,0 | NOx | 770,27 kg/j |
| | | | NH3 | 1,99 kg/j |



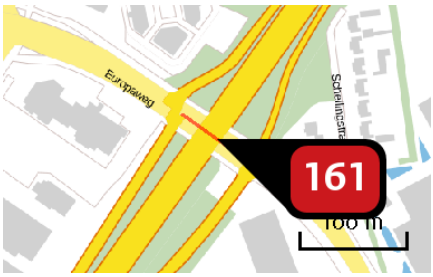

| | |
|---|---|
| Naam | 153067 |
| Locatie (X,Y) | 120029, 406804 |
| NOx | 129,13 kg/j |
| NH3 | 4,02 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 7.420,0 | NOx<br>NH3 | 47,84 kg/j<br>3,80 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 496,0 | NOx<br>NH3 | 36,27 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 633,0 | NOx<br>NH3 | 45,02 kg/j<br>< 1 kg/j |



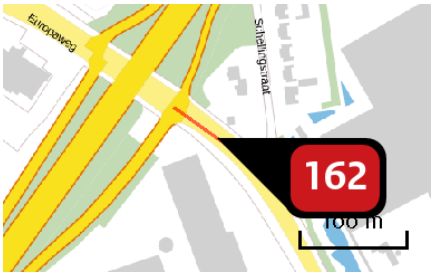

| | |
|---|---|
| Naam | 153068 |
| Locatie (X,Y) | 119890, 406783 |
| NOx | 867,89 kg/j |
| NH3 | 31,65 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 16.712,0 | NOx<br>NH3 | 381,81 kg/j<br>30,36 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 883,0 | NOx<br>NH3 | 228,78 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.021,0 | NOx<br>NH3 | 257,30 kg/j<br>< 1 kg/j |



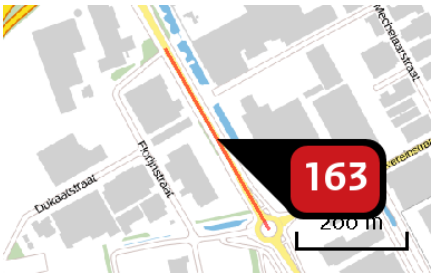

| | |
|---|---|
| Naam | 153091 |
| Locatie (X,Y) | 119267, 404343 |
| NOx | 257,63 kg/j |
| NH3 | 9,68 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 14.531,0 | NOx | 116,96 kg/j |
| | | | NH3 | 9,30 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 799,0 | NOx | 72,93 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 763,0 | NOx | 67,74 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



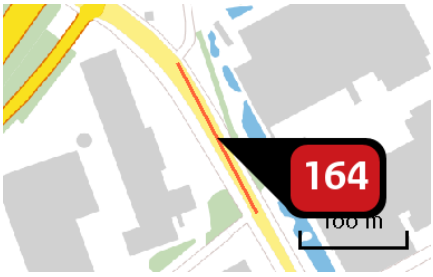

| | |
|---|---|
| Naam | 153096 |
| Locatie (X,Y) | 119339, 404292 |
| NOx | 333,87 kg/j |
| NH3 | 9,57 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.448,0 | NOx | 112,89 kg/j |
| | | | NH3 | 8,98 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.014,0 | NOx | 113,40 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 989,0 | NOx | 107,58 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



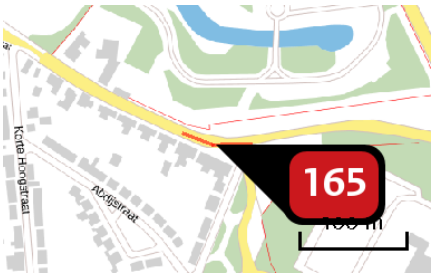

| | |
|---|---|
| Naam | 153108 |
| Locatie (X,Y) | 119546, 403964 |
| NOx | 1.284,21 kg/j |
| NH3 | 36,80 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.448,0 | NOx<br>NH3 | 434,23 kg/j<br>34,53 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.014,0 | NOx<br>NH3 | 436,18 kg/j<br>1,19 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 989,0 | NOx<br>NH3 | 413,80 kg/j<br>1,07 kg/j |



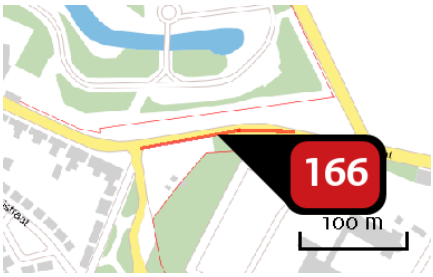

| | |
|---|---|
| Naam | 153110 |
| Locatie (X,Y) | 119415, 404195 |
| NOx | 534,30 kg/j |
| NH3 | 15,31 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.448,0 | NOx<br>NH3 | 180,66 kg/j<br>14,37 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.014,0 | NOx<br>NH3 | 181,47 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 989,0 | NOx<br>NH3 | 172,16 kg/j<br>< 1 kg/j |



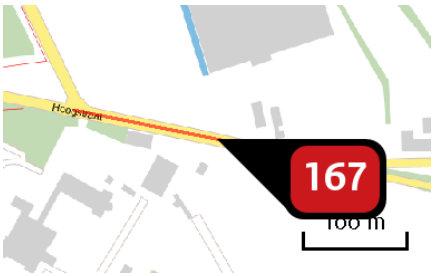

| | |
|---|---|
| Naam | 153271 |
| Locatie (X,Y) | 119378, 405727 |
| NOx | 37,26 kg/j |
| NH3 | 2,96 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 5.728,0 | NOx<br>NH3 | 37,26 kg/j<br>2,96 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 0,0 | | |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 0,0 | | |



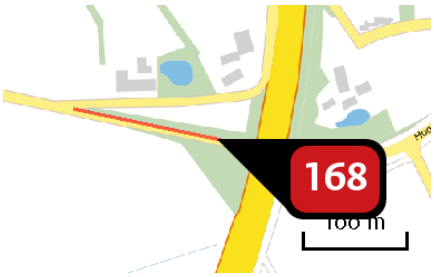

| | |
|---|---|
| Naam | 153272 |
| Locatie (X,Y) | 119481, 405740 |
| NOx | 87,72 kg/j |
| NH3 | 6,74 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 5.834,0 | NOx<br>NH3 | 84,64 kg/j<br>6,73 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 10,0 | NOx<br>NH3 | 1,65 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 9,0 | NOx<br>NH3 | 1,44 kg/j<br>< 1 kg/j |



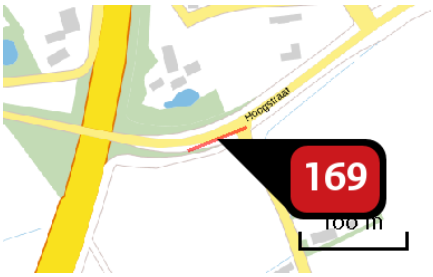

| | |
|---|---|
| Naam | 153273 |
| Locatie (X,Y) | 119755, 405699 |
| NOx | 162,47 kg/j |
| NH3 | 12,92 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 5.698,0 | NOx<br>NH3 | 162,47 kg/j<br>12,92 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 0,0 | | |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 0,0 | | |



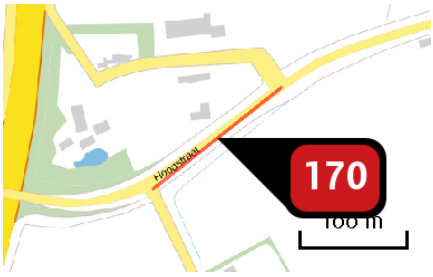

| | |
|---|---|
| Naam | 153274 |
| Locatie (X,Y) | 120029, 405642 |
| NOx | 165,66 kg/j |
| NH3 | 12,98 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 5.750,0 | NOx<br>NH3 | 163,11 kg/j<br>12,97 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 5,0 | NOx<br>NH3 | 1,61 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3,0 | NOx<br>NH3 | < 1 kg/j<br>< 1 kg/j |



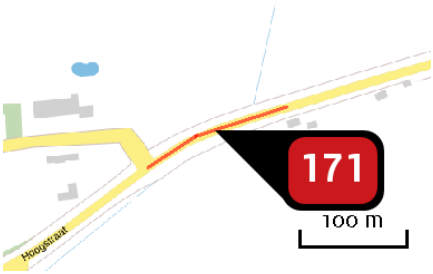

| | |
|---|---|
| Naam | 153275 |
| Locatie (X,Y) | 120192, 405624 |
| NOx | 33,54 kg/j |
| NH3 | 2,63 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 5.750,0 | NOx | 33,03 kg/j |
| | | | NH3 | 2,63 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 5,0 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3,0 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



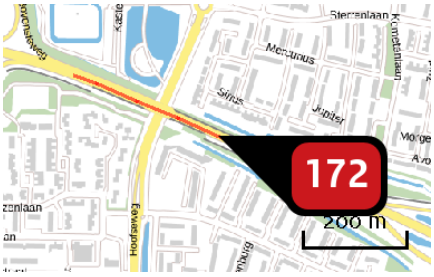

| | |
|---|---|
| Naam | 153276 |
| Locatie (X,Y) | 120278, 405681 |
| NOx | 88,32 kg/j |
| NH3 | 6,92 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 5.713,0 | NOx | 86,95 kg/j |
| | | | NH3 | 6,91 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 5,0 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3,0 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



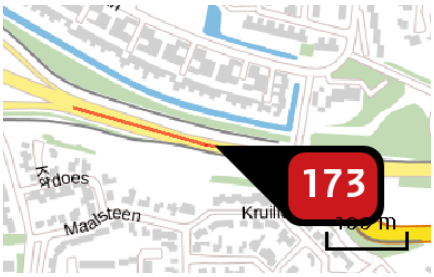

| | |
|---|---|
| Naam | 153277 |
| Locatie (X,Y) | 120399, 405763 |
| NOx | 83,65 kg/j |
| NH3 | 6,55 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 5.713,0 | NOx | 82,36 kg/j |
| | | | NH3 | 6,55 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 5,0 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3,0 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



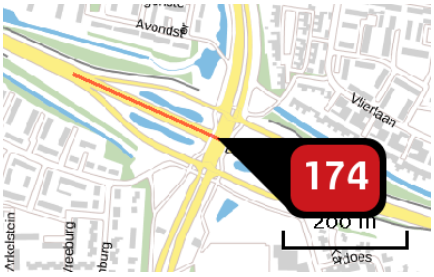

| | |
|---|---|
| Naam | 153288 |
| Locatie (X,Y) | 118706, 407271 |
| NOx | 2.474,62 kg/j |
| NH3 | 67,38 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 13.042,0 | NOx | 790,90 kg/j |
| | | | NH3 | 62,89 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.247,0 | NOx | 857,59 kg/j |
| | | | NH3 | 2,35 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.235,0 | NOx | 826,13 kg/j |
| | | | NH3 | 2,14 kg/j |



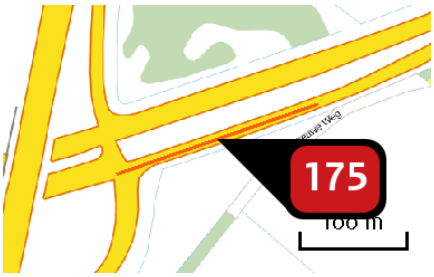

| | |
|---|---|
| Naam | 153289 |
| Locatie (X,Y) | 119617, 406894 |
| NOx | 2.363,11 kg/j |
| NH3 | 79,88 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 25.739,0 | NOx<br>NH3 | 957,29 kg/j<br>76,12 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.805,0 | NOx<br>NH3 | 761,32 kg/j<br>2,09 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.571,0 | NOx<br>NH3 | 644,51 kg/j<br>1,67 kg/j |



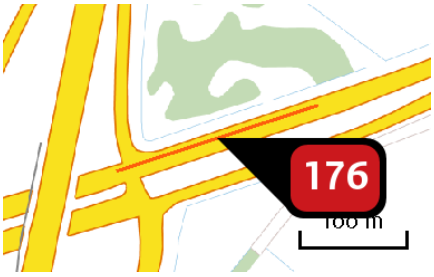

| | |
|---|---|
| Naam | 153291 |
| Locatie (X,Y) | 119210, 407045 |
| NOx | 1.740,28 kg/j |
| NH3 | 45,41 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.373,0 | NOx<br>NH3 | 530,58 kg/j<br>42,19 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.034,0 | NOx<br>NH3 | 599,79 kg/j<br>1,64 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.081,0 | NOx<br>NH3 | 609,91 kg/j<br>1,58 kg/j |



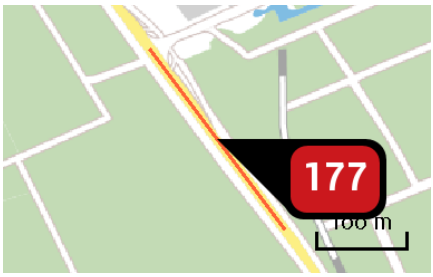

| | |
|---|---|
| Naam | 154893 |
| Locatie (X,Y) | 120371, 411094 |
| NOx | 2.203,12 kg/j |
| NH3 | 46,33 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 26.556,0 | NOx<br>NH3 | 526,26 kg/j<br>41,85 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 4.236,0 | NOx<br>NH3 | 951,99 kg/j<br>2,61 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.316,0 | NOx<br>NH3 | 724,86 kg/j<br>1,88 kg/j |



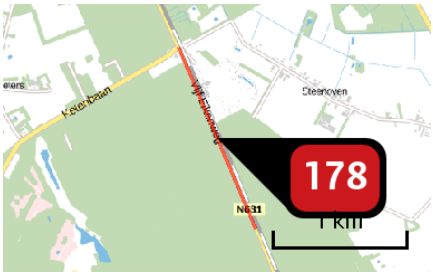

| | |
|---|---|
| Naam | 154894 |
| Locatie (X,Y) | 120349, 411130 |
| NOx | 1.892,04 kg/j |
| NH3 | 48,22 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 28.384,0 | NOx<br>NH3 | 562,09 kg/j<br>44,70 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.397,0 | NOx<br>NH3 | 538,32 kg/j<br>1,47 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.624,0 | NOx<br>NH3 | 791,63 kg/j<br>2,05 kg/j |



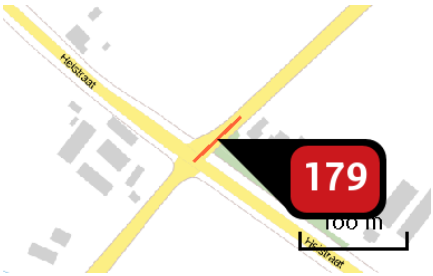

| | |
|---|---|
| Naam | 154911 |
| Locatie (X,Y) | 119991, 403298 |
| NOx | 645,18 kg/j |
| NH3 | 22,39 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.825,0 | NOx<br>NH3 | 268,95 kg/j<br>21,39 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 777,0 | NOx<br>NH3 | 218,92 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 574,0 | NOx<br>NH3 | 157,31 kg/j<br>< 1 kg/j |



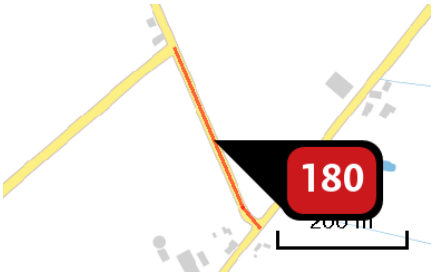

| | |
|---|---|
| Naam | 155496 |
| Locatie (X,Y) | 120601, 402043 |
| NOx | 3.394,70 kg/j |
| NH3 | 116,47 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 9.513,0 | NOx<br>NH3 | 1.397,46 kg/j<br>111,13 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 696,0 | NOx<br>NH3 | 1.159,49 kg/j<br>3,18 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 517,0 | NOx<br>NH3 | 837,75 kg/j<br>2,17 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 155513 |
| Locatie (X,Y) | 121478, 405250 |
| NOx | 16,79 kg/j |
| NH3 | 1,15 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 2.450,0 | NOx | 14,41 kg/j |
| | | | NH3 | 1,15 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 25,0 | NOx | 1,67 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 11,0 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



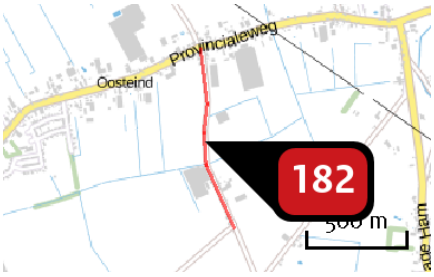

| | |
|---|---|
| Naam | 155849 |
| Locatie (X,Y) | 122509, 405759 |
| NOx | 211,88 kg/j |
| NH3 | 9,84 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 3.886,0 | NOx | 120,65 kg/j |
| | | | NH3 | 9,59 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 156,0 | NOx | 54,93 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 106,0 | NOx | 36,30 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



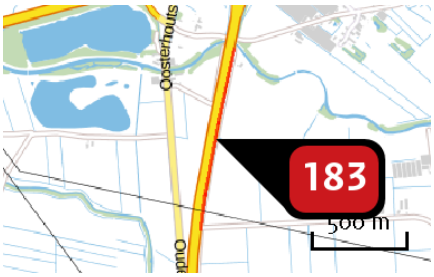

| | |
|---|---|
| Naam | 155850 |
| Locatie (X,Y) | 121987, 405514 |
| NOx | 342,93 kg/j |
| NH3 | 23,57 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 2.414,0 | NOx | 294,83 kg/j |
| | | | NH3 | 23,45 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 25,0 | NOx | 34,63 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 10,0 | NOx | 13,47 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 155851 |
| Locatie (X,Y) | 122301, 406331 |
| NOx | 380,86 kg/j |
| NH3 | 11,74 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.490,0 | NOx | 139,49 kg/j |
| | | | NH3 | 11,09 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 133,0 | NOx | 141,20 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 97,0 | NOx | 100,17 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



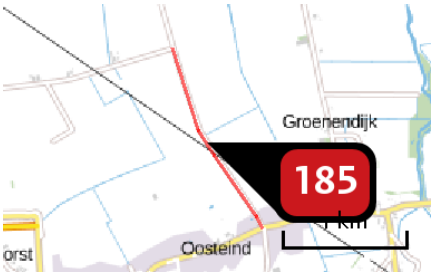

| | |
|---|---|
| Naam | 155852 |
| Locatie (X,Y) | 120023, 410092 |
| NOx | 441,45 kg/j |
| NH3 | 17,32 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 2.156,0 | NOx | 210,04 kg/j |
| | | | NH3 | 16,70 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 119,0 | NOx | 131,47 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 93,0 | NOx | 99,94 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



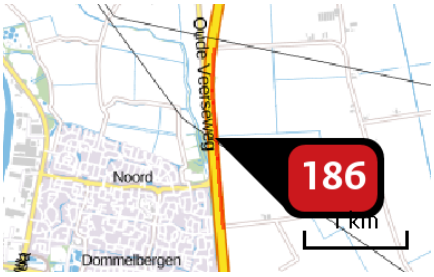

| | |
|---|---|
| Naam | 155853 |
| Locatie (X,Y) | 121221, 409534 |
| NOx | 648,16 kg/j |
| NH3 | 20,52 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 890,0 | NOx | 244,45 kg/j |
| | | | NH3 | 19,44 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 80,0 | NOx | 249,19 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 51,0 | NOx | 154,52 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



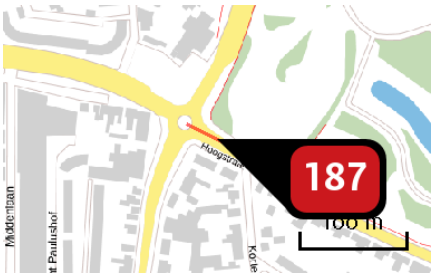

| | |
|---|---|
| Naam | 155854 |
| Locatie (X,Y) | 121836, 407471 |
| NOx | 456,87 kg/j |
| NH3 | 16,26 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.193,0 | NOx<br>NH3 | 195,64 kg/j<br>15,56 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 86,0 | NOx<br>NH3 | 159,94 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 56,0 | NOx<br>NH3 | 101,30 kg/j<br>< 1 kg/j |



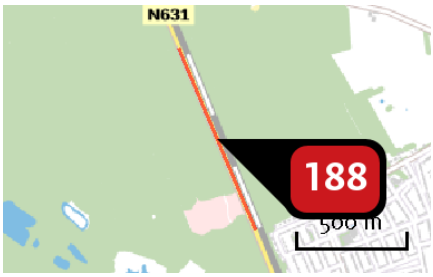

| | |
|---|---|
| Naam | 155855 |
| Locatie (X,Y) | 119955, 408752 |
| NOx | 385,86 kg/j |
| NH3 | 18,14 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.266,0 | NOx<br>NH3 | 222,66 kg/j<br>17,71 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 40,0 | NOx<br>NH3 | 79,78 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 43,0 | NOx<br>NH3 | 83,42 kg/j<br>< 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 156144 |
| Locatie (X,Y) | 119161, 405843 |
| NOx | 35,26 kg/j |
| NH3 | 2,80 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 5.736,0 | NOx<br>NH3 | 35,26 kg/j<br>2,80 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 0,0 | | |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 0,0 | | |



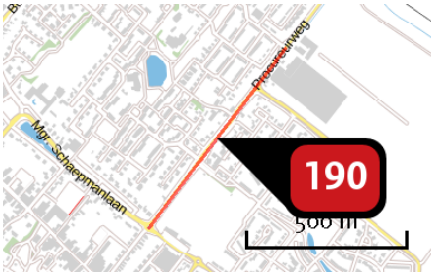

| | |
|---|---|
| Naam | 161268 |
| Locatie (X,Y) | 121060, 400955 |
| NOx | 2.071,05 kg/j |
| NH3 | 70,97 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 9.569,0 | NOx<br>NH3 | 851,43 kg/j<br>67,70 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 699,0 | NOx<br>NH3 | 705,33 kg/j<br>1,93 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 524,0 | NOx<br>NH3 | 514,29 kg/j<br>1,33 kg/j |



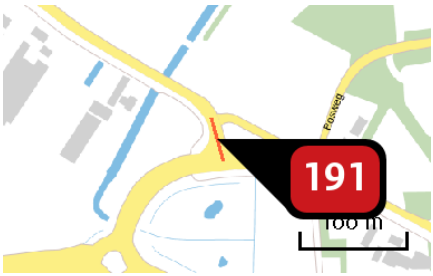

| | |
|---|---|
| Naam | 161269 |
| Locatie (X,Y) | 121230, 400540 |
| NOx | 47,15 kg/j |
| NH3 | 1,62 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 9.569,0 | NOx<br>NH3 | 19,38 kg/j<br>1,54 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 699,0 | NOx<br>NH3 | 16,06 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 524,0 | NOx<br>NH3 | 11,71 kg/j<br>< 1 kg/j |



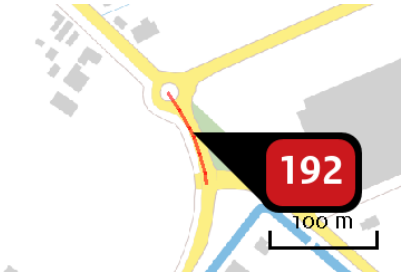

| | |
|---|---|
| Naam | 292214976 |
| Locatie (X,Y) | 124683, 404650 |
| NOx | 885,72 kg/j |
| NH3 | 35,77 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 6.140,0 | NOx<br>NH3 | 434,61 kg/j<br>34,56 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 347,0 | NOx<br>NH3 | 278,55 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 221,0 | NOx<br>NH3 | 172,56 kg/j<br>< 1 kg/j |



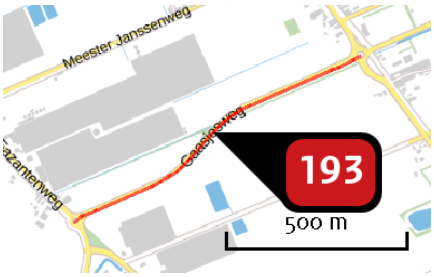

| | |
|---|---|
| Naam | 292215798 |
| Locatie (X,Y) | 126987, 402452 |
| NOx | 65,72 kg/j |
| NH3 | 2,24 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 6.999,0 | NOx<br>NH3 | 26,89 kg/j<br>2,14 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 506,0 | NOx<br>NH3 | 22,05 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 396,0 | NOx<br>NH3 | 16,78 kg/j<br>< 1 kg/j |



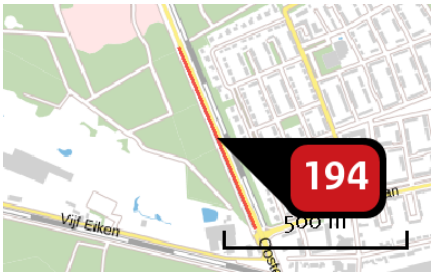

| | |
|---|---|
| Naam | 292232158 |
| Locatie (X,Y) | 125261, 405524 |
| NOx | 124,78 kg/j |
| NH3 | 4,04 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 5.225,0 | NOx<br>NH3 | 48,18 kg/j<br>3,83 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 431,0 | NOx<br>NH3 | 45,07 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 310,0 | NOx<br>NH3 | 31,53 kg/j<br>< 1 kg/j |



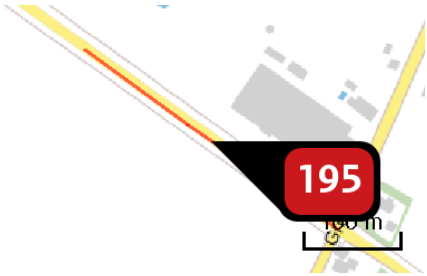

| | |
|---|---|
| Naam | 292232160 |
| Locatie (X,Y) | 125623, 405807 |
| NOx | 1.112,29 kg/j |
| NH3 | 40,02 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 5.145,0 | NOx<br>NH3 | 481,96 kg/j<br>38,33 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 392,0 | NOx<br>NH3 | 416,44 kg/j<br>1,14 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 207,0 | NOx<br>NH3 | 213,89 kg/j<br>< 1 kg/j |



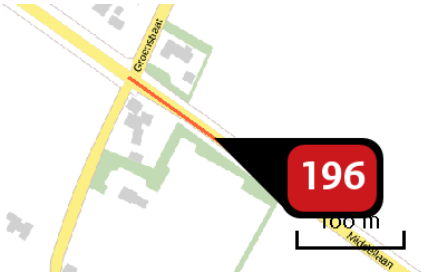

| | |
|---|---|
| Naam | 292241015 |
| Locatie (X,Y) | 121334, 400285 |
| NOx | 1.251,90 kg/j |
| NH3 | 42,90 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 9.569,0 | NOx<br>NH3 | 514,66 kg/j<br>40,93 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 699,0 | NOx<br>NH3 | 426,35 kg/j<br>1,17 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 524,0 | NOx<br>NH3 | 310,88 kg/j<br>< 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 292241017 |
| Locatie (X,Y) | 121909, 404908 |
| NOx | 1.611,60 kg/j |
| NH3 | 46,68 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 17.161,0 | NOx<br>NH3 | 551,64 kg/j<br>43,87 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.328,0 | NOx<br>NH3 | 484,12 kg/j<br>1,33 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.624,0 | NOx<br>NH3 | 575,84 kg/j<br>1,49 kg/j |



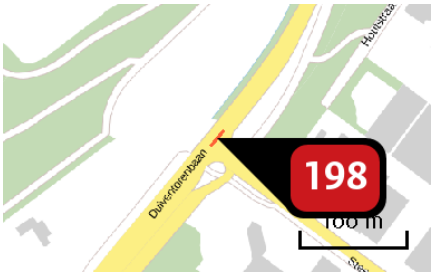

| | |
|---|---|
| Naam | 292241090 |
| Locatie (X,Y) | 122118, 404762 |
| NOx | 962,80 kg/j |
| NH3 | 27,68 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 16.703,0 | NOx<br>NH3 | 326,82 kg/j<br>25,99 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.307,0 | NOx<br>NH3 | 290,02 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.603,0 | NOx<br>NH3 | 345,97 kg/j<br>< 1 kg/j |



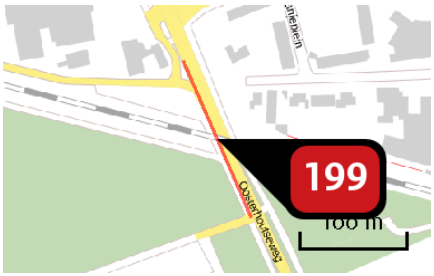

| | |
|---|---|
| Naam | 292241133 |
| Locatie (X,Y) | 122319, 403679 |
| NOx | 1.758,47 kg/j |
| NH3 | 40,47 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 12.066,0 | NOx | 465,73 kg/j |
| | | | NH3 | 37,03 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.397,0 | NOx | 611,51 kg/j |
| | | | NH3 | 1,67 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.600,0 | NOx | 681,23 kg/j |
| | | | NH3 | 1,76 kg/j |



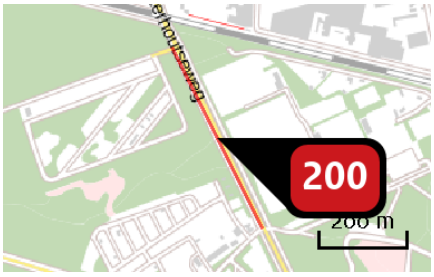

| | |
|---|---|
| Naam | 292241134 |
| Locatie (X,Y) | 122214, 403513 |
| NOx | 69,07 kg/j |
| NH3 | 1,59 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 12.066,0 | NOx | 18,29 kg/j |
| | | | NH3 | 1,45 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.397,0 | NOx | 24,02 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.600,0 | NOx | 26,76 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 292247894 |
| Locatie (X,Y) | 121498, 399899 |
| NOx | 378,50 kg/j |
| NH3 | 11,63 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 8.734,0 | NOx | 138,15 kg/j |
| | | | NH3 | 10,99 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 803,0 | NOx | 144,04 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 552,0 | NOx | 96,31 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



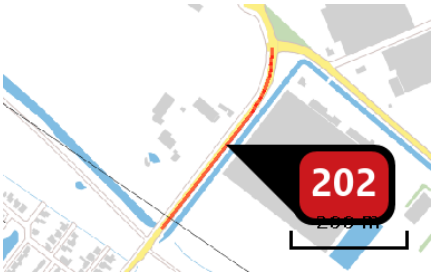

| | |
|---|---|
| Naam | 292247895 |
| Locatie (X,Y) | 121631, 399625 |
| NOx | 1.103,79 kg/j |
| NH3 | 33,91 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 8.734,0 | NOx | 402,87 kg/j |
| | | | NH3 | 32,04 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 803,0 | NOx | 420,05 kg/j |
| | | | NH3 | 1,15 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 552,0 | NOx | 280,86 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



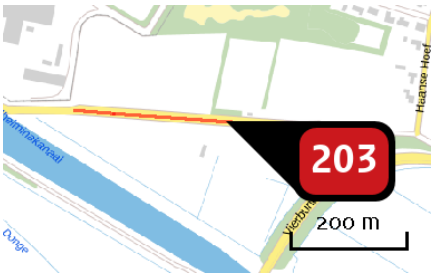

| | |
|---|---|
| Naam | 292247957 |
| Locatie (X,Y) | 124990, 405049 |
| NOx | 310,96 kg/j |
| NH3 | 11,00 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 4.251,0 | NOx | 132,25 kg/j |
| | | | NH3 | 10,52 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 312,0 | NOx | 110,08 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 200,0 | NOx | 68,63 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 292247958 |
| Locatie (X,Y) | 125195, 405311 |
| NOx | 373,02 kg/j |
| NH3 | 13,19 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 4.251,0 | NOx | 158,65 kg/j |
| | | | NH3 | 12,62 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 312,0 | NOx | 132,05 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 200,0 | NOx | 82,33 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



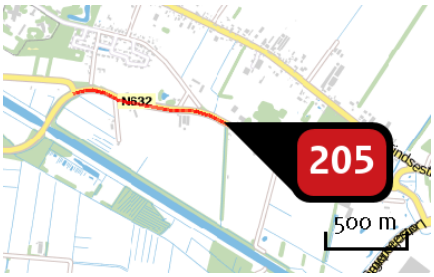

| | |
|---|---|
| Naam | 292248458 |
| Locatie (X,Y) | 124708, 402980 |
| NOx | 629,90 kg/j |
| NH3 | 26,15 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 5.952,0 | NOx | 318,38 kg/j |
| | | | NH3 | 25,32 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 319,0 | NOx | 193,51 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 200,0 | NOx | 118,01 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



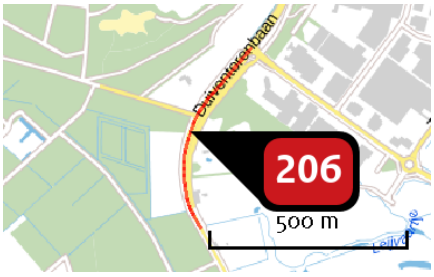

| | |
|---|---|
| Naam | 292248953 |
| Locatie (X,Y) | 124502, 402546 |
| NOx | 3.691,87 kg/j |
| NH3 | 71,65 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 6.659,0 | NOx | 804,66 kg/j |
| | | | NH3 | 63,99 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 928,0 | NOx | 1.271,71 kg/j |
| | | | NH3 | 3,48 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.212,0 | NOx | 1.615,50 kg/j |
| | | | NH3 | 4,18 kg/j |



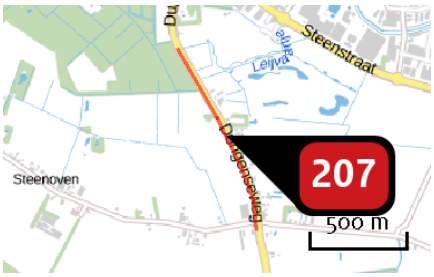

| | |
|---|---|
| Naam | 292248990 |
| Locatie (X,Y) | 125855, 402722 |
| NOx | 6.913,71 kg/j |
| NH3 | 173,13 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.596,0 | NOx | 2.013,51 kg/j |
| | | | NH3 | 160,11 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.024,0 | NOx | 2.206,72 kg/j |
| | | | NH3 | 6,04 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.285,0 | NOx | 2.693,48 kg/j |
| | | | NH3 | 6,97 kg/j |



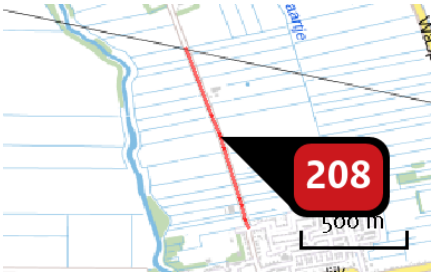

| | |
|---|---|
| Naam | 292249434 |
| Locatie (X,Y) | 122058, 403298 |
| NOx | 802,37 kg/j |
| NH3 | 26,33 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 6.041,0 | NOx | 314,72 kg/j |
| | | | NH3 | 25,03 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 519,0 | NOx | 306,63 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 315,0 | NOx | 181,02 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



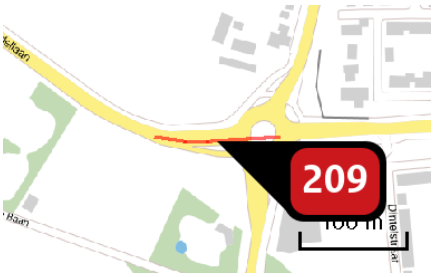

| | |
|---|---|
| Naam | 292253785 |
| Locatie (X,Y) | 122328, 402614 |
| NOx | 1.574,08 kg/j |
| NH3 | 51,66 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 6.041,0 | NOx<br>NH3 | 617,41 kg/j<br>49,10 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 519,0 | NOx<br>NH3 | 601,55 kg/j<br>1,65 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 315,0 | NOx<br>NH3 | 355,12 kg/j<br>< 1 kg/j |



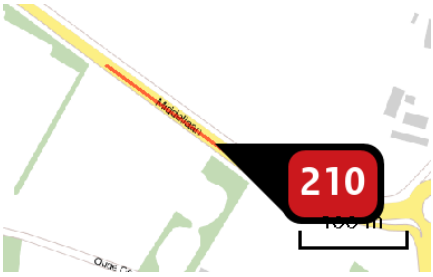

| | |
|---|---|
| Naam | 292253952 |
| Locatie (X,Y) | 123871, 408486 |
| NOx | 461,38 kg/j |
| NH3 | 9,97 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.258,0 | NOx<br>NH3 | 113,73 kg/j<br>9,04 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 164,0 | NOx<br>NH3 | 168,14 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 180,0 | NOx<br>NH3 | 179,50 kg/j<br>< 1 kg/j |



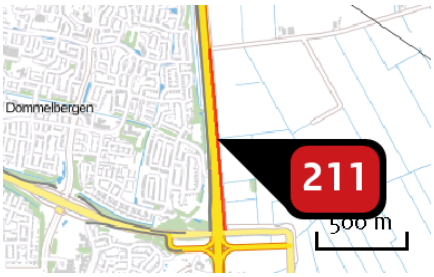

| | |
|---|---|
| Naam | 292253970 |
| Locatie (X,Y) | 122459, 404568 |
| NOx | 569,89 kg/j |
| NH3 | 16,39 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 16.708,0 | NOx<br>NH3 | 193,48 kg/j<br>15,39 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.307,0 | NOx<br>NH3 | 171,64 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.603,0 | NOx<br>NH3 | 204,76 kg/j<br>< 1 kg/j |



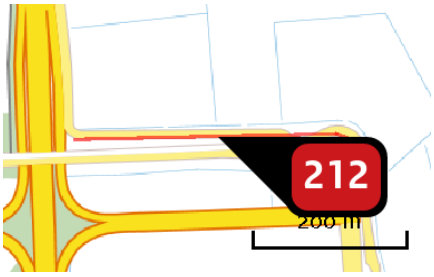

| | |
|---|---|
| Naam | 292253971 |
| Locatie (X,Y) | 122296, 404634 |
| NOx | 1.231,70 kg/j |
| NH3 | 35,41 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 16.703,0 | NOx<br>NH3 | 418,09 kg/j<br>33,25 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.307,0 | NOx<br>NH3 | 371,01 kg/j<br>1,02 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.603,0 | NOx<br>NH3 | 442,60 kg/j<br>1,15 kg/j |



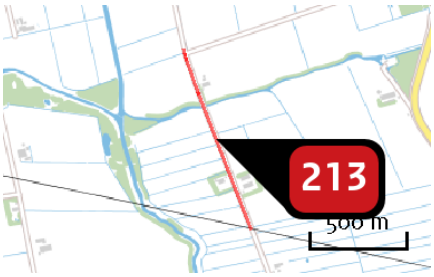

| | |
|---|---|
| Naam | 292286216 |
| Locatie (X,Y) | 120069, 407394 |
| NOx | 295,73 kg/j |
| NH3 | 13,94 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.705,0 | NOx | 171,11 kg/j |
| | | | NH3 | 13,61 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 56,0 | NOx | 63,73 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 55,0 | NOx | 60,89 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



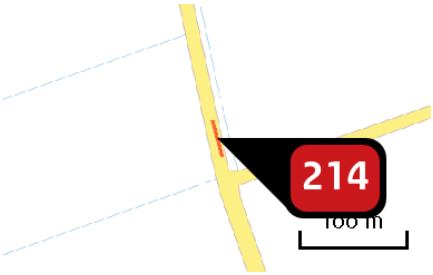

| | |
|---|---|
| Naam | 292286217 |
| Locatie (X,Y) | 120295, 406904 |
| NOx | 111,08 kg/j |
| NH3 | 5,24 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.705,0 | NOx | 64,27 kg/j |
| | | | NH3 | 5,11 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 56,0 | NOx | 23,94 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 55,0 | NOx | 22,87 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



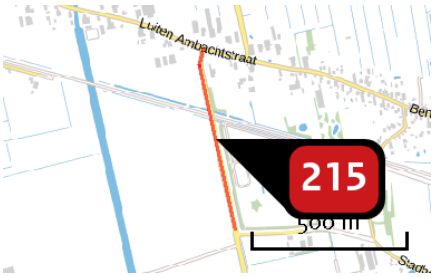

| | |
|---|---|
| Naam | 292310929 |
| Locatie (X,Y) | 123533, 409364 |
| NOx | 502,91 kg/j |
| NH3 | 11,16 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.279,0 | NOx | 127,73 kg/j |
| | | | NH3 | 10,16 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 163,0 | NOx | 184,60 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 173,0 | NOx | 190,57 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



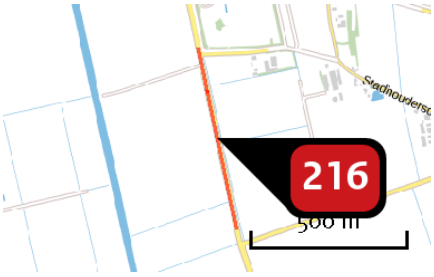

| | |
|---|---|
| Naam | 292310930 |
| Locatie (X,Y) | 123362, 409843 |
| NOx | 16,66 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.287,0 | NOx | 4,26 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 163,0 | NOx | 6,12 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 172,0 | NOx | 6,28 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



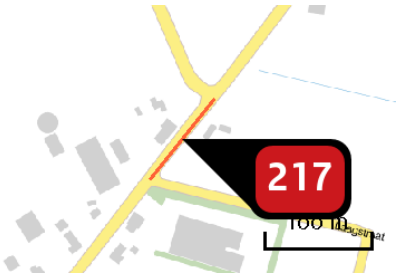

| | |
|---|---|
| Naam | 292310931 |
| Locatie (X,Y) | 123172, 410719 |
| NOx | 437,56 kg/j |
| NH3 | 9,02 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.712,0 | NOx | 102,14 kg/j |
| | | | NH3 | 8,12 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 274,0 | NOx | 185,38 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 228,0 | NOx | 150,04 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 292310932 |
| Locatie (X,Y) | 123295, 410145 |
| NOx | 299,08 kg/j |
| NH3 | 6,67 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.287,0 | NOx | 76,48 kg/j |
| | | | NH3 | 6,08 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 163,0 | NOx | 109,85 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 172,0 | NOx | 112,75 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



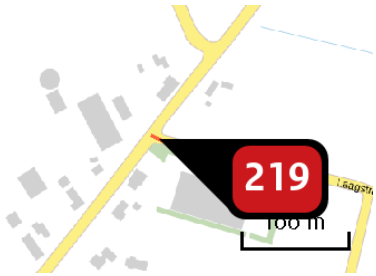

| | |
|---|---|
| Naam | 292310948 |
| Locatie (X,Y) | 122550, 405587 |
| NOx | 85,19 kg/j |
| NH3 | 3,61 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 4.637,0 | NOx<br>NH3 | 44,07 kg/j<br>3,50 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 221,0 | NOx<br>NH3 | 23,82 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 165,0 | NOx<br>NH3 | 17,30 kg/j<br>< 1 kg/j |



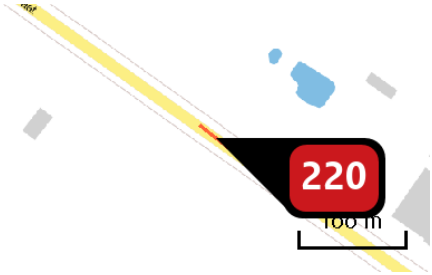

| | |
|---|---|
| Naam | 292310950 |
| Locatie (X,Y) | 122720, 405498 |
| NOx | 360,19 kg/j |
| NH3 | 15,27 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 4.627,0 | NOx<br>NH3 | 186,15 kg/j<br>14,80 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 221,0 | NOx<br>NH3 | 100,83 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 165,0 | NOx<br>NH3 | 73,22 kg/j<br>< 1 kg/j |



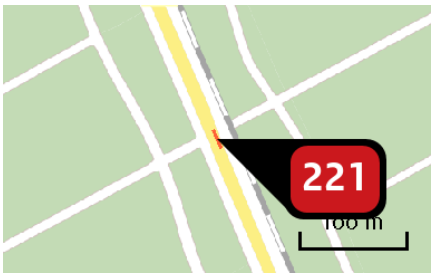

| | |
|---|---|
| Naam | 292310952 |
| Locatie (X,Y) | 122527, 405548 |
| NOx | 12,10 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 4.627,0 | NOx<br>NH3 | 6,25 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 221,0 | NOx<br>NH3 | 3,39 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 165,0 | NOx<br>NH3 | 2,46 kg/j<br>< 1 kg/j |



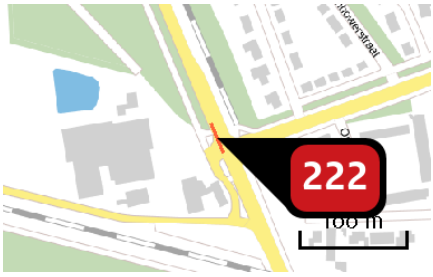

| | |
|---|---|
| Naam | 292310958 |
| Locatie (X,Y) | 121765, 405014 |
| NOx | 193,42 kg/j |
| NH3 | 5,60 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 17.161,0 | NOx<br>NH3 | 66,21 kg/j<br>5,26 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.328,0 | NOx<br>NH3 | 58,10 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.624,0 | NOx<br>NH3 | 69,11 kg/j<br>< 1 kg/j |



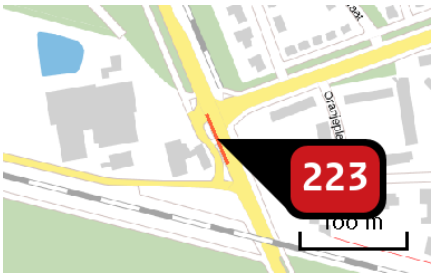

| | |
|---|---|
| Naam | 292310960 |
| Locatie (X,Y) | 120887, 401368 |
| NOx | 38,82 kg/j |
| NH3 | 1,33 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 9.569,0 | NOx<br>NH3 | 15,96 kg/j<br>1,27 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 699,0 | NOx<br>NH3 | 13,22 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 524,0 | NOx<br>NH3 | 9,64 kg/j<br>< 1 kg/j |



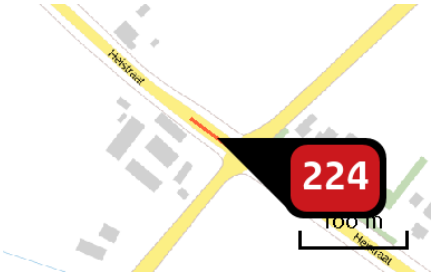

| | |
|---|---|
| Naam | 292310962 |
| Locatie (X,Y) | 121443, 400028 |
| NOx | 67,34 kg/j |
| NH3 | 2,07 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 8.735,0 | NOx<br>NH3 | 24,58 kg/j<br>1,95 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 803,0 | NOx<br>NH3 | 25,63 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 552,0 | NOx<br>NH3 | 17,13 kg/j<br>< 1 kg/j |



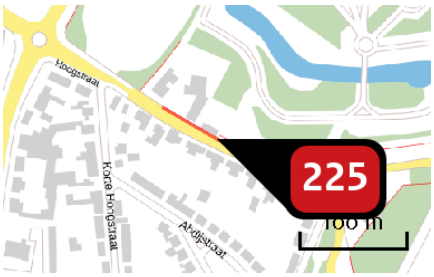

| | |
|---|---|
| Naam | 292310963 |
| Locatie (X,Y) | 121458, 399993 |
| NOx | 117,26 kg/j |
| NH3 | 3,60 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 8.735,0 | NOx<br>NH3 | 42,80 kg/j<br>3,40 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 803,0 | NOx<br>NH3 | 44,62 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 552,0 | NOx<br>NH3 | 29,84 kg/j<br>< 1 kg/j |



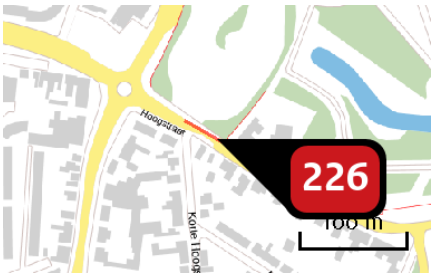

| | |
|---|---|
| Naam | 292379948 |
| Locatie (X,Y) | 121432, 405248 |
| NOx | 317,88 kg/j |
| NH3 | 9,86 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 19.528,0 | NOx<br>NH3 | 117,33 kg/j<br>9,33 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.353,0 | NOx<br>NH3 | 92,19 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.635,0 | NOx<br>NH3 | 108,36 kg/j<br>< 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 292379963 |
| Locatie (X,Y) | 119297, 405766 |
| NOx | 67,64 kg/j |
| NH3 | 5,38 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 5.728,0 | NOx<br>NH3 | 67,64 kg/j<br>5,38 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 0,0 | | |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 0,0 | | |



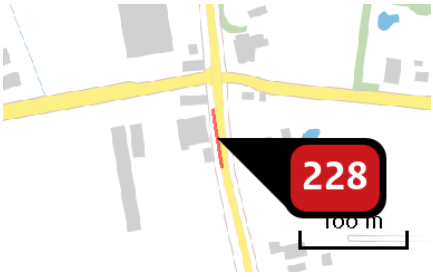

| | |
|---|---|
| Naam | 292379964 |
| Locatie (X,Y) | 119217, 405812 |
| NOx | 39,25 kg/j |
| NH3 | 3,12 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 5.728,0 | NOx<br>NH3 | 39,25 kg/j<br>3,12 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 0,0 | | |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 0,0 | | |



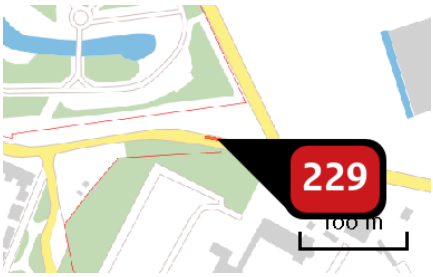

| | |
|---|---|
| Naam | 292379965 |
| Locatie (X,Y) | 121472, 405221 |
| NOx | 185,22 kg/j |
| NH3 | 5,36 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 17.151,0 | NOx<br>NH3 | 63,33 kg/j<br>5,04 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.329,0 | NOx<br>NH3 | 55,65 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.626,0 | NOx<br>NH3 | 66,23 kg/j<br>< 1 kg/j |



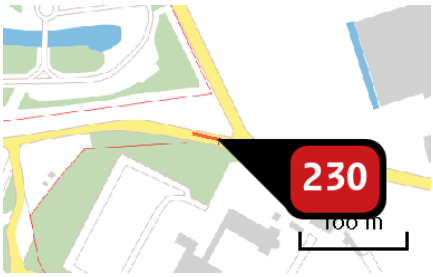

| | |
|---|---|
| Naam | 292380602 |
| Locatie (X,Y) | 122485, 402114 |
| NOx | 60,79 kg/j |
| NH3 | 2,10 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 4.797,0 | NOx<br>NH3 | 25,26 kg/j<br>2,01 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 349,0 | NOx<br>NH3 | 20,84 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 253,0 | NOx<br>NH3 | 14,69 kg/j<br>< 1 kg/j |



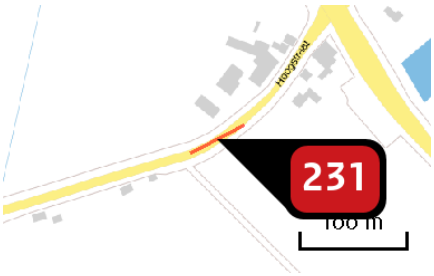

| | |
|---|---|
| Naam | 292387970 |
| Locatie (X,Y) | 119563, 405740 |
| NOx | 12,63 kg/j |
| NH3 | 1,00 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 5.698,0 | NOx<br>NH3 | 12,63 kg/j<br>1,00 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 0,0 | | |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 0,0 | | |



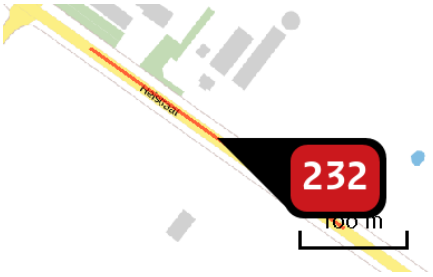

| | |
|---|---|
| Naam | 292387971 |
| Locatie (X,Y) | 119595, 405732 |
| NOx | 25,57 kg/j |
| NH3 | 2,03 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 5.698,0 | NOx<br>NH3 | 25,57 kg/j<br>2,03 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 0,0 | | |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 0,0 | | |



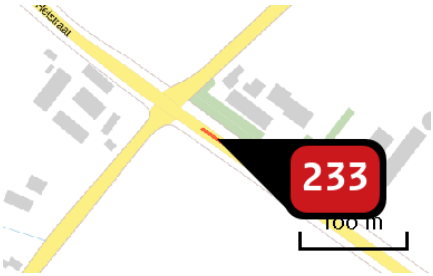

| | |
|---|---|
| Naam | 292387983 |
| Locatie (X,Y) | 120639, 405842 |
| NOx | 31,76 kg/j |
| NH3 | 2,49 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 5.713,0 | NOx<br>NH3 | 31,27 kg/j<br>2,49 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 5,0 | NOx<br>NH3 | < 1 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3,0 | NOx<br>NH3 | < 1 kg/j<br>< 1 kg/j |



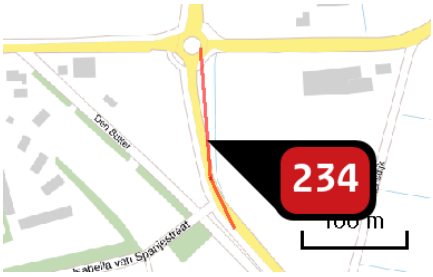

| | |
|---|---|
| Naam | 292387984 |
| Locatie (X,Y) | 121632, 405109 |
| NOx | 1.464,90 kg/j |
| NH3 | 42,39 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 17.151,0 | NOx<br>NH3 | 500,90 kg/j<br>39,83 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.329,0 | NOx<br>NH3 | 440,17 kg/j<br>1,21 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.626,0 | NOx<br>NH3 | 523,82 kg/j<br>1,36 kg/j |



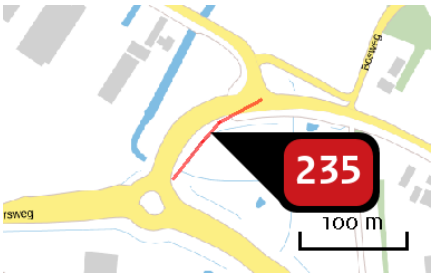

| | |
|---|---|
| Naam | 292387985 |
| Locatie (X,Y) | 121500, 405202 |
| NOx | 166,77 kg/j |
| NH3 | 4,83 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 17.151,0 | NOx<br>NH3 | 57,02 kg/j<br>4,53 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.329,0 | NOx<br>NH3 | 50,11 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.626,0 | NOx<br>NH3 | 59,63 kg/j<br>< 1 kg/j |



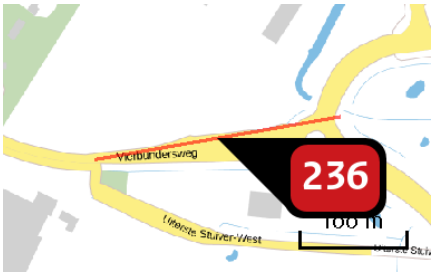

| | |
|---|---|
| Naam | 292397169 |
| Locatie (X,Y) | 123598, 400195 |
| NOx | 133,57 kg/j |
| NH3 | 5,71 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 3.905,0 | NOx<br>NH3 | 69,68 kg/j<br>5,54 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 201,0 | NOx<br>NH3 | 40,67 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 118,0 | NOx<br>NH3 | 23,22 kg/j<br>< 1 kg/j |



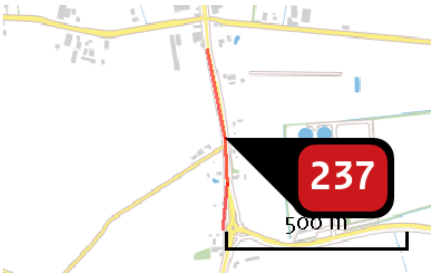

| | |
|---|---|
| Naam | 292397257 |
| Locatie (X,Y) | 126945, 402404 |
| NOx | 306,99 kg/j |
| NH3 | 10,08 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.727,0 | NOx<br>NH3 | 120,57 kg/j<br>9,59 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 735,0 | NOx<br>NH3 | 93,69 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 748,0 | NOx<br>NH3 | 92,74 kg/j<br>< 1 kg/j |



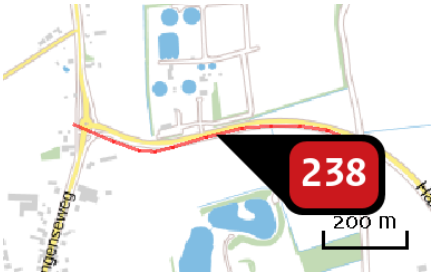

| | |
|---|---|
| Naam | 292397258 |
| Locatie (X,Y) | 126797, 402341 |
| NOx | 861,92 kg/j |
| NH3 | 21,24 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.581,0 | NOx<br>NH3 | 246,59 kg/j<br>19,61 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.056,0 | NOx<br>NH3 | 279,09 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.308,0 | NOx<br>NH3 | 336,24 kg/j<br>< 1 kg/j |



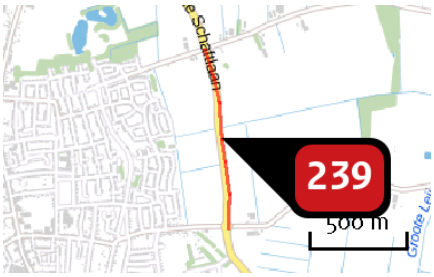

| | |
|---|---|
| Naam | 292410517 |
| Locatie (X,Y) | 122540, 401844 |
| NOx | 583,27 kg/j |
| NH3 | 20,18 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 4.797,0 | NOx | 242,34 kg/j |
| | | | NH3 | 19,27 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 349,0 | NOx | 199,95 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 253,0 | NOx | 140,98 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



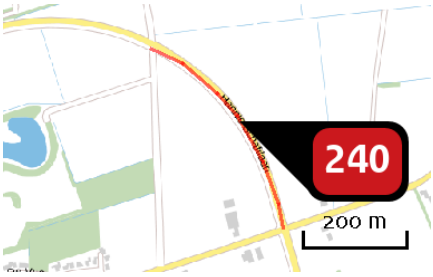

| | |
|---|---|
| Naam | 292410523 |
| Locatie (X,Y) | 122873, 401572 |
| NOx | 305,98 kg/j |
| NH3 | 11,23 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.873,0 | NOx | 135,48 kg/j |
| | | | NH3 | 10,77 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 131,0 | NOx | 107,46 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 79,0 | NOx | 63,03 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



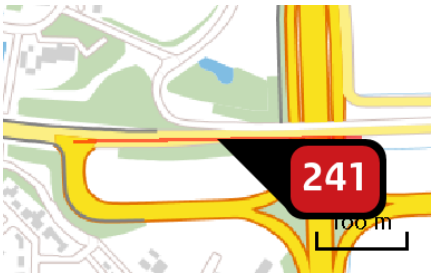

| | |
|---|---|
| Naam | 292410526 |
| Locatie (X,Y) | 123555, 400749 |
| NOx | 412,66 kg/j |
| NH3 | 15,26 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.947,0 | NOx | 184,21 kg/j |
| | | | NH3 | 14,65 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 139,0 | NOx | 149,14 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 76,0 | NOx | 79,31 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



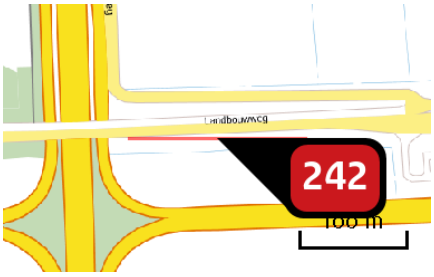

| | |
|---|---|
| Naam | 292410527 |
| Locatie (X,Y) | 123390, 401408 |
| NOx | 182,28 kg/j |
| NH3 | 7,00 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.873,0 | NOx | 84,71 kg/j |
| | | | NH3 | 6,74 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 127,0 | NOx | 65,14 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 65,0 | NOx | 32,43 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



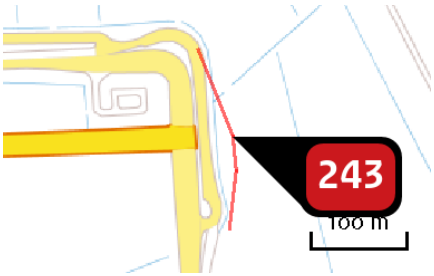

| | |
|---|---|
| Naam | 292423478 |
| Locatie (X,Y) | 119956, 406865 |
| NOx | 1.907,95 kg/j |
| NH3 | 58,71 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 21.738,0 | NOx | 697,69 kg/j |
| | | | NH3 | 55,48 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.760,0 | NOx | 640,61 kg/j |
| | | | NH3 | 1,75 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.609,0 | NOx | 569,64 kg/j |
| | | | NH3 | 1,47 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 292423496 |
| Locatie (X,Y) | 120197, 406868 |
| NOx | 992,74 kg/j |
| NH3 | 30,55 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 21.738,0 | NOx | 363,02 kg/j |
| | | | NH3 | 28,87 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.760,0 | NOx | 333,32 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.609,0 | NOx | 296,40 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



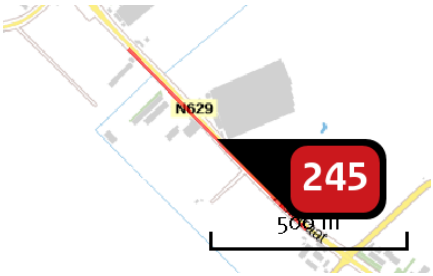

| | |
|---|---|
| Naam | 292423519 |
| Locatie (X,Y) | 120516, 406806 |
| NOx | 57,95 kg/j |
| NH3 | 2,73 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.705,0 | NOx<br>NH3 | 33,53 kg/j<br>2,67 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 56,0 | NOx<br>NH3 | 12,49 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 55,0 | NOx<br>NH3 | 11,93 kg/j<br>< 1 kg/j |



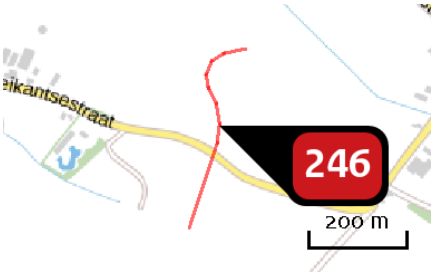

| | |
|---|---|
| Naam | 292423537 |
| Locatie (X,Y) | 120176, 411079 |
| NOx | 1.528,66 kg/j |
| NH3 | 40,93 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 28.667,0 | NOx<br>NH3 | 479,76 kg/j<br>38,15 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.204,0 | NOx<br>NH3 | 418,30 kg/j<br>1,15 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.416,0 | NOx<br>NH3 | 630,60 kg/j<br>1,63 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 292423636 |
| Locatie (X,Y) | 121124, 405533 |
| NOx | 3.637,43 kg/j |
| NH3 | 109,72 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 20.039,0 | NOx<br>NH3 | 1.301,76 kg/j<br>103,52 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.443,0 | NOx<br>NH3 | 1.063,06 kg/j<br>2,91 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.776,0 | NOx<br>NH3 | 1.272,62 kg/j<br>3,29 kg/j |



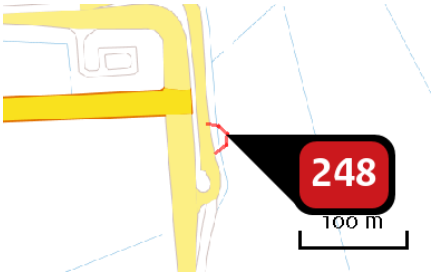

| | |
|---|---|
| Naam | 292423571 |
| Locatie (X,Y) | 120907, 405086 |
| NOx | 295,57 kg/j |
| NH3 | 4,85 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.218,0 | NOx<br>NH3 | 52,93 kg/j<br>4,21 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 222,0 | NOx<br>NH3 | 109,40 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 278,0 | NOx<br>NH3 | 133,25 kg/j<br>< 1 kg/j |



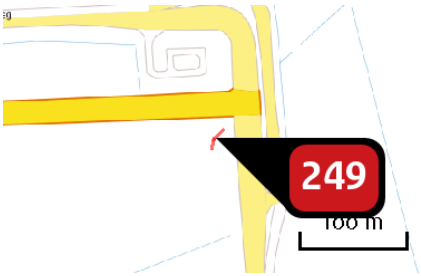

| | |
|---|---|
| Naam | 292423572 |
| Locatie (X,Y) | 121157, 405292 |
| NOx | 281,85 kg/j |
| NH3 | 4,63 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.218,0 | NOx<br>NH3 | 50,47 kg/j<br>4,01 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 222,0 | NOx<br>NH3 | 104,32 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 278,0 | NOx<br>NH3 | 127,06 kg/j<br>< 1 kg/j |



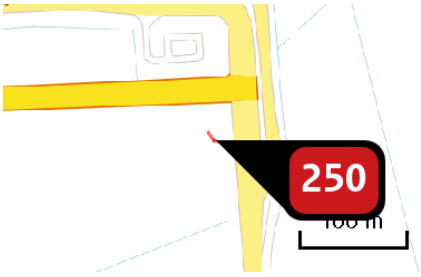

| | |
|---|---|
| Naam | 292423576 |
| Locatie (X,Y) | 120509, 406773 |
| NOx | 90,80 kg/j |
| NH3 | 2,82 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 7.788,0 | NOx<br>NH3 | 33,54 kg/j<br>2,67 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 504,0 | NOx<br>NH3 | 24,62 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 687,0 | NOx<br>NH3 | 32,64 kg/j<br>< 1 kg/j |



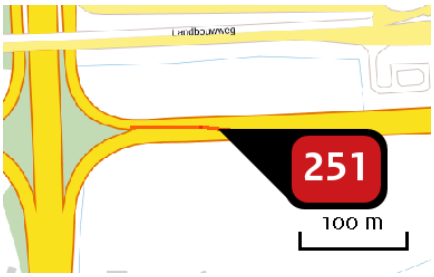

| | |
|---|---|
| Naam | 292423580 |
| Locatie (X,Y) | 120435, 406771 |
| NOx | 47,29 kg/j |
| NH3 | 1,53 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 8.920,0 | NOx | 18,23 kg/j |
| | | | NH3 | 1,45 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 561,0 | NOx | 13,00 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 712,0 | NOx | 16,05 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



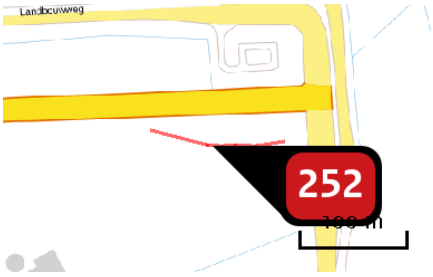

| | |
|---|---|
| Naam | 292423581 |
| Locatie (X,Y) | 120437, 406755 |
| NOx | 33,81 kg/j |
| NH3 | 1,39 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 8.177,0 | NOx | 16,90 kg/j |
| | | | NH3 | 1,34 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 433,0 | NOx | 10,15 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 297,0 | NOx | 6,77 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



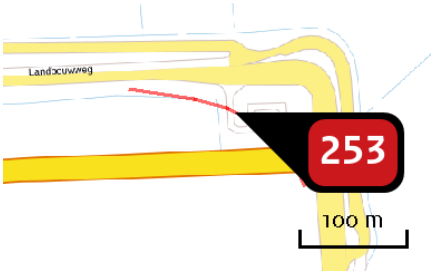

| | |
|---|---|
| Naam | 292423582 |
| Locatie (X,Y) | 120229, 406794 |
| NOx | 655,48 kg/j |
| NH3 | 23,56 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 17.097,0 | NOx | 283,88 kg/j |
| | | | NH3 | 22,57 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 993,0 | NOx | 186,98 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.008,0 | NOx | 184,62 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



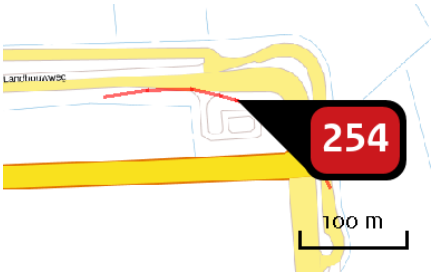

| | |
|---|---|
| Naam | 292423583 |
| Locatie (X,Y) | 120365, 406759 |
| NOx | 500,28 kg/j |
| NH3 | 17,98 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 17.097,0 | NOx | 216,67 kg/j |
| | | | NH3 | 17,23 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 993,0 | NOx | 142,71 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.008,0 | NOx | 140,91 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



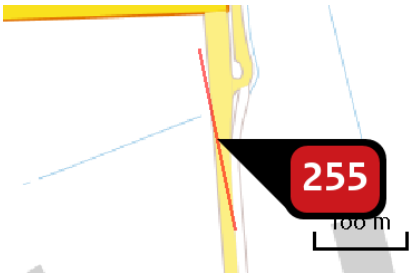

| | |
|---|---|
| Naam | 292423585 |
| Locatie (X,Y) | 120377, 406846 |
| NOx | 201,98 kg/j |
| NH3 | 8,87 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 5.420,0 | NOx | 108,36 kg/j |
| | | | NH3 | 8,62 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 266,0 | NOx | 60,31 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 151,0 | NOx | 33,30 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



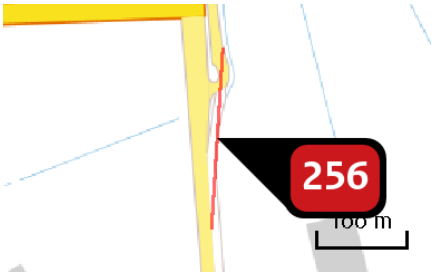

| | |
|---|---|
| Naam | 292423586 |
| Locatie (X,Y) | 120404, 406864 |
| NOx | 202,80 kg/j |
| NH3 | 8,85 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 4.287,0 | NOx | 108,04 kg/j |
| | | | NH3 | 8,59 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 209,0 | NOx | 59,73 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 126,0 | NOx | 35,03 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



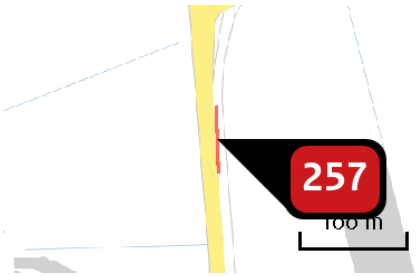

| | |
|---|---|
| Naam | 292423587 |
| Locatie (X,Y) | 120466, 406656 |
| NOx | 164,76 kg/j |
| NH3 | 6,36 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 3.890,0 | NOx<br>NH3 | 77,07 kg/j<br>6,13 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 224,0 | NOx<br>NH3 | 50,33 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 171,0 | NOx<br>NH3 | 37,37 kg/j<br>< 1 kg/j |



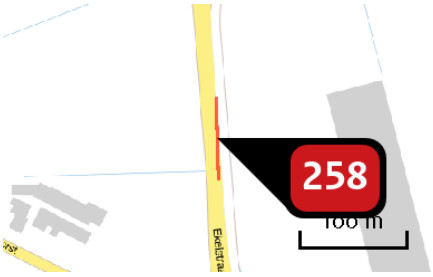

| | |
|---|---|
| Naam | 292423588 |
| Locatie (X,Y) | 120492, 406659 |
| NOx | 260,17 kg/j |
| NH3 | 6,06 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 3.501,0 | NOx<br>NH3 | 69,88 kg/j<br>5,56 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 295,0 | NOx<br>NH3 | 66,77 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 561,0 | NOx<br>NH3 | 123,51 kg/j<br>< 1 kg/j |



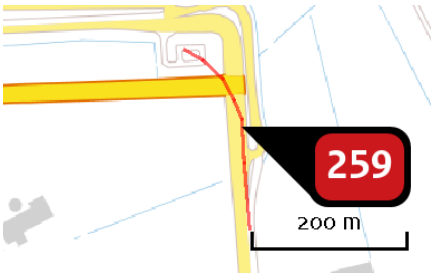

| | |
|---|---|
| Naam | 292423590 |
| Locatie (X,Y) | 120485, 406591 |
| NOx | 249,58 kg/j |
| NH3 | 6,25 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 12.032,0 | NOx | 72,69 kg/j |
| | | | NH3 | 5,78 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.286,0 | NOx | 88,11 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.332,0 | NOx | 88,77 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



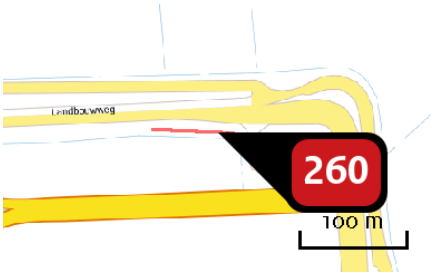

| | |
|---|---|
| Naam | 292423591 |
| Locatie (X,Y) | 120486, 406524 |
| NOx | 470,80 kg/j |
| NH3 | 12,47 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 19.423,0 | NOx | 145,96 kg/j |
| | | | NH3 | 11,61 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.804,0 | NOx | 153,74 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 2.064,0 | NOx | 171,09 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 292423593 |
| Locatie (X,Y) | 120475, 406752 |
| NOx | 1.093,69 kg/j |
| NH3 | 27,40 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 12.032,0 | NOx<br>NH3 | 318,56 kg/j<br>25,33 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.286,0 | NOx<br>NH3 | 386,12 kg/j<br>1,06 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.332,0 | NOx<br>NH3 | 389,00 kg/j<br>1,01 kg/j |



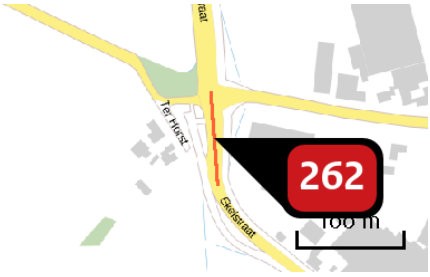

| | |
|---|---|
| Naam | 292423594 |
| Locatie (X,Y) | 120341, 406865 |
| NOx | 514,11 kg/j |
| NH3 | 12,88 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 12.032,0 | NOx<br>NH3 | 149,74 kg/j<br>11,91 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.286,0 | NOx<br>NH3 | 181,51 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.332,0 | NOx<br>NH3 | 182,86 kg/j<br>< 1 kg/j |



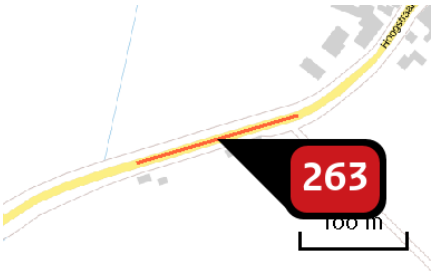

| | |
|---|---|
| Naam | 17162 |
| Locatie (X,Y) | 120633, 406108 |
| NOx | 1.996,80 kg/j |
| NH3 | 52,10 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 15.867,0 | NOx<br>NH3 | 608,88 kg/j<br>48,42 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.455,0 | NOx<br>NH3 | 633,19 kg/j<br>1,73 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.783,0 | NOx<br>NH3 | 754,72 kg/j<br>1,95 kg/j |



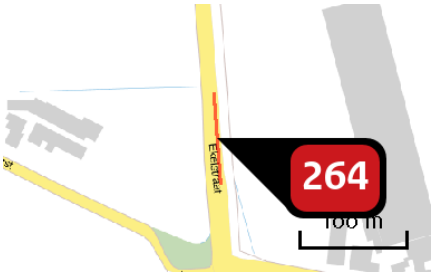

| | |
|---|---|
| Naam | 153286 |
| Locatie (X,Y) | 120500, 406284 |
| NOx | 452,53 kg/j |
| NH3 | 11,81 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 15.867,0 | NOx<br>NH3 | 137,99 kg/j<br>10,97 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.455,0 | NOx<br>NH3 | 143,50 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.783,0 | NOx<br>NH3 | 171,04 kg/j<br>< 1 kg/j |



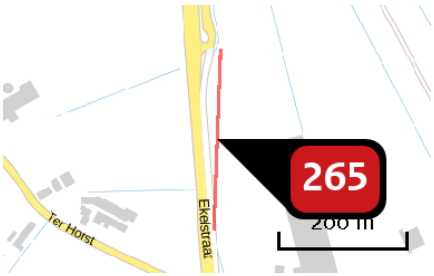

| | |
|---|---|
| Naam | 292387982 |
| Locatie (X,Y) | 120540, 405807 |
| NOx | 91,02 kg/j |
| NH3 | 7,13 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 5.713,0 | NOx | 89,61 kg/j |
| | | | NH3 | 7,13 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 5,0 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3,0 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



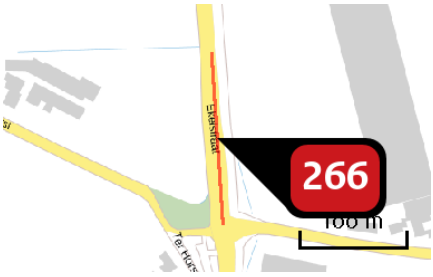

| | |
|---|---|
| Naam | 292423627 |
| Locatie (X,Y) | 120490, 406445 |
| NOx | 536,51 kg/j |
| NH3 | 14,21 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 19.423,0 | NOx | 166,34 kg/j |
| | | | NH3 | 13,23 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.804,0 | NOx | 175,20 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 2.064,0 | NOx | 194,97 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



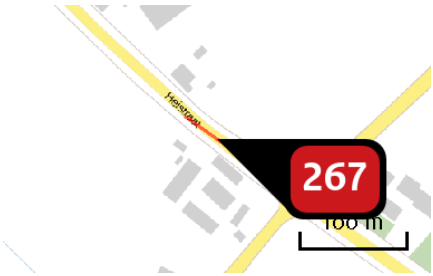

| | |
|---|---|
| Naam | 292423630 |
| Locatie (X,Y) | 120507, 406571 |
| NOx | 83,05 kg/j |
| NH3 | 3,91 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.705,0 | NOx | 48,05 kg/j |
| | | | NH3 | 3,82 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 56,0 | NOx | 17,90 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 55,0 | NOx | 17,10 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



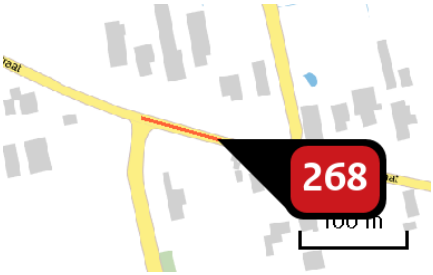

| | |
|---|---|
| Naam | 292423523 |
| Locatie (X,Y) | 120492, 406407 |
| NOx | 1.012,86 kg/j |
| NH3 | 26,83 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 19.423,0 | NOx | 314,02 kg/j |
| | | | NH3 | 24,97 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.804,0 | NOx | 330,76 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 2.064,0 | NOx | 368,08 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



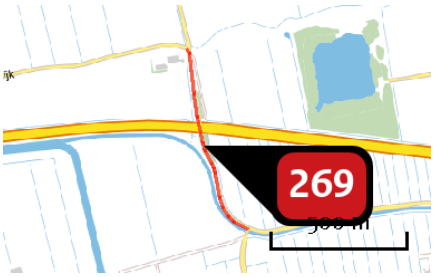

| | |
|---|---|
| Naam | 292423637 |
| Locatie (X,Y) | 121380, 405286 |
| NOx | 379,95 kg/j |
| NH3 | 11,79 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 19.528,0 | NOx<br>NH3 | 140,24 kg/j<br>11,15 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.353,0 | NOx<br>NH3 | 110,19 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.635,0 | NOx<br>NH3 | 129,52 kg/j<br>< 1 kg/j |



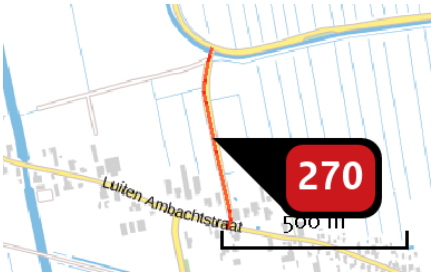

| | |
|---|---|
| Naam | 18634 |
| Locatie (X,Y) | 123200, 410989 |
| NOx | 119,32 kg/j |
| NH3 | 3,52 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 2.834,0 | NOx<br>NH3 | 41,65 kg/j<br>3,31 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 255,0 | NOx<br>NH3 | 42,50 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 217,0 | NOx<br>NH3 | 35,18 kg/j<br>< 1 kg/j |



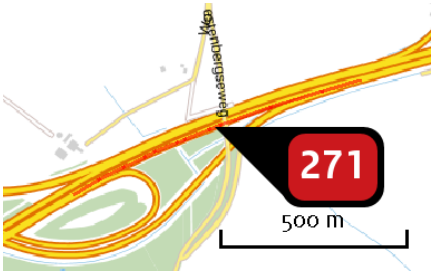

| | |
|---|---|
| Naam | 18639 |
| Locatie (X,Y) | 123064, 411756 |
| NOx | 1.044,10 kg/j |
| NH3 | 26,59 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 4.254,0 | NOx<br>NH3 | 309,63 kg/j<br>24,62 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 526,0 | NOx<br>NH3 | 434,18 kg/j<br>1,19 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 374,0 | NOx<br>NH3 | 300,28 kg/j<br>< 1 kg/j |



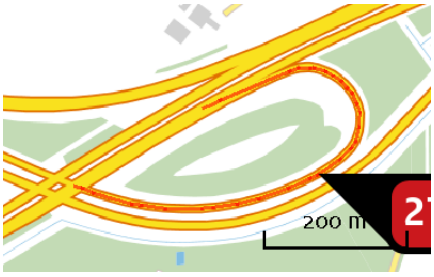

| | |
|---|---|
| Naam | 18640 |
| Locatie (X,Y) | 123227, 411213 |
| NOx | 388,87 kg/j |
| NH3 | 9,01 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 2.087,0 | NOx<br>NH3 | 103,68 kg/j<br>8,24 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 299,0 | NOx<br>NH3 | 168,46 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 213,0 | NOx<br>NH3 | 116,73 kg/j<br>< 1 kg/j |



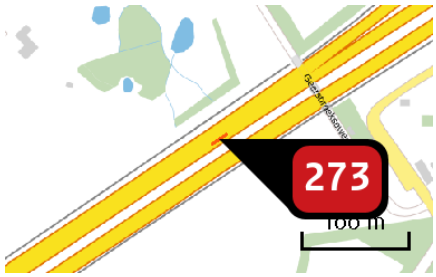

| | |
|---|---|
| Naam | 2732 |
| Locatie (X,Y) | 116979, 396202 |
| NOx | 6.522,02 kg/j |
| NH3 | 285,00 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 25.101,0 | NOx | 2.927,01 kg/j |
| | | | NH3 | 270,95 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.948,0 | NOx | 1.233,84 kg/j |
| | | | NH3 | 4,87 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.893,0 | NOx | 2.361,17 kg/j |
| | | | NH3 | 9,18 kg/j |



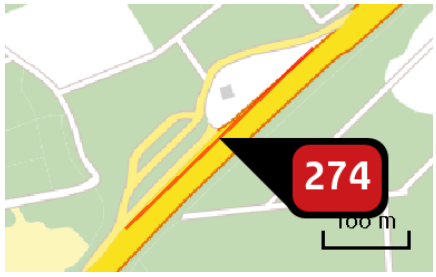

| | |
|---|---|
| Naam | 2733 |
| Locatie (X,Y) | 116763, 395929 |
| NOx | 2.933,51 kg/j |
| NH3 | 132,17 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 13.357,0 | NOx | 1.361,48 kg/j |
| | | | NH3 | 126,03 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 726,0 | NOx | 401,95 kg/j |
| | | | NH3 | 1,59 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 2.207,0 | NOx | 1.170,07 kg/j |
| | | | NH3 | 4,55 kg/j |



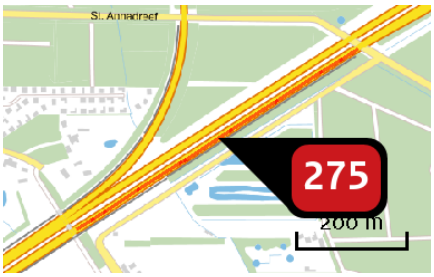

| | |
|---|---|
| Naam | 2899 |
| Locatie (X,Y) | 115637, 395439 |
| NOx | 198,39 kg/j |
| NH3 | 8,59 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 39.718,0 | NOx<br>NH3 | 88,10 kg/j<br>8,16 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.718,0 | NOx<br>NH3 | 32,75 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 6.721,0 | NOx<br>NH3 | 77,54 kg/j<br>< 1 kg/j |



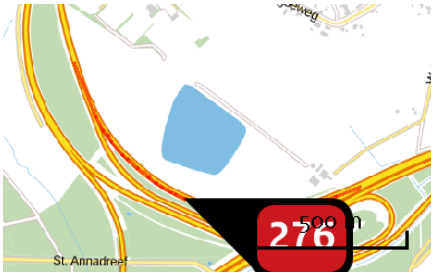

| | |
|---|---|
| Naam | 2900 |
| Locatie (X,Y) | 117200, 401663 |
| NOx | 2.947,55 kg/j |
| NH3 | 147,65 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 36.465,0 | NOx<br>NH3 | 1.535,40 kg/j<br>142,13 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.123,0 | NOx<br>NH3 | 485,54 kg/j<br>1,92 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 4.231,0 | NOx<br>NH3 | 926,61 kg/j<br>3,60 kg/j |



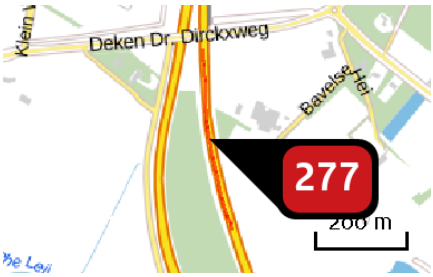

| | |
|---|---|
| Naam | 2925 |
| Locatie (X,Y) | 115997, 395646 |
| NOx | 7.151,29 kg/j |
| NH3 | 315,81 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 38.458,0 | NOx<br>NH3 | 3.246,86 kg/j<br>300,56 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.673,0 | NOx<br>NH3 | 1.225,78 kg/j<br>4,84 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 6.100,0 | NOx<br>NH3 | 2.678,65 kg/j<br>10,41 kg/j |



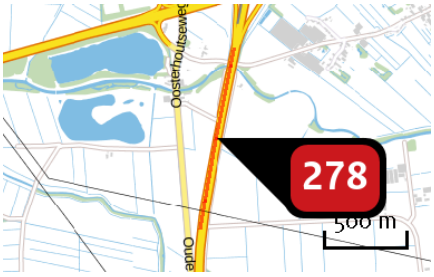

| | |
|---|---|
| Naam | 2937 |
| Locatie (X,Y) | 116136, 396075 |
| NOx | 3.258,64 kg/j |
| NH3 | 189,32 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.917,0 | NOx<br>NH3 | 1.991,60 kg/j<br>184,36 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 556,0 | NOx<br>NH3 | 504,71 kg/j<br>1,99 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 877,0 | NOx<br>NH3 | 762,33 kg/j<br>2,96 kg/j |



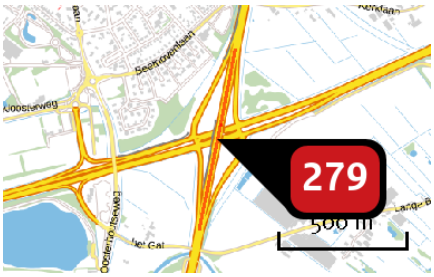

| | |
|---|---|
| Naam | 3006 |
| Locatie (X,Y) | 115729, 396714 |
| NOx | 2.705,89 kg/j |
| NH3 | 136,17 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 25.274,0 | NOx<br>NH3 | 1.416,56 kg/j<br>131,13 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.282,0 | NOx<br>NH3 | 390,29 kg/j<br>1,54 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.084,0 | NOx<br>NH3 | 899,05 kg/j<br>3,49 kg/j |



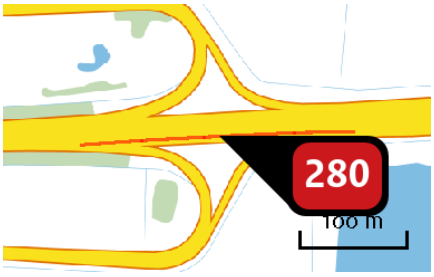

| | |
|---|---|
| Naam | 5954 |
| Locatie (X,Y) | 120004, 410164 |
| NOx | 11.738,61 kg/j |
| NH3 | 548,60 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 36.574,0 | NOx<br>NH3 | 5.670,05 kg/j<br>524,88 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.640,0 | NOx<br>NH3 | 2.223,07 kg/j<br>8,78 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 4.769,0 | NOx<br>NH3 | 3.845,48 kg/j<br>14,94 kg/j |



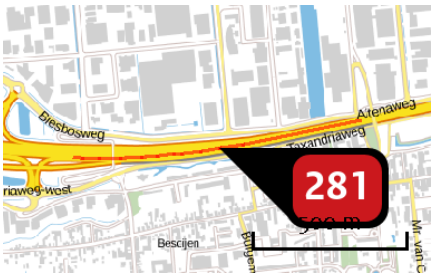

Naam 5964
Locatie (X,Y) 120191, 411053
NOx 5.167,69 kg/j
NH3 226,06 kg/j

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 23.188,0 | NOx<br>NH3 | 2.321,86 kg/j<br>214,93 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.788,0 | NOx<br>NH3 | 972,47 kg/j<br>3,84 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.597,0 | NOx<br>NH3 | 1.873,36 kg/j<br>7,28 kg/j |



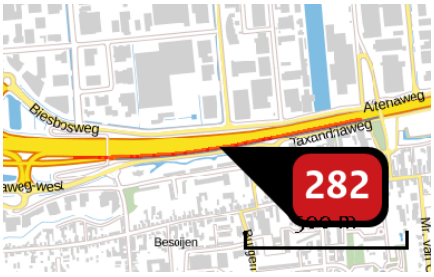

Naam 11279
Locatie (X,Y) 127441, 411929
NOx 2.385,49 kg/j
NH3 100,49 kg/j

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 28.821,0 | NOx<br>NH3 | 1.028,06 kg/j<br>95,17 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 3.961,0 | NOx<br>NH3 | 767,45 kg/j<br>3,03 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.180,0 | NOx<br>NH3 | 589,99 kg/j<br>2,29 kg/j |



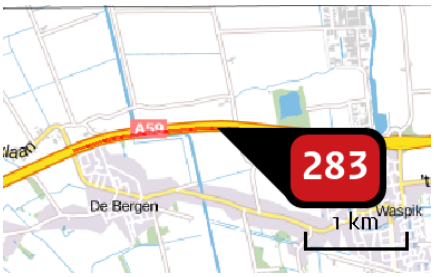

| | |
|---|---|
| Naam | 15766 |
| Locatie (X,Y) | 131946, 411421 |
| NOx | 7.049,12 kg/j |
| NH3 | 396,19 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 31.538,0 | NOx<br>NH3 | 4.157,57 kg/j<br>384,87 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.763,0 | NOx<br>NH3 | 1.262,39 kg/j<br>4,99 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 2.376,0 | NOx<br>NH3 | 1.629,15 kg/j<br>6,33 kg/j |



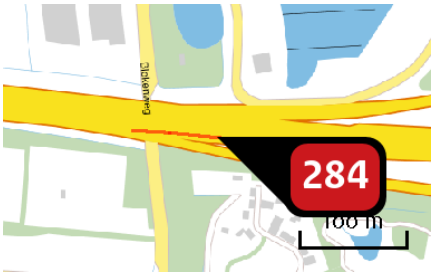

| | |
|---|---|
| Naam | 15767 |
| Locatie (X,Y) | 131945, 411406 |
| NOx | 7.101,99 kg/j |
| NH3 | 378,88 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 31.451,0 | NOx<br>NH3 | 3.959,87 kg/j<br>366,57 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.259,0 | NOx<br>NH3 | 1.544,89 kg/j<br>6,10 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 2.439,0 | NOx<br>NH3 | 1.597,23 kg/j<br>6,21 kg/j |



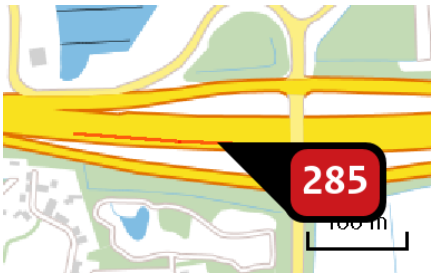

| | |
|---|---|
| Naam | 15792 |
| Locatie (X,Y) | 122863, 411821 |
| NOx | 26,72 ton/j |
| NH3 | 1.046,33 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 26.556,0 | NOx<br>NH3 | 10.620,88 kg/j<br>983,18 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 4.236,0 | NOx<br>NH3 | 9.202,15 kg/j<br>36,35 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.316,0 | NOx<br>NH3 | 6.897,97 kg/j<br>26,80 kg/j |



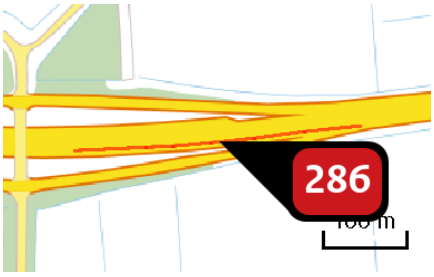

| | |
|---|---|
| Naam | 15793 |
| Locatie (X,Y) | 124355, 411672 |
| NOx | 1.430,20 kg/j |
| NH3 | 56,19 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 25.375,0 | NOx<br>NH3 | 570,56 kg/j<br>52,82 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 4.004,0 | NOx<br>NH3 | 489,02 kg/j<br>1,93 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.169,0 | NOx<br>NH3 | 370,62 kg/j<br>1,44 kg/j |



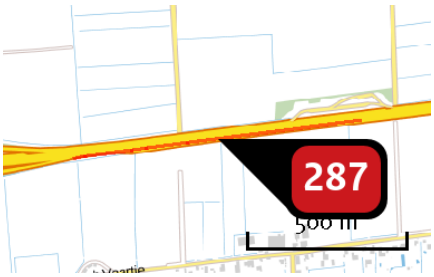

| | |
|---|---|
| Naam | 15794 |
| Locatie (X,Y) | 124578, 411654 |
| NOx | 2.568,61 kg/j |
| NH3 | 100,91 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 25.375,0 | NOx | 1.024,72 kg/j |
| | | | NH3 | 94,86 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 4.004,0 | NOx | 878,27 kg/j |
| | | | NH3 | 3,47 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.169,0 | NOx | 665,62 kg/j |
| | | | NH3 | 2,59 kg/j |



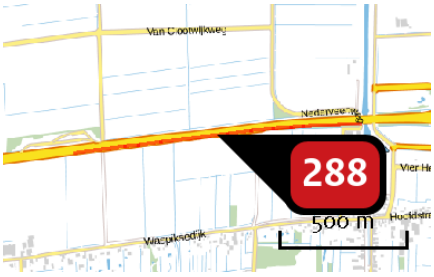

| | |
|---|---|
| Naam | 15795 |
| Locatie (X,Y) | 124894, 411664 |
| NOx | 3.055,42 kg/j |
| NH3 | 120,04 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 25.375,0 | NOx | 1.218,93 kg/j |
| | | | NH3 | 112,84 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 4.004,0 | NOx | 1.044,72 kg/j |
| | | | NH3 | 4,13 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.169,0 | NOx | 791,78 kg/j |
| | | | NH3 | 3,08 kg/j |



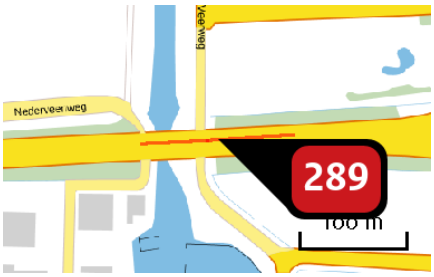

| | |
|---|---|
| Naam | 15796 |
| Locatie (X,Y) | 125514, 411742 |
| NOx | 8.968,80 kg/j |
| NH3 | 370,11 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 29.704,0 | NOx<br>NH3 | 3.778,23 kg/j<br>349,75 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 4.260,0 | NOx<br>NH3 | 2.943,19 kg/j<br>11,63 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.397,0 | NOx<br>NH3 | 2.247,39 kg/j<br>8,73 kg/j |



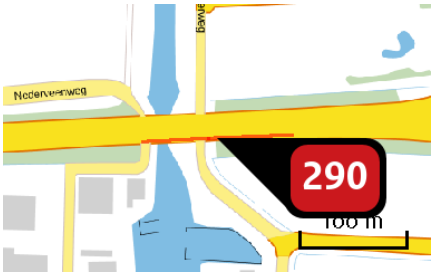

| | |
|---|---|
| Naam | 15797 |
| Locatie (X,Y) | 126522, 411870 |
| NOx | 11.210,62 kg/j |
| NH3 | 462,62 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 29.704,0 | NOx<br>NH3 | 4.722,62 kg/j<br>437,17 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 4.260,0 | NOx<br>NH3 | 3.678,86 kg/j<br>14,53 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.397,0 | NOx<br>NH3 | 2.809,14 kg/j<br>10,92 kg/j |



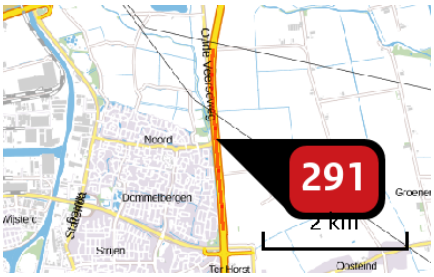

| | |
|---|---|
| Naam | 15798 |
| Locatie (X,Y) | 127155, 411930 |
| NOx | 1.316,81 kg/j |
| NH3 | 61,69 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 32.191,0 | NOx<br>NH3 | 637,75 kg/j<br>59,04 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.642,0 | NOx<br>NH3 | 284,30 kg/j<br>1,12 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.831,0 | NOx<br>NH3 | 394,76 kg/j<br>1,53 kg/j |



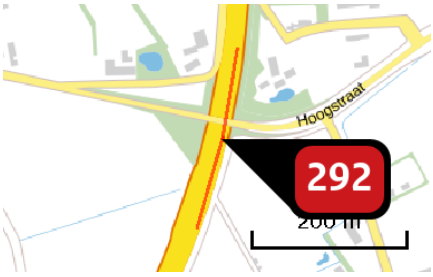

| | |
|---|---|
| Naam | 15799 |
| Locatie (X,Y) | 127155, 411916 |
| NOx | 1.391,60 kg/j |
| NH3 | 57,43 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 29.704,0 | NOx<br>NH3 | 586,23 kg/j<br>54,27 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 4.260,0 | NOx<br>NH3 | 456,66 kg/j<br>1,80 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.397,0 | NOx<br>NH3 | 348,70 kg/j<br>1,36 kg/j |



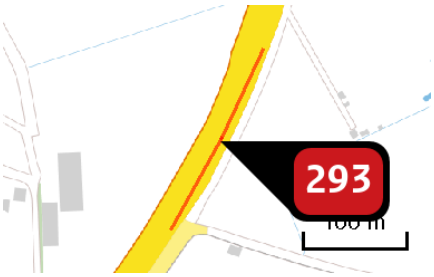

| | |
|---|---|
| Naam | 17149 |
| Locatie (X,Y) | 119962, 408387 |
| NOx | 25,08 ton/j |
| NH3 | 1.188,27 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 35.262,0 | NOx | 12.296,37 kg/j |
| | | | NH3 | 1.138,28 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.619,0 | NOx | 4.960,68 kg/j |
| | | | NH3 | 19,60 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 4.312,0 | NOx | 7.820,92 kg/j |
| | | | NH3 | 30,39 kg/j |



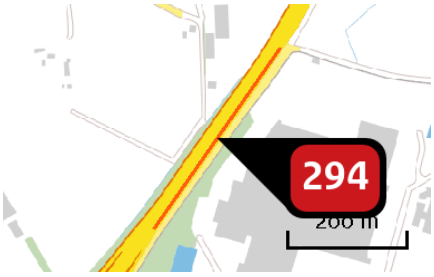

| | |
|---|---|
| Naam | 17151 |
| Locatie (X,Y) | 120082, 405606 |
| NOx | 2.264,68 kg/j |
| NH3 | 110,30 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 34.519,0 | NOx | 1.144,17 kg/j |
| | | | NH3 | 105,92 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.492,0 | NOx | 448,66 kg/j |
| | | | NH3 | 1,77 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.897,0 | NOx | 671,85 kg/j |
| | | | NH3 | 2,61 kg/j |



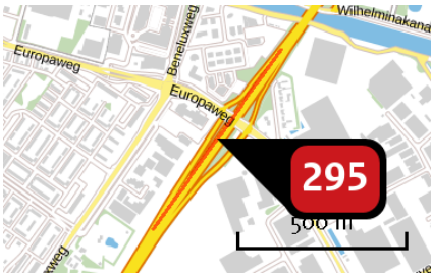

| | |
|---|---|
| Naam | 17152 |
| Locatie (X,Y) | 120009, 405405 |
| NOx | 1.860,49 kg/j |
| NH3 | 90,61 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 34.519,0 | NOx<br>NH3 | 939,97 kg/j<br>87,01 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.492,0 | NOx<br>NH3 | 368,59 kg/j<br>1,46 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.897,0 | NOx<br>NH3 | 551,94 kg/j<br>2,14 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 17153 |
| Locatie (X,Y) | 119857, 405171 |
| NOx | 3.516,82 kg/j |
| NH3 | 171,28 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 34.519,0 | NOx<br>NH3 | 1.776,78 kg/j<br>164,48 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.492,0 | NOx<br>NH3 | 696,72 kg/j<br>2,75 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.897,0 | NOx<br>NH3 | 1.043,32 kg/j<br>4,05 kg/j |



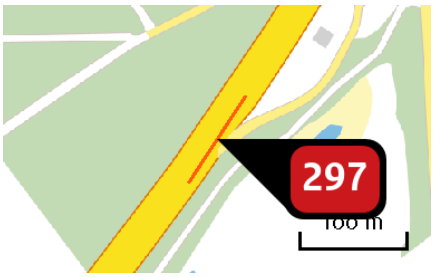

| | |
|---|---|
| Naam | 17154 |
| Locatie (X,Y) | 119213, 404293 |
| NOx | 5.116,16 kg/j |
| NH3 | 255,43 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 29.105,0 | NOx<br>NH3 | 2.374,12 kg/j<br>244,71 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.856,0 | NOx<br>NH3 | 915,66 kg/j<br>3,62 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.866,0 | NOx<br>NH3 | 1.826,38 kg/j<br>7,10 kg/j |



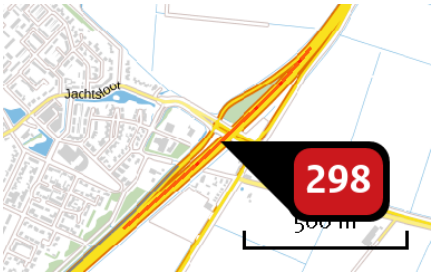

| | |
|---|---|
| Naam | 17155 |
| Locatie (X,Y) | 118581, 403309 |
| NOx | 16.665,72 kg/j |
| NH3 | 834,89 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 36.471,0 | NOx<br>NH3 | 8.681,96 kg/j<br>803,69 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.123,0 | NOx<br>NH3 | 2.745,08 kg/j<br>10,84 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 4.231,0 | NOx<br>NH3 | 5.238,68 kg/j<br>20,36 kg/j |



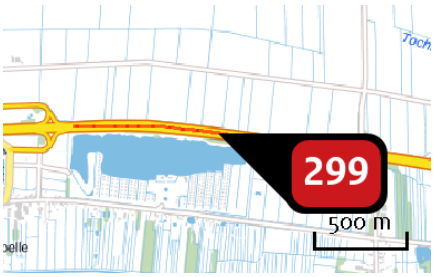

| | |
|---|---|
| Naam | 17198 |
| Locatie (X,Y) | 118150, 402598 |
| NOx | 818,71 kg/j |
| NH3 | 42,33 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 33.225,0 | NOx<br>NH3 | 441,31 kg/j<br>40,85 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.935,0 | NOx<br>NH3 | 139,60 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.442,0 | NOx<br>NH3 | 237,79 kg/j<br>< 1 kg/j |



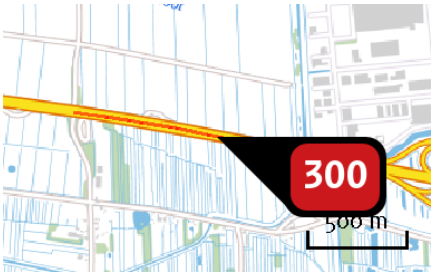

| | |
|---|---|
| Naam | 17639 |
| Locatie (X,Y) | 121873, 416401 |
| NOx | 9.664,20 kg/j |
| NH3 | 412,71 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 37.920,0 | NOx<br>NH3 | 4.228,71 kg/j<br>391,45 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 3.523,0 | NOx<br>NH3 | 2.133,97 kg/j<br>8,43 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 5.692,0 | NOx<br>NH3 | 3.301,52 kg/j<br>12,83 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 32752 |
| Locatie (X,Y) | 128344, 411912 |
| NOx | 14.879,36 kg/j |
| NH3 | 712,90 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 33.806,0 | NOx<br>NH3 | 7.384,32 kg/j<br>683,57 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.664,0 | NOx<br>NH3 | 3.160,72 kg/j<br>12,49 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.815,0 | NOx<br>NH3 | 4.334,31 kg/j<br>16,84 kg/j |



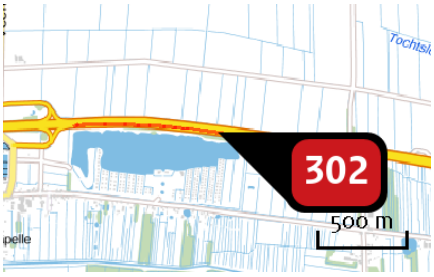

| | |
|---|---|
| Naam | 32753 |
| Locatie (X,Y) | 129830, 411683 |
| NOx | 14.019,03 kg/j |
| NH3 | 671,68 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 33.806,0 | NOx<br>NH3 | 6.957,36 kg/j<br>644,04 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.664,0 | NOx<br>NH3 | 2.977,97 kg/j<br>11,76 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.815,0 | NOx<br>NH3 | 4.083,70 kg/j<br>15,87 kg/j |



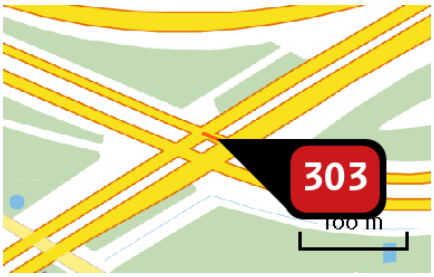

| | |
|---|---|
| Naam | 32754 |
| Locatie (X,Y) | 129863, 411662 |
| NOx | 13.662,12 kg/j |
| NH3 | 589,72 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 30.791,0 | NOx | 6.047,93 kg/j |
| | | | NH3 | 559,86 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 4.041,0 | NOx | 4.311,29 kg/j |
| | | | NH3 | 17,03 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.233,0 | NOx | 3.302,91 kg/j |
| | | | NH3 | 12,83 kg/j |



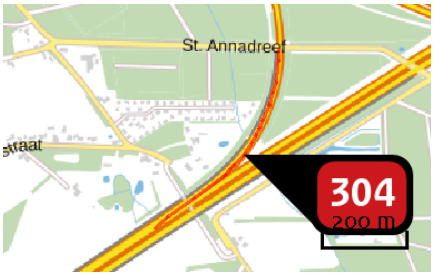

| | |
|---|---|
| Naam | 32755 |
| Locatie (X,Y) | 128378, 411893 |
| NOx | 15.838,19 kg/j |
| NH3 | 683,65 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 30.791,0 | NOx | 7.011,22 kg/j |
| | | | NH3 | 649,03 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 4.041,0 | NOx | 4.997,98 kg/j |
| | | | NH3 | 19,74 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.233,0 | NOx | 3.828,99 kg/j |
| | | | NH3 | 14,88 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 150451 |
| Locatie (X,Y) | 116407, 395917 |
| NOx | 112,64 kg/j |
| NH3 | 5,07 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 13.357,0 | NOx<br>NH3 | 52,28 kg/j<br>4,84 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 726,0 | NOx<br>NH3 | 15,43 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 2.207,0 | NOx<br>NH3 | 44,93 kg/j<br>< 1 kg/j |



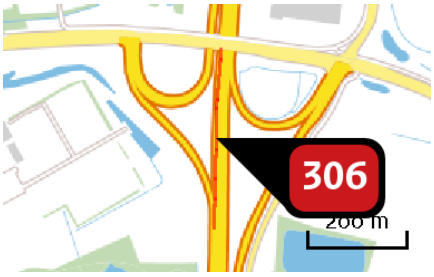

| | |
|---|---|
| Naam | 150564 |
| Locatie (X,Y) | 115852, 395614 |
| NOx | 2.591,40 kg/j |
| NH3 | 99,38 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 13.352,0 | NOx<br>NH3 | 1.006,75 kg/j<br>93,20 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 962,0 | NOx<br>NH3 | 393,99 kg/j<br>1,56 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.036,0 | NOx<br>NH3 | 1.190,66 kg/j<br>4,63 kg/j |



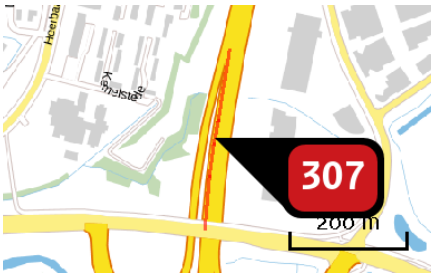

| | |
|---|---|
| Naam | 150708 |
| Locatie (X,Y) | 115945, 399398 |
| NOx | 77,64 kg/j |
| NH3 | 3,45 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 19.351,0 | NOx<br>NH3 | 35,45 kg/j<br>3,28 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.162,0 | NOx<br>NH3 | 11,56 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.214,0 | NOx<br>NH3 | 30,62 kg/j<br>< 1 kg/j |



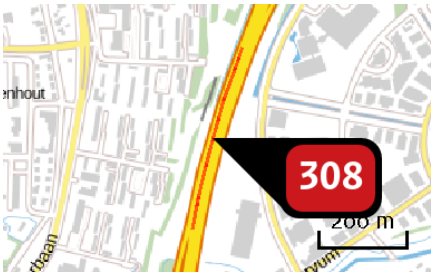

| | |
|---|---|
| Naam | 150790 |
| Locatie (X,Y) | 115936, 399213 |
| NOx | 2.140,91 kg/j |
| NH3 | 95,03 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 19.351,0 | NOx<br>NH3 | 977,57 kg/j<br>90,49 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.162,0 | NOx<br>NH3 | 318,85 kg/j<br>1,26 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.214,0 | NOx<br>NH3 | 844,50 kg/j<br>3,28 kg/j |



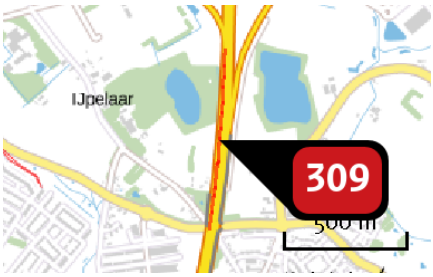

| | |
|---|---|
| Naam | 151023 |
| Locatie (X,Y) | 115964, 399558 |
| NOx | 1.825,29 kg/j |
| NH3 | 81,02 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 19.351,0 | NOx<br>NH3 | 833,45 kg/j<br>77,15 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.162,0 | NOx<br>NH3 | 271,84 kg/j<br>1,07 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.214,0 | NOx<br>NH3 | 720,00 kg/j<br>2,80 kg/j |



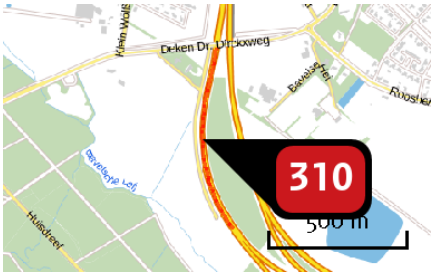

| | |
|---|---|
| Naam | 151123 |
| Locatie (X,Y) | 116036, 399913 |
| NOx | 3.558,79 kg/j |
| NH3 | 169,13 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 29.433,0 | NOx<br>NH3 | 1.750,76 kg/j<br>162,07 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.804,0 | NOx<br>NH3 | 582,86 kg/j<br>2,30 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.960,0 | NOx<br>NH3 | 1.225,17 kg/j<br>4,76 kg/j |



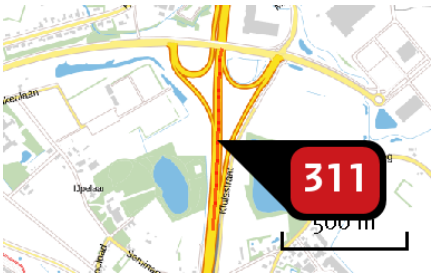

| | |
|---|---|
| Naam | 151142 |
| Locatie (X,Y) | 115910, 398667 |
| NOx | 5.475,87 kg/j |
| NH3 | 270,68 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 27.413,0 | NOx | 2.811,69 kg/j |
| | | | NH3 | 260,28 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.421,0 | NOx | 791,66 kg/j |
| | | | NH3 | 3,13 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.510,0 | NOx | 1.872,52 kg/j |
| | | | NH3 | 7,28 kg/j |



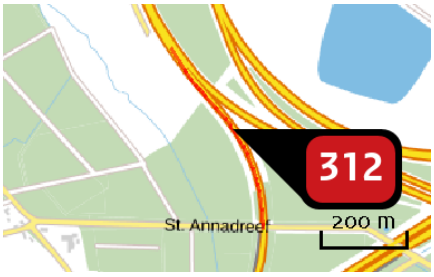

| | |
|---|---|
| Naam | 151203 |
| Locatie (X,Y) | 115617, 396594 |
| NOx | 5.046,25 kg/j |
| NH3 | 249,45 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 27.413,0 | NOx | 2.591,09 kg/j |
| | | | NH3 | 239,86 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.421,0 | NOx | 729,55 kg/j |
| | | | NH3 | 2,88 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.510,0 | NOx | 1.725,61 kg/j |
| | | | NH3 | 6,71 kg/j |



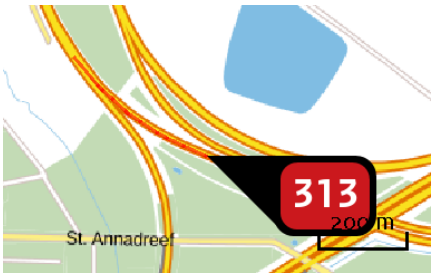

| | |
|---|---|
| Naam | 151263 |
| Locatie (X,Y) | 115944, 399025 |
| NOx | 3.946,20 kg/j |
| NH3 | 188,49 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 19.405,0 | NOx<br>NH3 | 1.952,14 kg/j<br>180,71 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.014,0 | NOx<br>NH3 | 554,08 kg/j<br>2,19 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 2.752,0 | NOx<br>NH3 | 1.439,98 kg/j<br>5,60 kg/j |



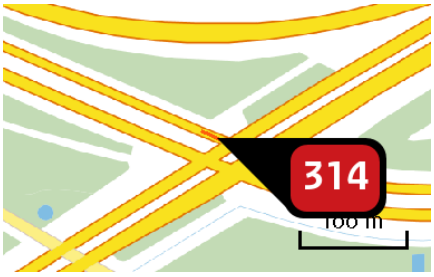

| | |
|---|---|
| Naam | 151409 |
| Locatie (X,Y) | 115866, 396091 |
| NOx | 2.299,98 kg/j |
| NH3 | 88,20 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 13.352,0 | NOx<br>NH3 | 893,54 kg/j<br>82,71 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 962,0 | NOx<br>NH3 | 349,68 kg/j<br>1,38 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.036,0 | NOx<br>NH3 | 1.056,76 kg/j<br>4,11 kg/j |



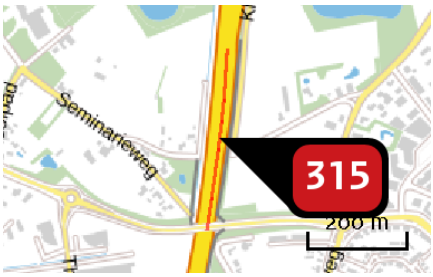

| | |
|---|---|
| Naam | 151410 |
| Locatie (X,Y) | 116026, 396053 |
| NOx | 2.017,30 kg/j |
| NH3 | 140,00 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 14.059,0 | NOx<br>NH3 | 1.490,08 kg/j<br>137,94 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 460,0 | NOx<br>NH3 | 264,82 kg/j<br>1,05 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 476,0 | NOx<br>NH3 | 262,40 kg/j<br>1,02 kg/j |



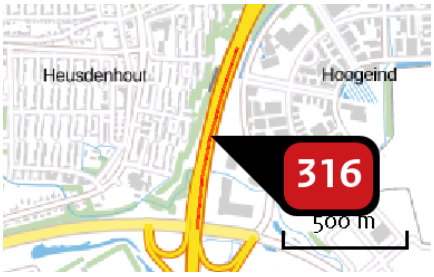

| | |
|---|---|
| Naam | 151649 |
| Locatie (X,Y) | 116380, 395928 |
| NOx | 123,76 kg/j |
| NH3 | 5,58 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 13.357,0 | NOx<br>NH3 | 57,44 kg/j<br>5,32 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 726,0 | NOx<br>NH3 | 16,96 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 2.207,0 | NOx<br>NH3 | 49,37 kg/j<br>< 1 kg/j |



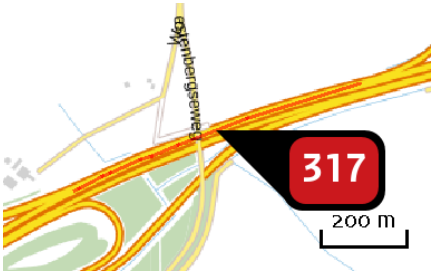

| | |
|---|---|
| Naam | 151761 |
| Locatie (X,Y) | 115909, 398492 |
| NOx | 2.465,45 kg/j |
| NH3 | 124,07 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 25.274,0 | NOx | 1.290,68 kg/j |
| | | | NH3 | 119,48 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.282,0 | NOx | 355,61 kg/j |
| | | | NH3 | 1,40 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.084,0 | NOx | 819,16 kg/j |
| | | | NH3 | 3,18 kg/j |



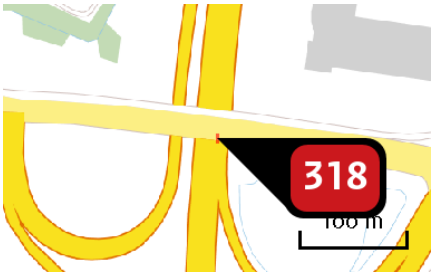

| | |
|---|---|
| Naam | 151808 |
| Locatie (X,Y) | 116018, 399773 |
| NOx | 5.603,22 kg/j |
| NH3 | 290,58 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 29.032,0 | NOx | 3.030,47 kg/j |
| | | | NH3 | 280,53 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.482,0 | NOx | 840,27 kg/j |
| | | | NH3 | 3,32 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.191,0 | NOx | 1.732,48 kg/j |
| | | | NH3 | 6,73 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 151820 |
| Locatie (X,Y) | 117047, 396250 |
| NOx | 7.471,38 kg/j |
| NH3 | 369,29 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 38.284,0 | NOx<br>NH3 | 3.835,76 kg/j<br>355,08 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.313,0 | NOx<br>NH3 | 1.258,76 kg/j<br>4,97 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 4.561,0 | NOx<br>NH3 | 2.376,86 kg/j<br>9,24 kg/j |



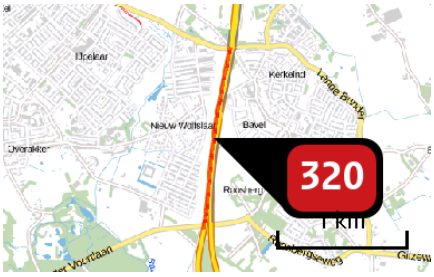

| | |
|---|---|
| Naam | 151883 |
| Locatie (X,Y) | 115960, 399388 |
| NOx | 40,07 kg/j |
| NH3 | 2,08 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 29.032,0 | NOx<br>NH3 | 21,67 kg/j<br>2,01 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.482,0 | NOx<br>NH3 | 6,01 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.191,0 | NOx<br>NH3 | 12,39 kg/j<br>< 1 kg/j |



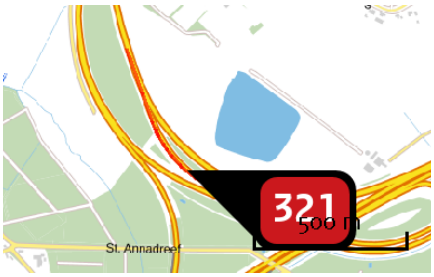

| | |
|---|---|
| Naam | 151893 |
| Locatie (X,Y) | 115960, 399397 |
| NOx | 90,82 kg/j |
| NH3 | 4,71 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 29.032,0 | NOx<br>NH3 | 49,12 kg/j<br>4,55 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.482,0 | NOx<br>NH3 | 13,62 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.191,0 | NOx<br>NH3 | 28,08 kg/j<br>< 1 kg/j |



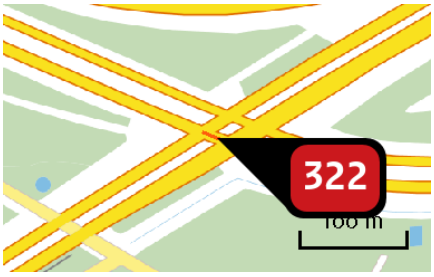

| | |
|---|---|
| Naam | 151901 |
| Locatie (X,Y) | 115741, 397613 |
| NOx | 10.506,03 kg/j |
| NH3 | 519,33 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 27.413,0 | NOx<br>NH3 | 5.394,52 kg/j<br>499,37 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.421,0 | NOx<br>NH3 | 1.518,89 kg/j<br>6,00 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.510,0 | NOx<br>NH3 | 3.592,63 kg/j<br>13,96 kg/j |



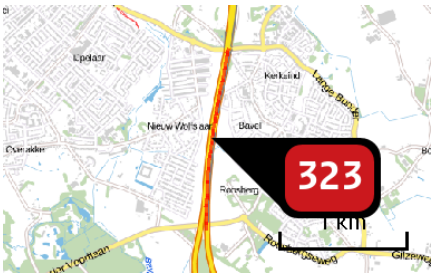

| | |
|---|---|
| Naam | 151906 |
| Locatie (X,Y) | 115972, 396123 |
| NOx | 3.581,70 kg/j |
| NH3 | 161,37 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 13.357,0 | NOx | 1.662,32 kg/j |
| | | | NH3 | 153,88 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 726,0 | NOx | 490,77 kg/j |
| | | | NH3 | 1,94 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 2.207,0 | NOx | 1.428,62 kg/j |
| | | | NH3 | 5,55 kg/j |



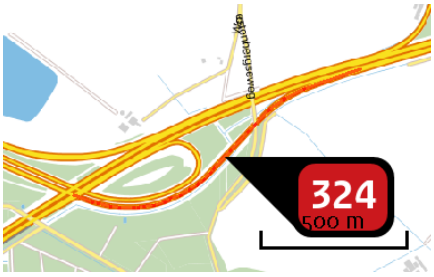

| | |
|---|---|
| Naam | 152018 |
| Locatie (X,Y) | 116383, 395902 |
| NOx | 72,01 kg/j |
| NH3 | 5,00 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 14.059,0 | NOx | 53,19 kg/j |
| | | | NH3 | 4,92 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 460,0 | NOx | 9,45 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 476,0 | NOx | 9,37 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



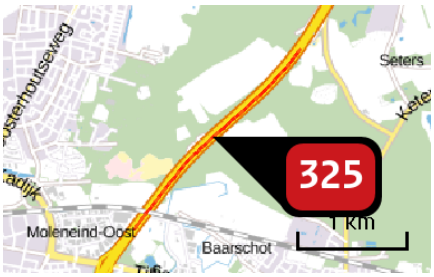

| | |
|---|---|
| Naam | 152027 |
| Locatie (X,Y) | 115758, 397618 |
| NOx | 9.586,37 kg/j |
| NH3 | 482,41 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 25.274,0 | NOx<br>NH3 | 5.018,54 kg/j<br>464,57 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.282,0 | NOx<br>NH3 | 1.382,70 kg/j<br>5,46 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.084,0 | NOx<br>NH3 | 3.185,13 kg/j<br>12,38 kg/j |



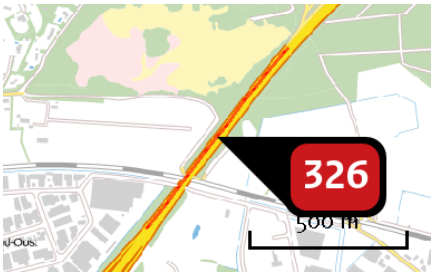

| | |
|---|---|
| Naam | 152096 |
| Locatie (X,Y) | 116909, 396029 |
| NOx | 3.042,16 kg/j |
| NH3 | 211,13 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 14.059,0 | NOx<br>NH3 | 2.247,09 kg/j<br>208,01 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 460,0 | NOx<br>NH3 | 399,35 kg/j<br>1,58 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 476,0 | NOx<br>NH3 | 395,71 kg/j<br>1,54 kg/j |



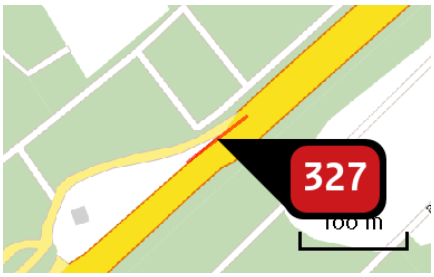

| | |
|---|---|
| Naam | 152151 |
| Locatie (X,Y) | 117334, 401766 |
| NOx | 19.289,17 kg/j |
| NH3 | 997,26 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 33.225,0 | NOx<br>NH3 | 10.397,51 kg/j<br>962,50 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.935,0 | NOx<br>NH3 | 3.289,13 kg/j<br>12,99 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.442,0 | NOx<br>NH3 | 5.602,53 kg/j<br>21,77 kg/j |



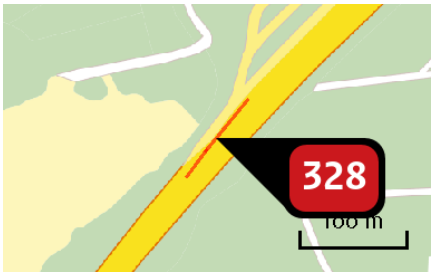

| | |
|---|---|
| Naam | 152202 |
| Locatie (X,Y) | 116814, 401210 |
| NOx | 7.080,64 kg/j |
| NH3 | 354,69 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 36.465,0 | NOx<br>NH3 | 3.688,35 kg/j<br>341,43 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.123,0 | NOx<br>NH3 | 1.166,38 kg/j<br>4,61 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 4.231,0 | NOx<br>NH3 | 2.225,91 kg/j<br>8,65 kg/j |



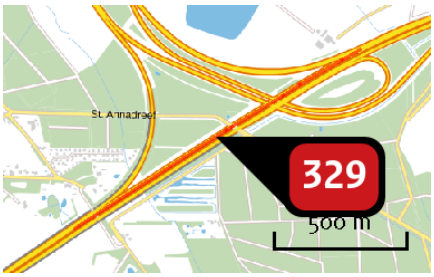

| | |
|---|---|
| Naam | 152220 |
| Locatie (X,Y) | 117336, 401789 |
| NOx | 678,71 kg/j |
| NH3 | 34,00 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 36.465,0 | NOx<br>NH3 | 353,54 kg/j<br>32,73 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.123,0 | NOx<br>NH3 | 111,80 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 4.231,0 | NOx<br>NH3 | 213,36 kg/j<br>< 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 152344 |
| Locatie (X,Y) | 117064, 401524 |
| NOx | 879,84 kg/j |
| NH3 | 44,07 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 36.465,0 | NOx<br>NH3 | 458,31 kg/j<br>42,43 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.123,0 | NOx<br>NH3 | 144,93 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 4.231,0 | NOx<br>NH3 | 276,59 kg/j<br>1,07 kg/j |



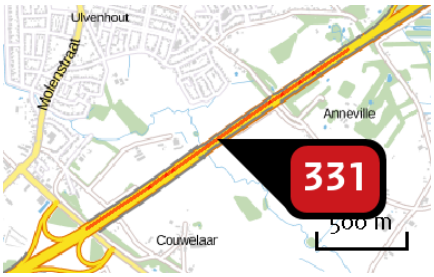

| | |
|---|---|
| Naam | 152490 |
| Locatie (X,Y) | 116174, 395786 |
| NOx | 9.771,54 kg/j |
| NH3 | 452,94 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 26.367,0 | NOx<br>NH3 | 4.677,91 kg/j<br>433,04 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.757,0 | NOx<br>NH3 | 1.693,16 kg/j<br>6,69 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.685,0 | NOx<br>NH3 | 3.400,46 kg/j<br>13,21 kg/j |



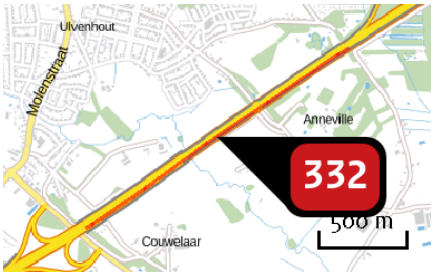

| | |
|---|---|
| Naam | 152491 |
| Locatie (X,Y) | 116423, 395914 |
| NOx | 4.919,55 kg/j |
| NH3 | 217,26 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 38.458,0 | NOx<br>NH3 | 2.233,60 kg/j<br>206,76 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.673,0 | NOx<br>NH3 | 843,24 kg/j<br>3,33 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 6.100,0 | NOx<br>NH3 | 1.842,71 kg/j<br>7,16 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 152492 |
| Locatie (X,Y) | 114909, 394941 |
| NOx | 21,92 ton/j |
| NH3 | 948,55 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 39.718,0 | NOx<br>NH3 | 9.732,89 kg/j<br>900,97 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.718,0 | NOx<br>NH3 | 3.617,75 kg/j<br>14,29 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 6.721,0 | NOx<br>NH3 | 8.566,38 kg/j<br>33,29 kg/j |



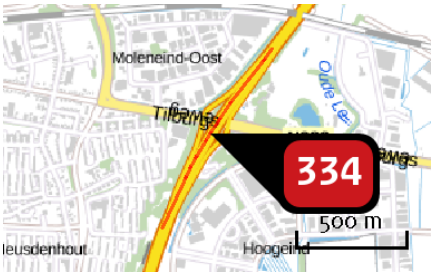

| | |
|---|---|
| Naam | 152493 |
| Locatie (X,Y) | 114998, 394981 |
| NOx | 21,40 ton/j |
| NH3 | 944,95 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 38.458,0 | NOx<br>NH3 | 9.714,95 kg/j<br>899,31 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.673,0 | NOx<br>NH3 | 3.667,65 kg/j<br>14,49 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 6.100,0 | NOx<br>NH3 | 8.014,80 kg/j<br>31,14 kg/j |



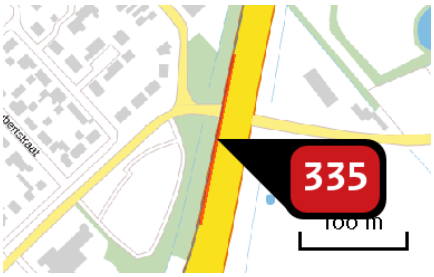

| | |
|---|---|
| Naam | 152505 |
| Locatie (X,Y) | 116336, 400545 |
| NOx | 5.900,19 kg/j |
| NH3 | 287,69 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 22.433,0 | NOx<br>NH3 | 2.984,85 kg/j<br>276,31 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.231,0 | NOx<br>NH3 | 889,67 kg/j<br>3,51 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 2.927,0 | NOx<br>NH3 | 2.025,66 kg/j<br>7,87 kg/j |



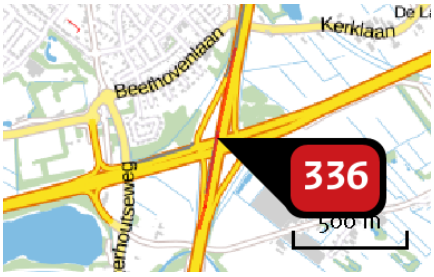

| | |
|---|---|
| Naam | 152506 |
| Locatie (X,Y) | 116318, 400540 |
| NOx | 6.732,89 kg/j |
| NH3 | 300,52 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 23.224,0 | NOx<br>NH3 | 3.092,89 kg/j<br>286,31 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.488,0 | NOx<br>NH3 | 1.076,38 kg/j<br>4,25 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.701,0 | NOx<br>NH3 | 2.563,63 kg/j<br>9,96 kg/j |



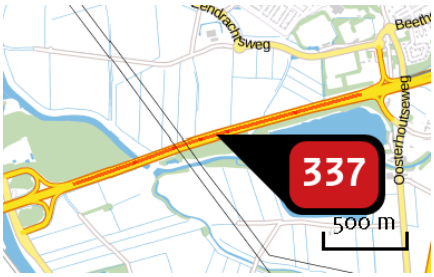

| | |
|---|---|
| Naam | 153028 |
| Locatie (X,Y) | 120279, 411568 |
| NOx | 2.024,13 kg/j |
| NH3 | 84,37 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 38.657,0 | NOx<br>NH3 | 862,32 kg/j<br>79,82 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 3.895,0 | NOx<br>NH3 | 471,93 kg/j<br>1,86 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 5.946,0 | NOx<br>NH3 | 689,88 kg/j<br>2,68 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 153030 |
| Locatie (X,Y) | 120185, 411097 |
| NOx | 6.397,74 kg/j |
| NH3 | 272,94 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 24.948,0 | NOx<br>NH3 | 2.796,37 kg/j<br>258,86 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.084,0 | NOx<br>NH3 | 1.268,80 kg/j<br>5,01 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 4.001,0 | NOx<br>NH3 | 2.332,58 kg/j<br>9,06 kg/j |



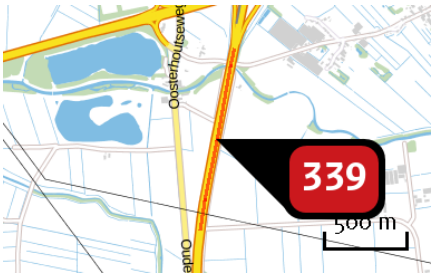

| | |
|---|---|
| Naam | 153032 |
| Locatie (X,Y) | 118658, 410641 |
| NOx | 16.155,17 kg/j |
| NH3 | 709,45 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 28.908,0 | NOx<br>NH3 | 7.289,21 kg/j<br>674,76 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.666,0 | NOx<br>NH3 | 3.651,39 kg/j<br>14,43 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.976,0 | NOx<br>NH3 | 5.214,56 kg/j<br>20,26 kg/j |



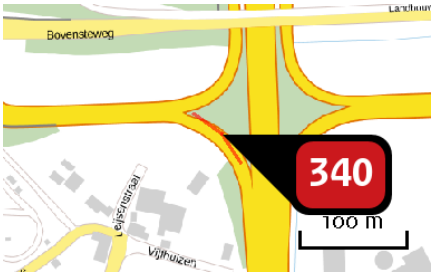

| | |
|---|---|
| Naam | 153039 |
| Locatie (X,Y) | 119621, 410884 |
| NOx | 833,31 kg/j |
| NH3 | 30,09 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 15.125,0 | NOx<br>NH3 | 302,52 kg/j<br>28,00 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.760,0 | NOx<br>NH3 | 299,85 kg/j<br>1,18 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 2.220,0 | NOx<br>NH3 | 230,95 kg/j<br>< 1 kg/j |



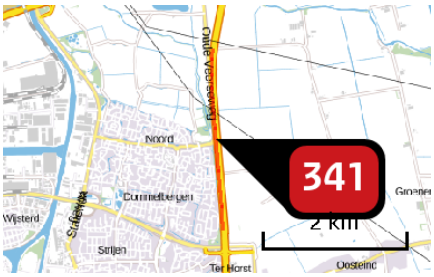

| | |
|---|---|
| Naam | 153058 |
| Locatie (X,Y) | 120017, 410165 |
| NOx | 11.077,26 kg/j |
| NH3 | 524,87 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 35.262,0 | NOx<br>NH3 | 5.431,47 kg/j<br>502,79 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.619,0 | NOx<br>NH3 | 2.191,20 kg/j<br>8,66 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 4.312,0 | NOx<br>NH3 | 3.454,60 kg/j<br>13,42 kg/j |



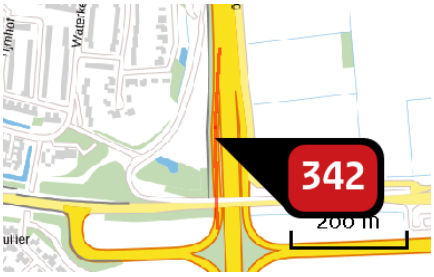

| | |
|---|---|
| Naam | 153061 |
| Locatie (X,Y) | 120029, 406767 |
| NOx | 120,64 kg/j |
| NH3 | 7,88 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 9.292,0 | NOx<br>NH3 | 83,54 kg/j<br>7,73 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 388,0 | NOx<br>NH3 | 18,95 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 388,0 | NOx<br>NH3 | 18,14 kg/j<br>< 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 153063 |
| Locatie (X,Y) | 119946, 408380 |
| NOx | 26,48 ton/j |
| NH3 | 1.237,41 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 36.574,0 | NOx | 12.789,17 kg/j |
| | | | NH3 | 1.183,90 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.640,0 | NOx | 5.014,29 kg/j |
| | | | NH3 | 19,81 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 4.769,0 | NOx | 8.673,73 kg/j |
| | | | NH3 | 33,70 kg/j |



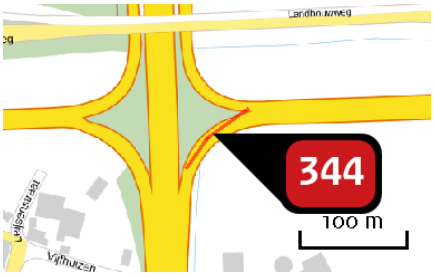

| | |
|---|---|
| Naam | 153064 |
| Locatie (X,Y) | 120037, 406986 |
| NOx | 580,07 kg/j |
| NH3 | 30,73 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 7.420,0 | NOx | 321,05 kg/j |
| | | | NH3 | 29,72 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 496,0 | NOx | 116,57 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 633,0 | NOx | 142,45 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



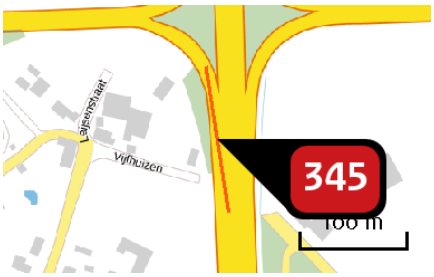

| | |
|---|---|
| Naam | 153065 |
| Locatie (X,Y) | 120057, 406874 |
| NOx | 4.671,71 kg/j |
| NH3 | 212,02 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 29.154,0 | NOx<br>NH3 | 2.185,39 kg/j<br>202,30 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.145,0 | NOx<br>NH3 | 873,36 kg/j<br>3,45 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 4.137,0 | NOx<br>NH3 | 1.612,96 kg/j<br>6,27 kg/j |



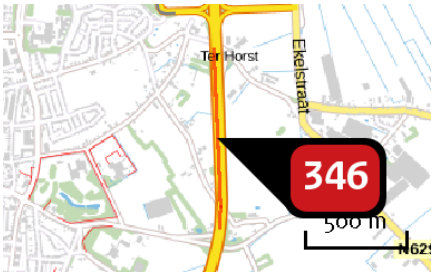

| | |
|---|---|
| Naam | 153066 |
| Locatie (X,Y) | 120115, 406772 |
| NOx | 132,79 kg/j |
| NH3 | 8,49 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 8.177,0 | NOx<br>NH3 | 89,94 kg/j<br>8,33 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 433,0 | NOx<br>NH3 | 25,87 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 297,0 | NOx<br>NH3 | 16,99 kg/j<br>< 1 kg/j |



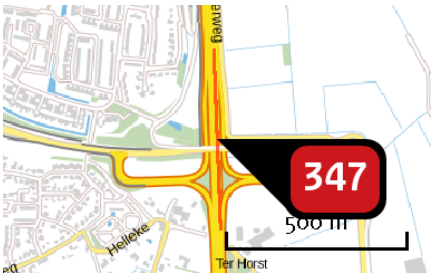

| | |
|---|---|
| Naam | 153069 |
| Locatie (X,Y) | 120057, 406674 |
| NOx | 254,54 kg/j |
| NH3 | 16,62 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 9.292,0 | NOx<br>NH3 | 176,27 kg/j<br>16,32 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 388,0 | NOx<br>NH3 | 39,98 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 388,0 | NOx<br>NH3 | 38,28 kg/j<br>< 1 kg/j |



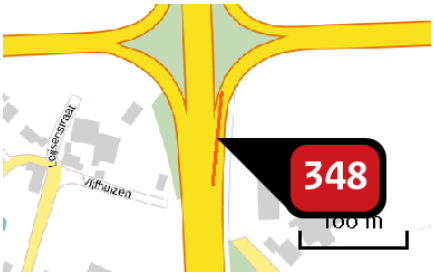

| | |
|---|---|
| Naam | 153070 |
| Locatie (X,Y) | 120085, 406169 |
| NOx | 9.352,78 kg/j |
| NH3 | 457,48 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 38.446,0 | NOx<br>NH3 | 4.747,50 kg/j<br>439,48 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.533,0 | NOx<br>NH3 | 1.698,97 kg/j<br>6,71 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 4.525,0 | NOx<br>NH3 | 2.906,31 kg/j<br>11,29 kg/j |



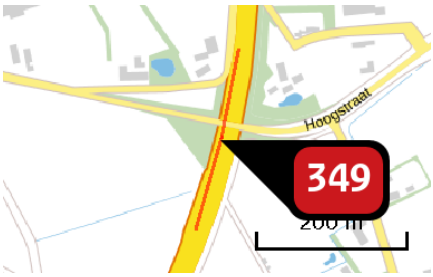

| | |
|---|---|
| Naam | 153071 |
| Locatie (X,Y) | 120074, 406904 |
| NOx | 3.917,09 kg/j |
| NH3 | 177,94 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 26.343,0 | NOx<br>NH3 | 1.834,24 kg/j<br>169,80 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.059,0 | NOx<br>NH3 | 778,72 kg/j<br>3,08 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.601,0 | NOx<br>NH3 | 1.304,13 kg/j<br>5,07 kg/j |



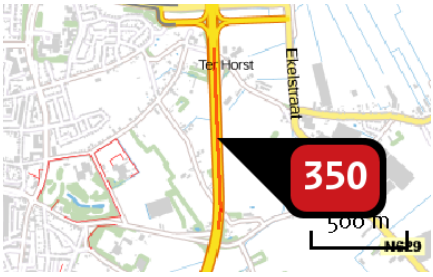

| | |
|---|---|
| Naam | 153072 |
| Locatie (X,Y) | 120086, 406699 |
| NOx | 145,89 kg/j |
| NH3 | 9,33 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 8.177,0 | NOx<br>NH3 | 98,81 kg/j<br>9,15 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 433,0 | NOx<br>NH3 | 28,42 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 297,0 | NOx<br>NH3 | 18,67 kg/j<br>< 1 kg/j |



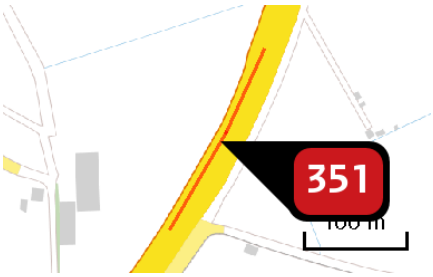

| | |
|---|---|
| Naam | 153076 |
| Locatie (X,Y) | 120068, 405609 |
| NOx | 2.591,28 kg/j |
| NH3 | 126,75 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 38.446,0 | NOx<br>NH3 | 1.315,34 kg/j<br>121,76 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.533,0 | NOx<br>NH3 | 470,71 kg/j<br>1,86 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 4.525,0 | NOx<br>NH3 | 805,22 kg/j<br>3,13 kg/j |



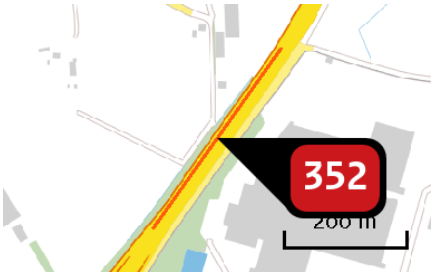

| | |
|---|---|
| Naam | 153077 |
| Locatie (X,Y) | 120098, 406190 |
| NOx | 8.965,36 kg/j |
| NH3 | 436,65 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 34.519,0 | NOx<br>NH3 | 4.529,52 kg/j<br>419,30 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.492,0 | NOx<br>NH3 | 1.776,14 kg/j<br>7,02 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.897,0 | NOx<br>NH3 | 2.659,70 kg/j<br>10,34 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 153078 |
| Locatie (X,Y) | 119993, 405404 |
| NOx | 2.082,58 kg/j |
| NH3 | 101,87 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 38.446,0 | NOx<br>NH3 | 1.057,13 kg/j<br>97,86 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.533,0 | NOx<br>NH3 | 378,31 kg/j<br>1,49 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 4.525,0 | NOx<br>NH3 | 647,15 kg/j<br>2,51 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 153080 |
| Locatie (X,Y) | 119840, 405174 |
| NOx | 3.811,00 kg/j |
| NH3 | 186,41 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 38.446,0 | NOx<br>NH3 | 1.934,48 kg/j<br>179,07 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.533,0 | NOx<br>NH3 | 692,28 kg/j<br>2,73 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 4.525,0 | NOx<br>NH3 | 1.184,24 kg/j<br>4,60 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 153081 |
| Locatie (X,Y) | 119317, 404462 |
| NOx | 356,04 kg/j |
| NH3 | 19,23 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 5.634,0 | NOx | 179,82 kg/j |
| | | | NH3 | 18,53 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 460,0 | NOx | 88,80 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 473,0 | NOx | 87,43 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



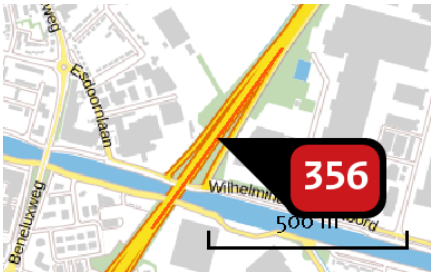

| | |
|---|---|
| Naam | 153082 |
| Locatie (X,Y) | 119568, 404792 |
| NOx | 5.399,64 kg/j |
| NH3 | 272,92 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 34.738,0 | NOx | 2.539,25 kg/j |
| | | | NH3 | 261,74 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.316,0 | NOx | 1.023,91 kg/j |
| | | | NH3 | 4,05 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 4.338,0 | NOx | 1.836,48 kg/j |
| | | | NH3 | 7,14 kg/j |



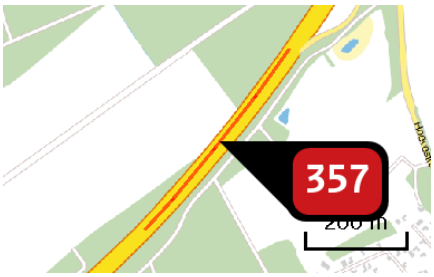

| | |
|---|---|
| Naam | 153088 |
| Locatie (X,Y) | 119357, 404448 |
| NOx | 408,02 kg/j |
| NH3 | 20,57 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 5.355,0 | NOx<br>NH3 | 191,28 kg/j<br>19,72 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 511,0 | NOx<br>NH3 | 110,40 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 514,0 | NOx<br>NH3 | 106,33 kg/j<br>< 1 kg/j |



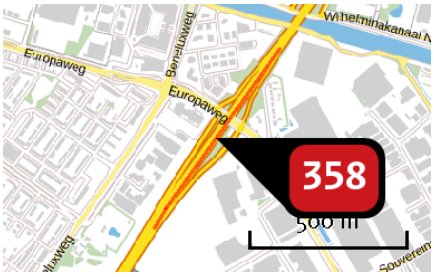

| | |
|---|---|
| Naam | 153089 |
| Locatie (X,Y) | 119589, 404797 |
| NOx | 4.716,09 kg/j |
| NH3 | 241,58 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 32.198,0 | NOx<br>NH3 | 2.250,17 kg/j<br>231,94 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.269,0 | NOx<br>NH3 | 959,05 kg/j<br>3,79 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.723,0 | NOx<br>NH3 | 1.506,87 kg/j<br>5,86 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 153090 |
| Locatie (X,Y) | 117992, 402413 |
| NOx | 4.424,92 kg/j |
| NH3 | 221,67 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 36.471,0 | NOx<br>NH3 | 2.305,15 kg/j<br>213,39 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.123,0 | NOx<br>NH3 | 728,85 kg/j<br>2,88 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 4.231,0 | NOx<br>NH3 | 1.390,92 kg/j<br>5,40 kg/j |



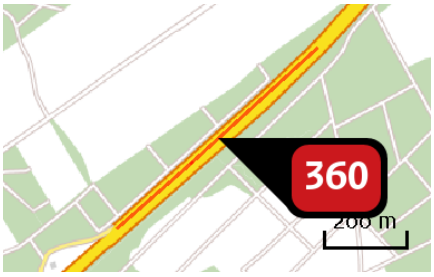

| | |
|---|---|
| Naam | 153094 |
| Locatie (X,Y) | 119226, 404290 |
| NOx | 4.907,40 kg/j |
| NH3 | 252,18 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 26.844,0 | NOx<br>NH3 | 2.349,56 kg/j<br>242,18 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.759,0 | NOx<br>NH3 | 931,16 kg/j<br>3,68 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.209,0 | NOx<br>NH3 | 1.626,68 kg/j<br>6,32 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 153098 |
| Locatie (X,Y) | 118605, 403320 |
| NOx | 13.950,17 kg/j |
| NH3 | 721,23 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 33.225,0 | NOx<br>NH3 | 7.519,61 kg/j<br>696,09 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.935,0 | NOx<br>NH3 | 2.378,74 kg/j<br>9,40 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.442,0 | NOx<br>NH3 | 4.051,82 kg/j<br>15,74 kg/j |



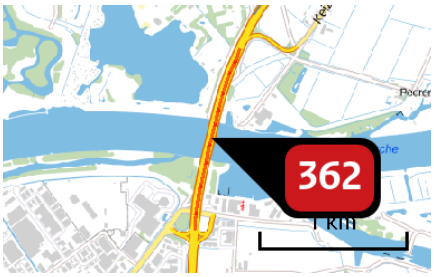

| | |
|---|---|
| Naam | 153635 |
| Locatie (X,Y) | 117607, 402025 |
| NOx | 6.387,53 kg/j |
| NH3 | 319,97 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 36.465,0 | NOx<br>NH3 | 3.327,30 kg/j<br>308,01 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.123,0 | NOx<br>NH3 | 1.052,21 kg/j<br>4,16 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 4.231,0 | NOx<br>NH3 | 2.008,02 kg/j<br>7,80 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 154888 |
| Locatie (X,Y) | 120569, 414030 |
| NOx | 206,40 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 0,0 | | |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 673,0 | NOx<br>NH3 | 95,51 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 816,0 | NOx<br>NH3 | 110,89 kg/j<br>< 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 155771 |
| Locatie (X,Y) | 120699, 414680 |
| NOx | 16.496,12 kg/j |
| NH3 | 680,39 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 39.543,0 | NOx<br>NH3 | 6.946,63 kg/j<br>643,05 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 3.752,0 | NOx<br>NH3 | 3.580,16 kg/j<br>14,14 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 6.533,0 | NOx<br>NH3 | 5.969,33 kg/j<br>23,20 kg/j |



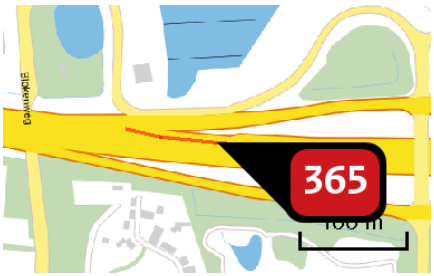

| | |
|---|---|
| Naam | 155773 |
| Locatie (X,Y) | 121547, 416093 |
| NOx | 26,26 ton/j |
| NH3 | 1.062,84 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 36.420,0 | NOx<br>NH3 | 10.830,03 kg/j<br>1.002,54 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 3.456,0 | NOx<br>NH3 | 5.582,12 kg/j<br>22,05 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 6.365,0 | NOx<br>NH3 | 9.844,58 kg/j<br>38,25 kg/j |



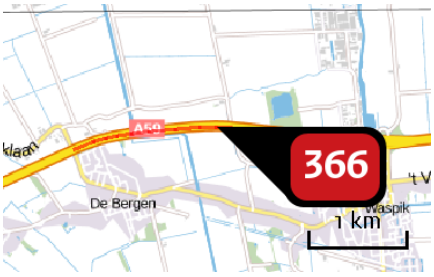

| | |
|---|---|
| Naam | 155790 |
| Locatie (X,Y) | 120578, 414167 |
| NOx | 232,89 kg/j |
| NH3 | 7,32 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 5.729,0 | NOx<br>NH3 | 72,30 kg/j<br>6,69 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.115,0 | NOx<br>NH3 | 76,43 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.282,0 | NOx<br>NH3 | 84,15 kg/j<br>< 1 kg/j |



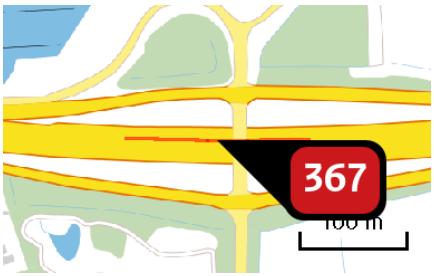

| | |
|---|---|
| Naam | 161408 |
| Locatie (X,Y) | 124466, 411676 |
| NOx | 1.392,80 kg/j |
| NH3 | 63,23 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 27.164,0 | NOx | 651,76 kg/j |
| | | | NH3 | 60,33 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.301,0 | NOx | 299,88 kg/j |
| | | | NH3 | 1,18 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.535,0 | NOx | 441,16 kg/j |
| | | | NH3 | 1,71 kg/j |



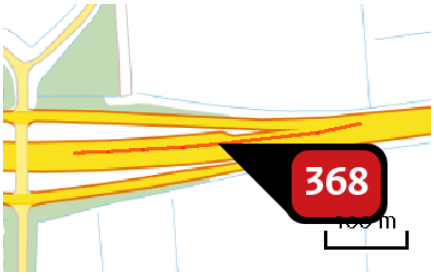

| | |
|---|---|
| Naam | 161410 |
| Locatie (X,Y) | 122914, 411834 |
| NOx | 25,03 ton/j |
| NH3 | 1.143,48 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 28.384,0 | NOx | 11.792,96 kg/j |
| | | | NH3 | 1.091,68 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.397,0 | NOx | 5.409,45 kg/j |
| | | | NH3 | 21,37 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.624,0 | NOx | 7.831,53 kg/j |
| | | | NH3 | 30,43 kg/j |



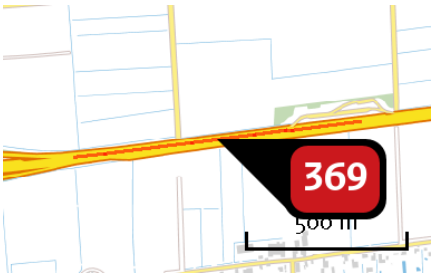

| | |
|---|---|
| Naam | 161411 |
| Locatie (X,Y) | 124637, 411668 |
| NOx | 1.393,93 kg/j |
| NH3 | 63,28 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 27.164,0 | NOx | 652,29 kg/j |
| | | | NH3 | 60,38 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.301,0 | NOx | 300,12 kg/j |
| | | | NH3 | 1,19 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.535,0 | NOx | 441,52 kg/j |
| | | | NH3 | 1,72 kg/j |



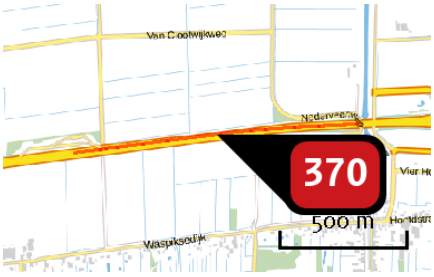

| | |
|---|---|
| Naam | 161421 |
| Locatie (X,Y) | 124898, 411679 |
| NOx | 2.869,04 kg/j |
| NH3 | 130,25 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 27.164,0 | NOx | 1.342,57 kg/j |
| | | | NH3 | 124,28 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.301,0 | NOx | 617,73 kg/j |
| | | | NH3 | 2,44 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.535,0 | NOx | 908,75 kg/j |
| | | | NH3 | 3,53 kg/j |



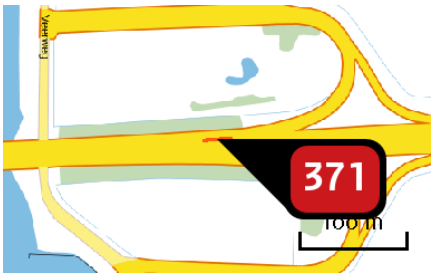

| | |
|---|---|
| Naam | 161422 |
| Locatie (X,Y) | 125516, 411758 |
| NOx | 8.349,80 kg/j |
| NH3 | 391,19 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 32.191,0 | NOx<br>NH3 | 4.043,90 kg/j<br>374,34 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.642,0 | NOx<br>NH3 | 1.802,75 kg/j<br>7,12 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.831,0 | NOx<br>NH3 | 2.503,15 kg/j<br>9,73 kg/j |



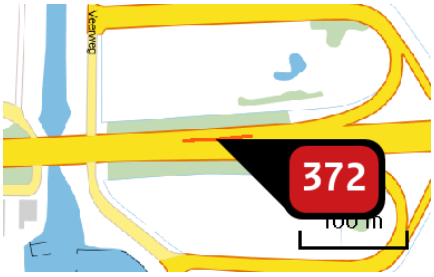

| | |
|---|---|
| Naam | 161423 |
| Locatie (X,Y) | 126522, 411884 |
| NOx | 10.572,92 kg/j |
| NH3 | 495,35 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 32.191,0 | NOx<br>NH3 | 5.120,58 kg/j<br>474,01 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.642,0 | NOx<br>NH3 | 2.282,72 kg/j<br>9,02 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.831,0 | NOx<br>NH3 | 3.169,61 kg/j<br>12,32 kg/j |



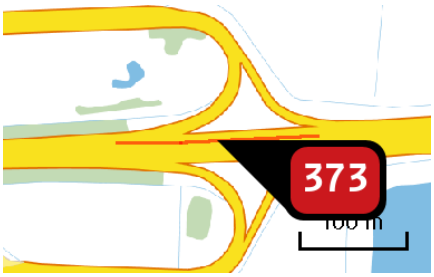

| | |
|---|---|
| Naam | 161434 |
| Locatie (X,Y) | 127301, 411940 |
| NOx | 234,03 kg/j |
| NH3 | 10,96 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 32.191,0 | NOx<br>NH3 | 113,35 kg/j<br>10,49 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.642,0 | NOx<br>NH3 | 50,53 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.831,0 | NOx<br>NH3 | 70,16 kg/j<br>< 1 kg/j |



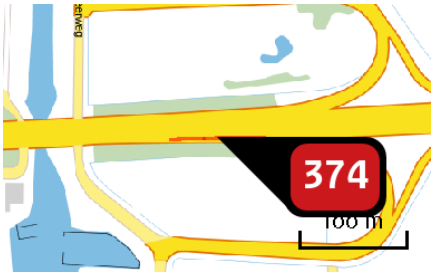

| | |
|---|---|
| Naam | 161435 |
| Locatie (X,Y) | 127255, 411936 |
| NOx | 589,34 kg/j |
| NH3 | 27,61 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 32.191,0 | NOx<br>NH3 | 285,43 kg/j<br>26,42 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.642,0 | NOx<br>NH3 | 127,24 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.831,0 | NOx<br>NH3 | 176,68 kg/j<br>< 1 kg/j |



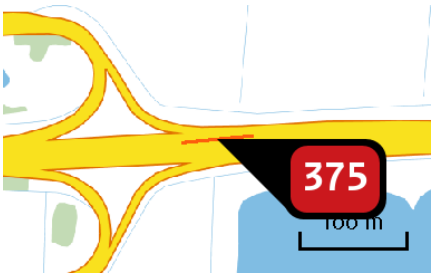

| | |
|---|---|
| Naam | 161437 |
| Locatie (X,Y) | 127407, 411942 |
| NOx | 1.727,30 kg/j |
| NH3 | 81,35 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 31.773,0 | NOx<br>NH3 | 841,40 kg/j<br>77,89 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.569,0 | NOx<br>NH3 | 369,52 kg/j<br>1,46 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.749,0 | NOx<br>NH3 | 516,38 kg/j<br>2,01 kg/j |



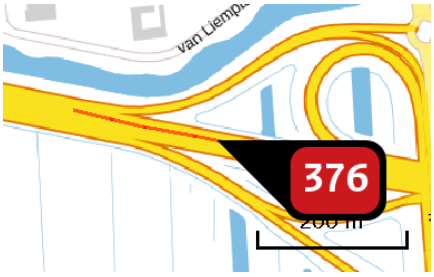

| | |
|---|---|
| Naam | 161439 |
| Locatie (X,Y) | 127269, 411921 |
| NOx | 871,90 kg/j |
| NH3 | 35,98 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 29.704,0 | NOx<br>NH3 | 367,30 kg/j<br>34,00 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 4.260,0 | NOx<br>NH3 | 286,12 kg/j<br>1,13 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.397,0 | NOx<br>NH3 | 218,48 kg/j<br>< 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 161445 |
| Locatie (X,Y) | 127534, 411949 |
| NOx | 594,96 kg/j |
| NH3 | 28,02 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 31.773,0 | NOx<br>NH3 | 289,82 kg/j<br>26,83 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.569,0 | NOx<br>NH3 | 127,28 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.749,0 | NOx<br>NH3 | 177,86 kg/j<br>< 1 kg/j |



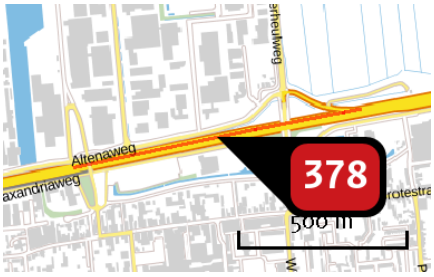

| | |
|---|---|
| Naam | 161453 |
| Locatie (X,Y) | 130743, 411502 |
| NOx | 1.887,75 kg/j |
| NH3 | 101,86 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 19.437,0 | NOx<br>NH3 | 1.065,65 kg/j<br>98,65 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.127,0 | NOx<br>NH3 | 335,62 kg/j<br>1,33 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.706,0 | NOx<br>NH3 | 486,49 kg/j<br>1,89 kg/j |



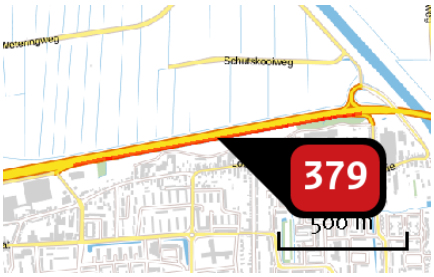

| | |
|---|---|
| Naam | 161456 |
| Locatie (X,Y) | 134030, 411825 |
| NOx | 11.843,41 kg/j |
| NH3 | 665,64 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 31.538,0 | NOx<br>NH3 | 6.985,26 kg/j<br>646,63 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.763,0 | NOx<br>NH3 | 2.120,98 kg/j<br>8,38 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 2.376,0 | NOx<br>NH3 | 2.737,18 kg/j<br>10,64 kg/j |



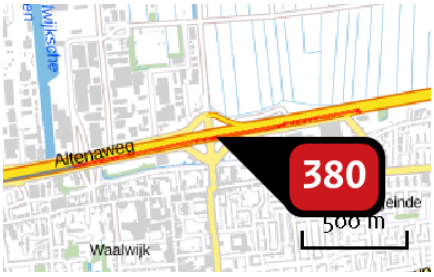

| | |
|---|---|
| Naam | 161457 |
| Locatie (X,Y) | 132825, 411599 |
| NOx | 6.490,53 kg/j |
| NH3 | 364,79 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 31.538,0 | NOx<br>NH3 | 3.828,12 kg/j<br>354,37 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.763,0 | NOx<br>NH3 | 1.162,36 kg/j<br>4,59 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 2.376,0 | NOx<br>NH3 | 1.500,05 kg/j<br>5,83 kg/j |



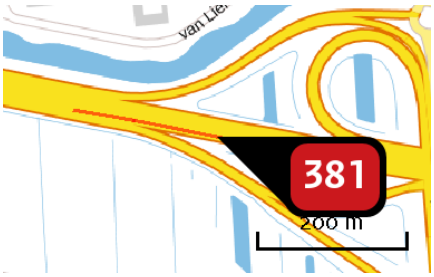

| | |
|---|---|
| Naam | 161458 |
| Locatie (X,Y) | 134308, 411860 |
| NOx | 8.965,16 kg/j |
| NH3 | 478,27 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 31.451,0 | NOx<br>NH3 | 4.998,72 kg/j<br>462,73 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.259,0 | NOx<br>NH3 | 1.950,18 kg/j<br>7,70 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 2.439,0 | NOx<br>NH3 | 2.016,25 kg/j<br>7,83 kg/j |



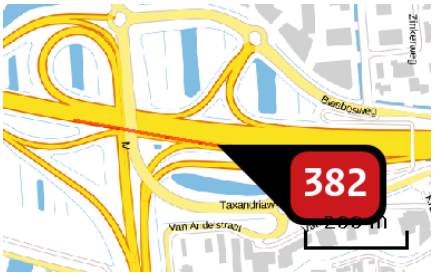

| | |
|---|---|
| Naam | 161459 |
| Locatie (X,Y) | 133062, 411632 |
| NOx | 11.055,52 kg/j |
| NH3 | 589,79 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 31.451,0 | NOx<br>NH3 | 6.164,25 kg/j<br>570,63 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.259,0 | NOx<br>NH3 | 2.404,90 kg/j<br>9,50 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 2.439,0 | NOx<br>NH3 | 2.486,37 kg/j<br>9,66 kg/j |



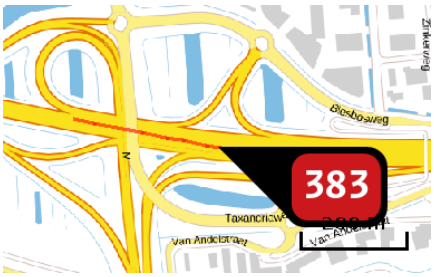

| | |
|---|---|
| Naam | 161477 |
| Locatie (X,Y) | 130741, 411488 |
| NOx | 1.836,07 kg/j |
| NH3 | 84,44 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 15.931,0 | NOx<br>NH3 | 871,36 kg/j<br>80,66 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.671,0 | NOx<br>NH3 | 496,44 kg/j<br>1,96 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.646,0 | NOx<br>NH3 | 468,27 kg/j<br>1,82 kg/j |



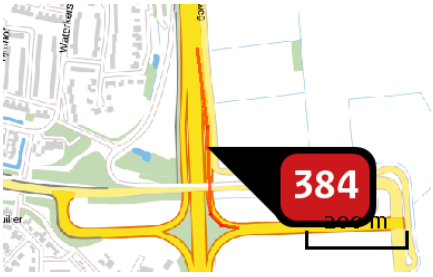

| | |
|---|---|
| Naam | 161478 |
| Locatie (X,Y) | 131213, 411398 |
| NOx | 2.687,07 kg/j |
| NH3 | 123,58 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 15.931,0 | NOx<br>NH3 | 1.275,23 kg/j<br>118,05 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.671,0 | NOx<br>NH3 | 726,54 kg/j<br>2,87 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.646,0 | NOx<br>NH3 | 685,31 kg/j<br>2,66 kg/j |



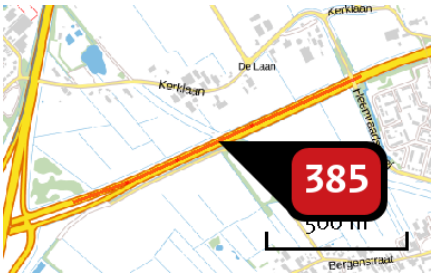

| | |
|---|---|
| Naam | 161479 |
| Locatie (X,Y) | 131206, 411414 |
| NOx | 2.647,64 kg/j |
| NH3 | 142,87 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 19.437,0 | NOx<br>NH3 | 1.494,61 kg/j<br>138,36 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.127,0 | NOx<br>NH3 | 470,71 kg/j<br>1,86 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.706,0 | NOx<br>NH3 | 682,32 kg/j<br>2,65 kg/j |



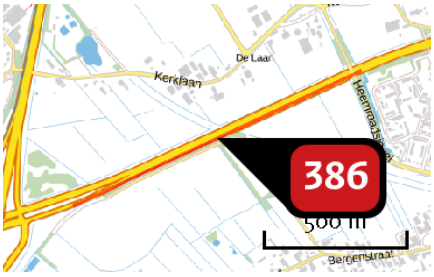

| | |
|---|---|
| Naam | 292286215 |
| Locatie (X,Y) | 120087, 406955 |
| NOx | 869,00 kg/j |
| NH3 | 47,26 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 8.920,0 | NOx<br>NH3 | 494,66 kg/j<br>45,79 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 561,0 | NOx<br>NH3 | 168,98 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 712,0 | NOx<br>NH3 | 205,37 kg/j<br>< 1 kg/j |



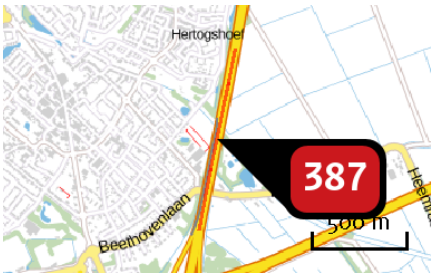

| | |
|---|---|
| Naam | 292369311 |
| Locatie (X,Y) | 120953, 411375 |
| NOx | 9.399,65 kg/j |
| NH3 | 429,35 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 28.384,0 | NOx<br>NH3 | 4.427,98 kg/j<br>409,90 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.397,0 | NOx<br>NH3 | 2.031,12 kg/j<br>8,02 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.624,0 | NOx<br>NH3 | 2.940,55 kg/j<br>11,43 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 292369312 |
| Locatie (X,Y) | 120963, 411360 |
| NOx | 10.349,62 kg/j |
| NH3 | 405,27 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 26.556,0 | NOx<br>NH3 | 4.113,70 kg/j<br>380,81 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 4.236,0 | NOx<br>NH3 | 3.564,19 kg/j<br>14,08 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.316,0 | NOx<br>NH3 | 2.671,73 kg/j<br>10,38 kg/j |



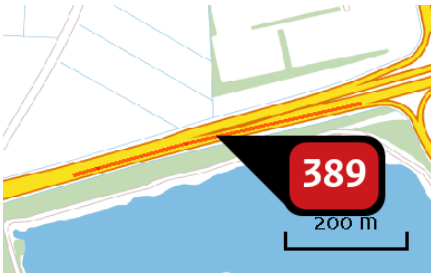

| | |
|---|---|
| Naam | 292423531 |
| Locatie (X,Y) | 120352, 411872 |
| NOx | 7.775,59 kg/j |
| NH3 | 332,30 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 25.390,0 | NOx<br>NH3 | 3.405,15 kg/j<br>315,21 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.129,0 | NOx<br>NH3 | 1.550,90 kg/j<br>6,13 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 4.042,0 | NOx<br>NH3 | 2.819,54 kg/j<br>10,96 kg/j |



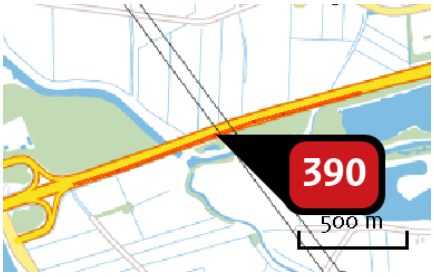

| | |
|---|---|
| Naam | 292423532 |
| Locatie (X,Y) | 120539, 413109 |
| NOx | 20,17 ton/j |
| NH3 | 821,69 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 38.336,0 | NOx<br>NH3 | 8.378,34 kg/j<br>775,58 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 3.763,0 | NOx<br>NH3 | 4.467,05 kg/j<br>17,65 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 6.443,0 | NOx<br>NH3 | 7.323,99 kg/j<br>28,46 kg/j |



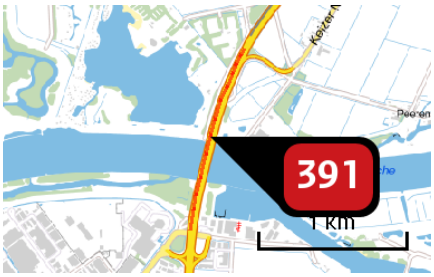

| | |
|---|---|
| Naam | 292423533 |
| Locatie (X,Y) | 119316, 410811 |
| NOx | 2.844,87 kg/j |
| NH3 | 102,71 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 15.125,0 | NOx<br>NH3 | 1.032,77 kg/j<br>95,60 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.760,0 | NOx<br>NH3 | 1.023,66 kg/j<br>4,04 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 2.220,0 | NOx<br>NH3 | 788,45 kg/j<br>3,06 kg/j |



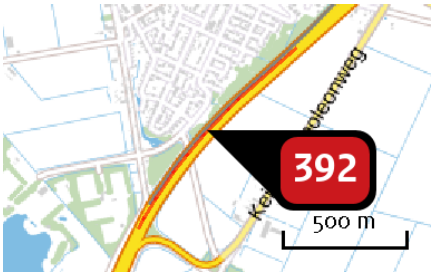

| | |
|---|---|
| Naam | 292423534 |
| Locatie (X,Y) | 118417, 410552 |
| NOx | 14.778,31 kg/j |
| NH3 | 541,97 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 28.070,0 | NOx<br>NH3 | 5.460,27 kg/j<br>505,46 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 4.394,0 | NOx<br>NH3 | 4.642,66 kg/j<br>18,34 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 4.621,0 | NOx<br>NH3 | 4.675,38 kg/j<br>18,17 kg/j |



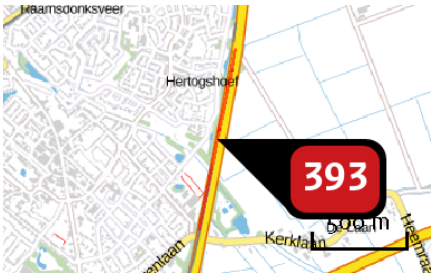

| | |
|---|---|
| Naam | 292423544 |
| Locatie (X,Y) | 120715, 414830 |
| NOx | 3.273,66 kg/j |
| NH3 | 102,92 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 5.729,0 | NOx<br>NH3 | 1.016,34 kg/j<br>94,08 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.115,0 | NOx<br>NH3 | 1.074,41 kg/j<br>4,24 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.282,0 | NOx<br>NH3 | 1.182,92 kg/j<br>4,60 kg/j |



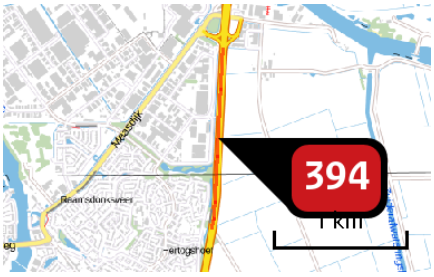

| | |
|---|---|
| Naam | 292423545 |
| Locatie (X,Y) | 121222, 415807 |
| NOx | 12.591,07 kg/j |
| NH3 | 544,75 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 41.193,0 | NOx<br>NH3 | 5.588,79 kg/j<br>517,36 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 3.856,0 | NOx<br>NH3 | 2.841,63 kg/j<br>11,23 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 5.896,0 | NOx<br>NH3 | 4.160,65 kg/j<br>16,17 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 292423546 |
| Locatie (X,Y) | 120389, 412118 |
| NOx | 12.283,89 kg/j |
| NH3 | 512,02 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 38.657,0 | NOx<br>NH3 | 5.233,17 kg/j<br>484,43 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 3.895,0 | NOx<br>NH3 | 2.864,04 kg/j<br>11,31 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 5.946,0 | NOx<br>NH3 | 4.186,68 kg/j<br>16,27 kg/j |



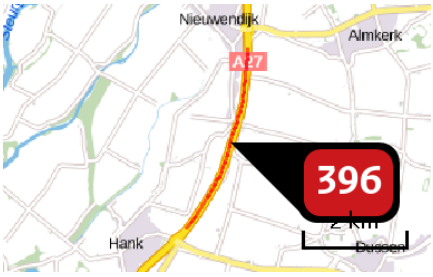

| | |
|---|---|
| Naam | 292423547 |
| Locatie (X,Y) | 120533, 413262 |
| NOx | 3.107,79 kg/j |
| NH3 | 65,88 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 3.194,0 | NOx<br>NH3 | 605,82 kg/j<br>56,08 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.153,0 | NOx<br>NH3 | 1.187,89 kg/j<br>4,69 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.332,0 | NOx<br>NH3 | 1.314,08 kg/j<br>5,11 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 292423548 |
| Locatie (X,Y) | 120578, 414027 |
| NOx | 30,15 ton/j |
| NH3 | 1.392,91 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 35.464,0 | NOx<br>NH3 | 14.380,75 kg/j<br>1.331,23 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.742,0 | NOx<br>NH3 | 6.039,44 kg/j<br>23,86 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 4.615,0 | NOx<br>NH3 | 9.733,62 kg/j<br>37,82 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 0 |
| Locatie (X,Y) | 122980, 418315 |
| NOx | 46,01 ton/j |
| NH3 | 1.970,37 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 39.110,0 | NOx<br>NH3 | 20,19 ton/j<br>1.869,40 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 3.642,0 | NOx<br>NH3 | 10.214,54 kg/j<br>40,35 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 5.808,0 | NOx<br>NH3 | 15.598,37 kg/j<br>60,61 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 0 |
| Locatie (X,Y) | 123028, 418419 |
| NOx | 44,05 ton/j |
| NH3 | 1.796,76 kg/j |

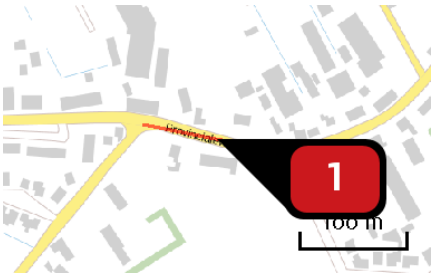
| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 37.344,0 | NOx<br>NH3 | 18.323,27 kg/j<br>1.696,19 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 3.524,0 | NOx<br>NH3 | 9.391,90 kg/j<br>37,10 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 6.400,0 | NOx<br>NH3 | 16.333,19 kg/j<br>63,47 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 153037 |
| Locatie (X,Y) | 119604, 410904 |
| NOx | 1.516,73 kg/j |
| NH3 | 66,61 kg/j |

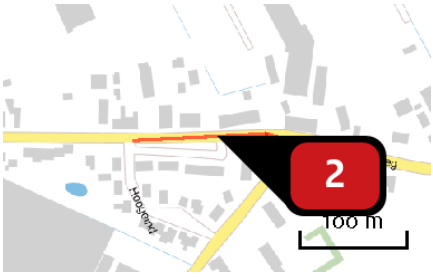
| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 28.908,0 | NOx<br>NH3 | 684,35 kg/j<br>63,35 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.666,0 | NOx<br>NH3 | 342,81 kg/j<br>1,35 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.976,0 | NOx<br>NH3 | 489,57 kg/j<br>1,90 kg/j |

## Emissie (per bron)
Plan situatie



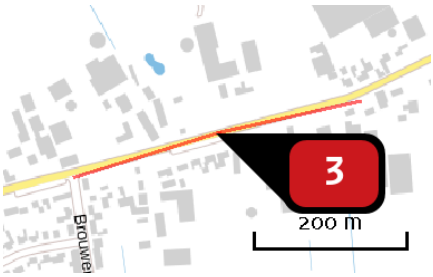

| | |
|---|---|
| Naam | 153282 |
| Locatie (X,Y) | 121092, 406278 |
| NOx | 124,98 kg/j |
| NH3 | 3,89 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 3.211,0 | NOx<br>NH3 | 48,19 kg/j<br>3,72 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 241,0 | NOx<br>NH3 | 38,67 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 196,0 | NOx<br>NH3 | 38,12 kg/j<br>< 1 kg/j |



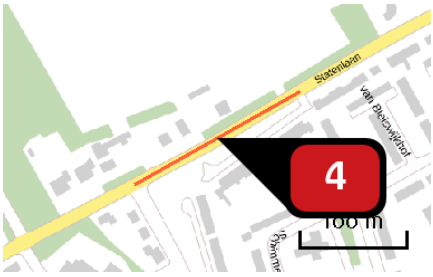

| | |
|---|---|
| Naam | 153284 |
| Locatie (X,Y) | 120945, 406298 |
| NOx | 201,92 kg/j |
| NH3 | 5,86 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 4.261,0 | NOx<br>NH3 | 72,27 kg/j<br>5,57 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 373,0 | NOx<br>NH3 | 67,65 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 282,0 | NOx<br>NH3 | 61,99 kg/j<br>< 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 155511 |
| Locatie (X,Y) | 121777, 406590 |
| NOx | 325,66 kg/j |
| NH3 | 9,42 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 2.803,0 | NOx<br>NH3 | 116,07 kg/j<br>8,95 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 237,0 | NOx<br>NH3 | 104,94 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 195,0 | NOx<br>NH3 | 104,66 kg/j<br>< 1 kg/j |



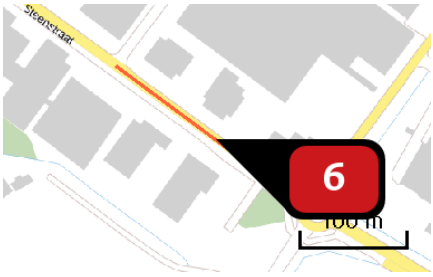

| | |
|---|---|
| Naam | 292212725 |
| Locatie (X,Y) | 121988, 400889 |
| NOx | 89,21 kg/j |
| NH3 | 2,57 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.684,0 | NOx<br>NH3 | 31,61 kg/j<br>2,44 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 173,0 | NOx<br>NH3 | 34,73 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 94,0 | NOx<br>NH3 | 22,87 kg/j<br>< 1 kg/j |



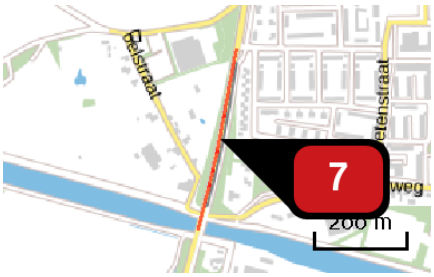

| | |
|---|---|
| Naam | 292212726 |
| Locatie (X,Y) | 121858, 400818 |
| NOx | 40,16 kg/j |
| NH3 | 1,35 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.319,0 | NOx<br>NH3 | 16,85 kg/j<br>1,30 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 98,0 | NOx<br>NH3 | 13,38 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 60,0 | NOx<br>NH3 | 9,93 kg/j<br>< 1 kg/j |



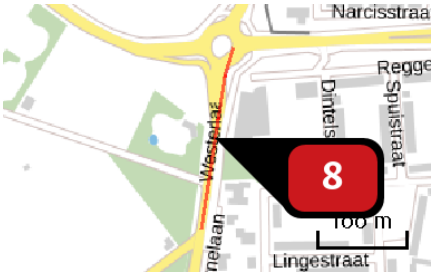

| | |
|---|---|
| Naam | 292212911 |
| Locatie (X,Y) | 122516, 403277 |
| NOx | 967,34 kg/j |
| NH3 | 18,44 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 8.833,0 | NOx<br>NH3 | 218,04 kg/j<br>16,82 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.086,0 | NOx<br>NH3 | 286,66 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.446,0 | NOx<br>NH3 | 462,64 kg/j<br>< 1 kg/j |



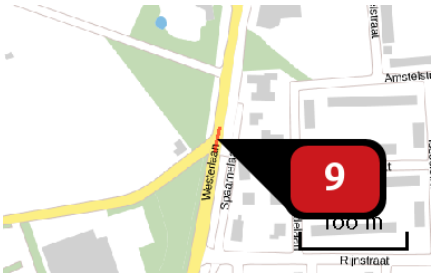

| | |
|---|---|
| Naam | 292212918 |
| Locatie (X,Y) | 122422, 404057 |
| NOx | 643,65 kg/j |
| NH3 | 19,09 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 5.557,0 | NOx<br>NH3 | 235,56 kg/j<br>18,17 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 550,0 | NOx<br>NH3 | 249,30 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 289,0 | NOx<br>NH3 | 158,78 kg/j<br>< 1 kg/j |



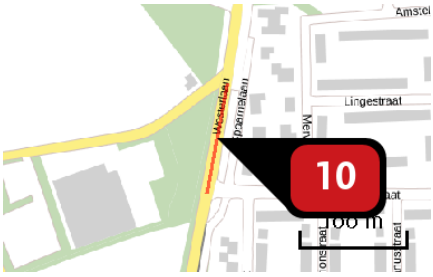

| | |
|---|---|
| Naam | 292212928 |
| Locatie (X,Y) | 122495, 404472 |
| NOx | 315,42 kg/j |
| NH3 | 9,41 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 5.319,0 | NOx<br>NH3 | 116,21 kg/j<br>8,96 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 517,0 | NOx<br>NH3 | 120,78 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 277,0 | NOx<br>NH3 | 78,44 kg/j<br>< 1 kg/j |



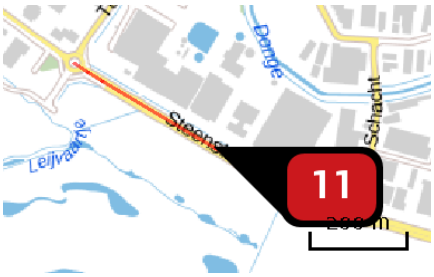

| | |
|---|---|
| Naam | 292212929 |
| Locatie (X,Y) | 122478, 404360 |
| NOx | 33,53 kg/j |
| NH3 | 1,00 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 5.319,0 | NOx | 12,35 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 517,0 | NOx | 12,84 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 277,0 | NOx | 8,34 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



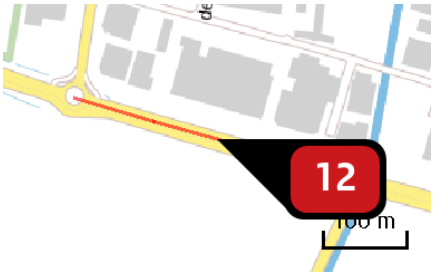

| | |
|---|---|
| Naam | 292212930 |
| Locatie (X,Y) | 122467, 404299 |
| NOx | 165,03 kg/j |
| NH3 | 4,90 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 5.557,0 | NOx | 60,40 kg/j |
| | | | NH3 | 4,66 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 550,0 | NOx | 63,92 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 289,0 | NOx | 40,71 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



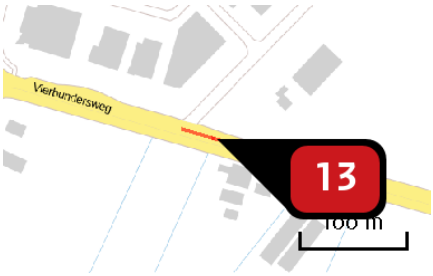

| | |
|---|---|
| Naam | 292213182 |
| Locatie (X,Y) | 122899, 403040 |
| NOx | 2.453,17 kg/j |
| NH3 | 44,67 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 7.381,0 | NOx<br>NH3 | 525,05 kg/j<br>40,49 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 947,0 | NOx<br>NH3 | 720,33 kg/j<br>1,76 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.310,0 | NOx<br>NH3 | 1.207,79 kg/j<br>2,42 kg/j |



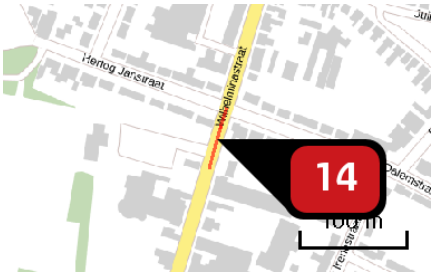

| | |
|---|---|
| Naam | 292213593 |
| Locatie (X,Y) | 123368, 402853 |
| NOx | 1.251,77 kg/j |
| NH3 | 23,53 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 7.316,0 | NOx<br>NH3 | 277,68 kg/j<br>21,42 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 891,0 | NOx<br>NH3 | 361,62 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.245,0 | NOx<br>NH3 | 612,47 kg/j<br>1,23 kg/j |



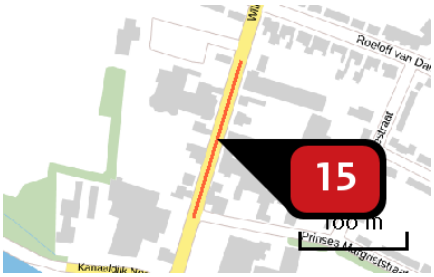

| | |
|---|---|
| Naam | 292214010 |
| Locatie (X,Y) | 123891, 402705 |
| NOx | 243,08 kg/j |
| NH3 | 4,48 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 7.318,0 | NOx<br>NH3 | 52,79 kg/j<br>4,07 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 948,0 | NOx<br>NH3 | 73,13 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.253,0 | NOx<br>NH3 | 117,16 kg/j<br>< 1 kg/j |



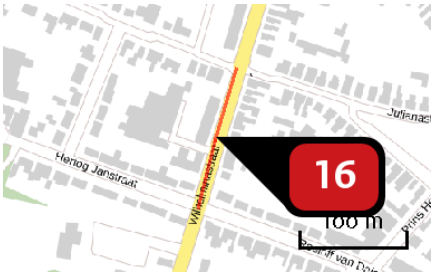

| | |
|---|---|
| Naam | 292214040 |
| Locatie (X,Y) | 123976, 403678 |
| NOx | 44,75 kg/j |
| NH3 | 1,86 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 3.839,0 | NOx<br>NH3 | 23,44 kg/j<br>1,81 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 199,0 | NOx<br>NH3 | 12,99 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 105,0 | NOx<br>NH3 | 8,31 kg/j<br>< 1 kg/j |



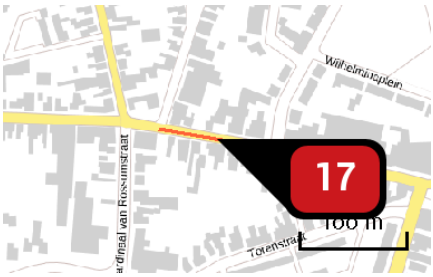

| | |
|---|---|
| Naam | 292214041 |
| Locatie (X,Y) | 123947, 403581 |
| NOx | 122,64 kg/j |
| NH3 | 4,91 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 3.870,0 | NOx<br>NH3 | 61,84 kg/j<br>4,77 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 214,0 | NOx<br>NH3 | 36,57 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 117,0 | NOx<br>NH3 | 24,23 kg/j<br>< 1 kg/j |



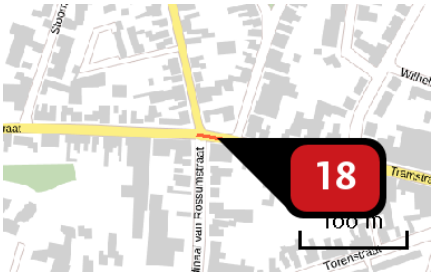

| | |
|---|---|
| Naam | 292214042 |
| Locatie (X,Y) | 124000, 403772 |
| NOx | 113,72 kg/j |
| NH3 | 4,86 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 4.324,0 | NOx<br>NH3 | 61,50 kg/j<br>4,74 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 210,0 | NOx<br>NH3 | 31,94 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 110,0 | NOx<br>NH3 | 20,28 kg/j<br>< 1 kg/j |



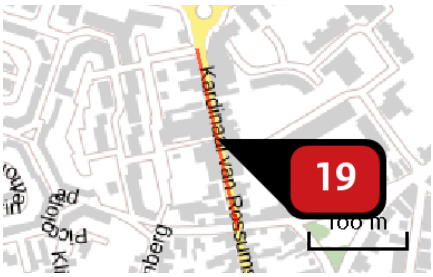

| | |
|---|---|
| Naam | 292214062 |
| Locatie (X,Y) | 123887, 404064 |
| NOx | 120,66 kg/j |
| NH3 | 5,16 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 5.651,0 | NOx | 65,23 kg/j |
| | | | NH3 | 5,03 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 294,0 | NOx | 36,29 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 128,0 | NOx | 19,15 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



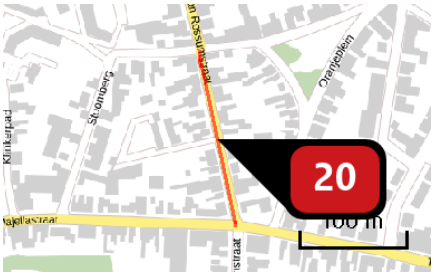

| | |
|---|---|
| Naam | 292214063 |
| Locatie (X,Y) | 123816, 404077 |
| NOx | 39,32 kg/j |
| NH3 | 1,66 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 5.526,0 | NOx | 21,00 kg/j |
| | | | NH3 | 1,62 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 292,0 | NOx | 11,87 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 131,0 | NOx | 6,45 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



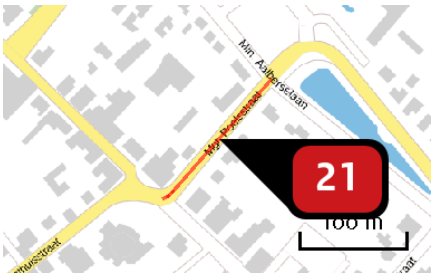

| | |
|---|---|
| Naam | 292214066 |
| Locatie (X,Y) | 123745, 404334 |
| NOx | 194,61 kg/j |
| NH3 | 7,68 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 4.764,0 | NOx<br>NH3 | 96,66 kg/j<br>7,45 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 283,0 | NOx<br>NH3 | 61,40 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 139,0 | NOx<br>NH3 | 36,55 kg/j<br>< 1 kg/j |



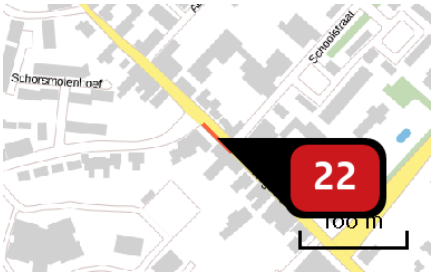

| | |
|---|---|
| Naam | 292214067 |
| Locatie (X,Y) | 123782, 404160 |
| NOx | 167,55 kg/j |
| NH3 | 6,66 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 4.637,0 | NOx<br>NH3 | 83,84 kg/j<br>6,47 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 273,0 | NOx<br>NH3 | 52,78 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 132,0 | NOx<br>NH3 | 30,93 kg/j<br>< 1 kg/j |



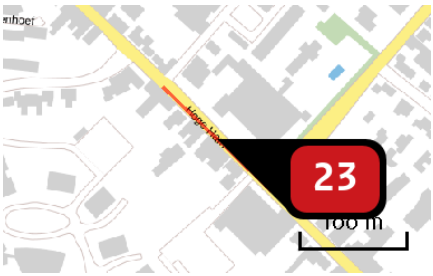

| | |
|---|---|
| Naam | 292214118 |
| Locatie (X,Y) | 123994, 404634 |
| NOx | 186,29 kg/j |
| NH3 | 8,19 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 6.498,0 | NOx<br>NH3 | 103,72 kg/j<br>8,00 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 285,0 | NOx<br>NH3 | 48,64 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 164,0 | NOx<br>NH3 | 33,93 kg/j<br>< 1 kg/j |



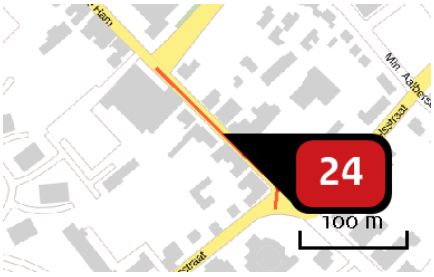

| | |
|---|---|
| Naam | 292214120 |
| Locatie (X,Y) | 123687, 404819 |
| NOx | 18,42 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 3.286,0 | NOx<br>NH3 | 12,32 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 94,0 | NOx<br>NH3 | 3,77 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 48,0 | NOx<br>NH3 | 2,33 kg/j<br>< 1 kg/j |



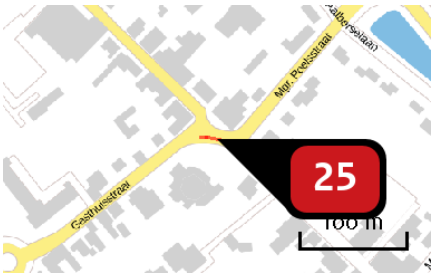

| | |
|---|---|
| Naam | 292214121 |
| Locatie (X,Y) | 123750, 404759 |
| NOx | 71,65 kg/j |
| NH3 | 3,62 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 3.124,0 | NOx<br>NH3 | 46,19 kg/j<br>3,56 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 98,0 | NOx<br>NH3 | 15,49 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 52,0 | NOx<br>NH3 | 9,96 kg/j<br>< 1 kg/j |



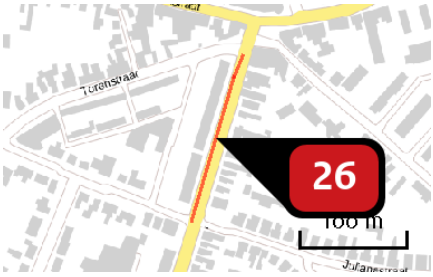

| | |
|---|---|
| Naam | 292214122 |
| Locatie (X,Y) | 123862, 404651 |
| NOx | 111,76 kg/j |
| NH3 | 4,90 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 3.286,0 | NOx<br>NH3 | 62,03 kg/j<br>4,78 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 153,0 | NOx<br>NH3 | 30,88 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 77,0 | NOx<br>NH3 | 18,84 kg/j<br>< 1 kg/j |



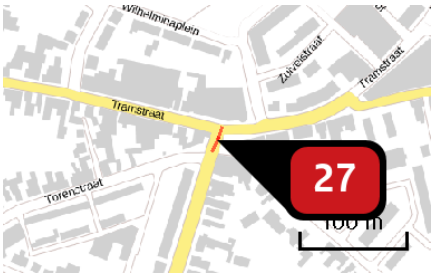

| | |
|---|---|
| Naam | 292214123 |
| Locatie (X,Y) | 123926, 404580 |
| NOx | 44,10 kg/j |
| NH3 | 1,90 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 6.945,0 | NOx<br>NH3 | 24,11 kg/j<br>1,86 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 313,0 | NOx<br>NH3 | 11,62 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 186,0 | NOx<br>NH3 | 8,37 kg/j<br>< 1 kg/j |



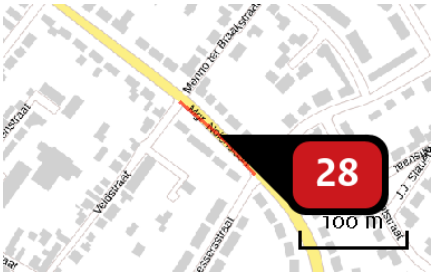

| | |
|---|---|
| Naam | 292214367 |
| Locatie (X,Y) | 124041, 403913 |
| NOx | 128,77 kg/j |
| NH3 | 5,62 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 4.109,0 | NOx<br>NH3 | 71,18 kg/j<br>5,49 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 186,0 | NOx<br>NH3 | 34,46 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 103,0 | NOx<br>NH3 | 23,13 kg/j<br>< 1 kg/j |



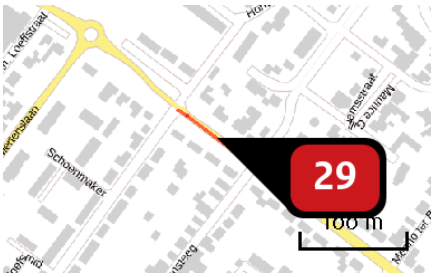

| | |
|---|---|
| Naam | 292214406 |
| Locatie (X,Y) | 124077, 404013 |
| NOx | 17,03 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 4.157,0 | NOx<br>NH3 | 9,43 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 187,0 | NOx<br>NH3 | 4,54 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 104,0 | NOx<br>NH3 | 3,06 kg/j<br>< 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 292214915 |
| Locatie (X,Y) | 124938, 404013 |
| NOx | 78,09 kg/j |
| NH3 | 3,32 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 4.063,0 | NOx<br>NH3 | 41,93 kg/j<br>3,23 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 181,0 | NOx<br>NH3 | 19,97 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 121,0 | NOx<br>NH3 | 16,19 kg/j<br>< 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 292214916 |
| Locatie (X,Y) | 124741, 404169 |
| NOx | 74,54 kg/j |
| NH3 | 3,29 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 4.264,0 | NOx<br>NH3 | 41,66 kg/j<br>3,21 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 173,0 | NOx<br>NH3 | 18,07 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 117,0 | NOx<br>NH3 | 14,81 kg/j<br>< 1 kg/j |



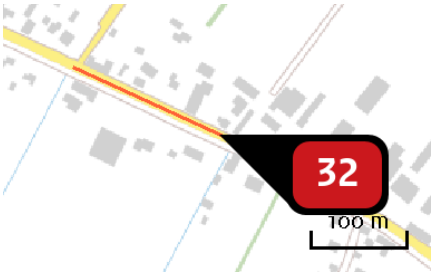

| | |
|---|---|
| Naam | 292214917 |
| Locatie (X,Y) | 124840, 404094 |
| NOx | 130,61 kg/j |
| NH3 | 5,50 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 4.116,0 | NOx<br>NH3 | 69,57 kg/j<br>5,37 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 185,0 | NOx<br>NH3 | 33,44 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 126,0 | NOx<br>NH3 | 27,60 kg/j<br>< 1 kg/j |



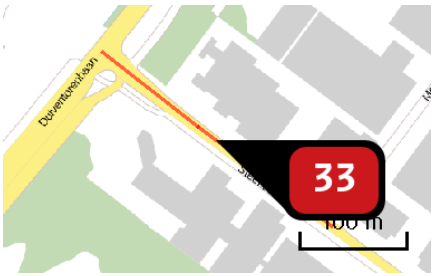

| | |
|---|---|
| Naam | 292214926 |
| Locatie (X,Y) | 124552, 404303 |
| NOx | 83,04 kg/j |
| NH3 | 3,46 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 5.731,0 | NOx<br>NH3 | 43,65 kg/j<br>3,37 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 263,0 | NOx<br>NH3 | 21,42 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 182,0 | NOx<br>NH3 | 17,97 kg/j<br>< 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 292215422 |
| Locatie (X,Y) | 125917, 403243 |
| NOx | 542,88 kg/j |
| NH3 | 19,19 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 6.725,0 | NOx<br>NH3 | 240,07 kg/j<br>18,52 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 426,0 | NOx<br>NH3 | 162,61 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 303,0 | NOx<br>NH3 | 140,19 kg/j<br>< 1 kg/j |



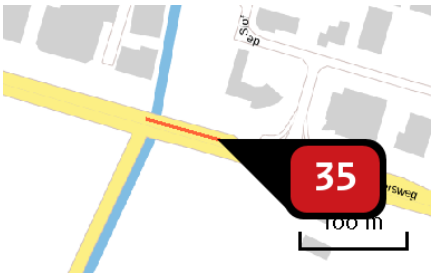

| | |
|---|---|
| Naam | 292231899 |
| Locatie (X,Y) | 122316, 403425 |
| NOx | 1.272,06 kg/j |
| NH3 | 24,24 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 9.991,0 | NOx<br>NH3 | 286,53 kg/j<br>22,10 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.261,0 | NOx<br>NH3 | 386,70 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.611,0 | NOx<br>NH3 | 598,82 kg/j<br>1,20 kg/j |



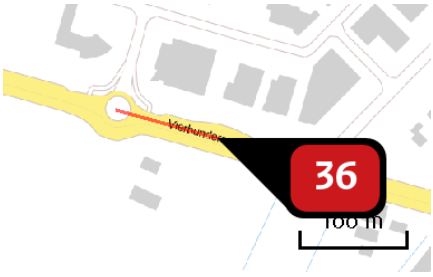

| | |
|---|---|
| Naam | 292231933 |
| Locatie (X,Y) | 124583, 406235 |
| NOx | 1.057,16 kg/j |
| NH3 | 28,45 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 3.840,0 | NOx<br>NH3 | 348,47 kg/j<br>26,88 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 357,0 | NOx<br>NH3 | 346,42 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 308,0 | NOx<br>NH3 | 362,26 kg/j<br>< 1 kg/j |



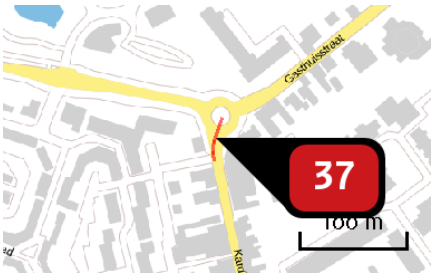

| | |
|---|---|
| Naam | 292231995 |
| Locatie (X,Y) | 123604, 402786 |
| NOx | 480,87 kg/j |
| NH3 | 9,04 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 7.316,0 | NOx<br>NH3 | 106,67 kg/j<br>8,23 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 891,0 | NOx<br>NH3 | 138,92 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.245,0 | NOx<br>NH3 | 235,28 kg/j<br>< 1 kg/j |



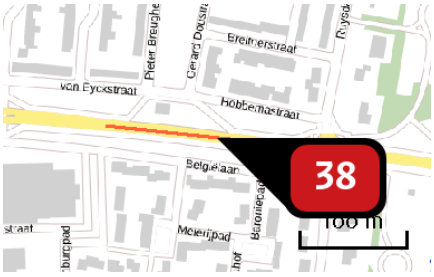

| | |
|---|---|
| Naam | 292231997 |
| Locatie (X,Y) | 123764, 402741 |
| NOx | 704,23 kg/j |
| NH3 | 12,99 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 7.318,0 | NOx<br>NH3 | 152,95 kg/j<br>11,80 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 948,0 | NOx<br>NH3 | 211,86 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.253,0 | NOx<br>NH3 | 339,42 kg/j<br>< 1 kg/j |



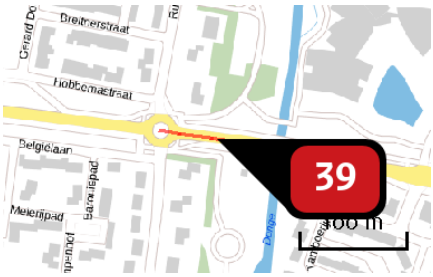

| | |
|---|---|
| Naam | 292232002 |
| Locatie (X,Y) | 123726, 404445 |
| NOx | 39,11 kg/j |
| NH3 | 1,55 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 4.803,0 | NOx<br>NH3 | 19,58 kg/j<br>1,51 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 276,0 | NOx<br>NH3 | 12,03 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 142,0 | NOx<br>NH3 | 7,50 kg/j<br>< 1 kg/j |



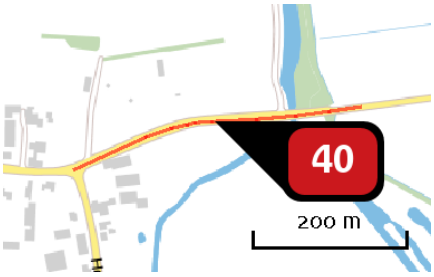

| | |
|---|---|
| Naam | 292232013 |
| Locatie (X,Y) | 123237, 404555 |
| NOx | 433,36 kg/j |
| NH3 | 16,63 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 9.407,0 | NOx<br>NH3 | 209,03 kg/j<br>16,12 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 566,0 | NOx<br>NH3 | 134,48 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 312,0 | NOx<br>NH3 | 89,85 kg/j<br>< 1 kg/j |



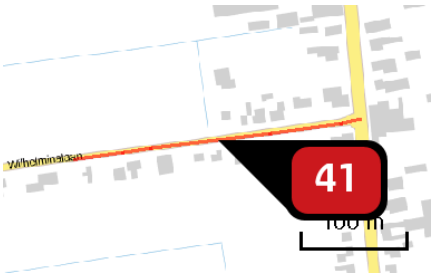

| | |
|---|---|
| Naam | 292232015 |
| Locatie (X,Y) | 123393, 404535 |
| NOx | 225,05 kg/j |
| NH3 | 9,11 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 9.969,0 | NOx<br>NH3 | 114,86 kg/j<br>8,86 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 532,0 | NOx<br>NH3 | 65,54 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 299,0 | NOx<br>NH3 | 44,65 kg/j<br>< 1 kg/j |



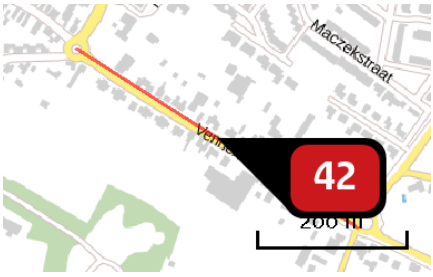

| | |
|---|---|
| Naam | 292232039 |
| Locatie (X,Y) | 123452, 406972 |
| NOx | 462,01 kg/j |
| NH3 | 13,25 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 3.975,0 | NOx<br>NH3 | 163,26 kg/j<br>12,59 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 336,0 | NOx<br>NH3 | 147,57 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 284,0 | NOx<br>NH3 | 151,18 kg/j<br>< 1 kg/j |



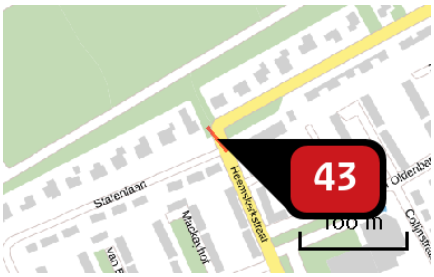

| | |
|---|---|
| Naam | 292232044 |
| Locatie (X,Y) | 124034, 407040 |
| NOx | 328,98 kg/j |
| NH3 | 9,44 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 3.975,0 | NOx<br>NH3 | 116,25 kg/j<br>8,97 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 336,0 | NOx<br>NH3 | 105,07 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 284,0 | NOx<br>NH3 | 107,65 kg/j<br>< 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 292232103 |
| Locatie (X,Y) | 125168, 403626 |
| NOx | 420,03 kg/j |
| NH3 | 17,02 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 4.479,0 | NOx<br>NH3 | 214,71 kg/j<br>16,56 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 226,0 | NOx<br>NH3 | 115,85 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 144,0 | NOx<br>NH3 | 89,47 kg/j<br>< 1 kg/j |



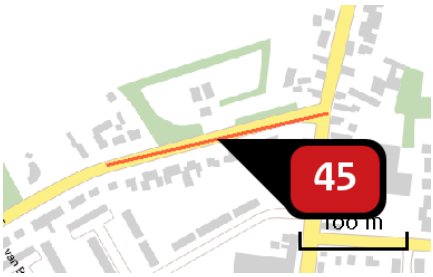

| | |
|---|---|
| Naam | 292232426 |
| Locatie (X,Y) | 121516, 400620 |
| NOx | 9,10 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.363,0 | NOx<br>NH3 | 3,94 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 98,0 | NOx<br>NH3 | 3,03 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 57,0 | NOx<br>NH3 | 2,13 kg/j<br>< 1 kg/j |



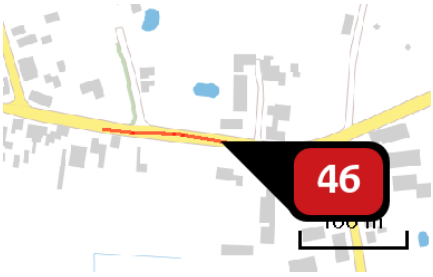

| | |
|---|---|
| Naam | 292232428 |
| Locatie (X,Y) | 122141, 400974 |
| NOx | 95,30 kg/j |
| NH3 | 2,38 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.536,0 | NOx<br>NH3 | 28,94 kg/j<br>2,23 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 196,0 | NOx<br>NH3 | 39,49 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 110,0 | NOx<br>NH3 | 26,87 kg/j<br>< 1 kg/j |



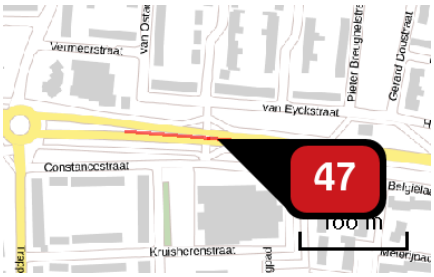

| | |
|---|---|
| Naam | 292232429 |
| Locatie (X,Y) | 122321, 401040 |
| NOx | 119,36 kg/j |
| NH3 | 2,90 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.570,0 | NOx<br>NH3 | 35,08 kg/j<br>2,71 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 200,0 | NOx<br>NH3 | 47,79 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 126,0 | NOx<br>NH3 | 36,49 kg/j<br>< 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 292241016 |
| Locatie (X,Y) | 123167, 406911 |
| NOx | 175,77 kg/j |
| NH3 | 4,59 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 2.457,0 | NOx<br>NH3 | 55,99 kg/j<br>4,32 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 254,0 | NOx<br>NH3 | 61,89 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 196,0 | NOx<br>NH3 | 57,89 kg/j<br>< 1 kg/j |



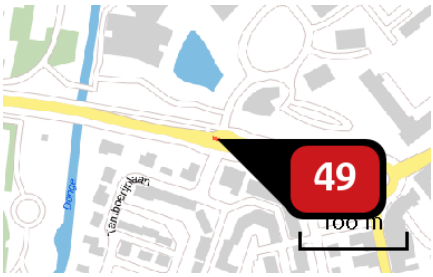

| | |
|---|---|
| Naam | 292241093 |
| Locatie (X,Y) | 123048, 404574 |
| NOx | 358,11 kg/j |
| NH3 | 13,74 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 9.407,0 | NOx<br>NH3 | 172,73 kg/j<br>13,32 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 566,0 | NOx<br>NH3 | 111,13 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 312,0 | NOx<br>NH3 | 74,25 kg/j<br>< 1 kg/j |



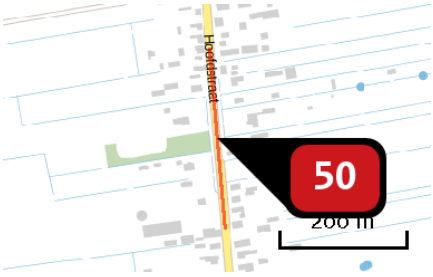

| | |
|---|---|
| Naam | 292241094 |
| Locatie (X,Y) | 122913, 404584 |
| NOx | 205,63 kg/j |
| NH3 | 7,89 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 9.407,0 | NOx<br>NH3 | 99,18 kg/j<br>7,65 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 566,0 | NOx<br>NH3 | 63,81 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 312,0 | NOx<br>NH3 | 42,64 kg/j<br>< 1 kg/j |



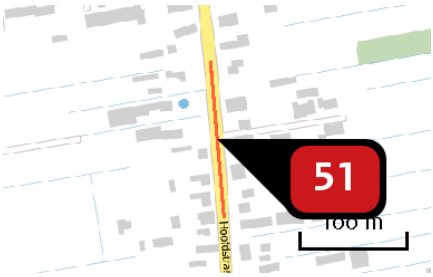

| | |
|---|---|
| Naam | 292241096 |
| Locatie (X,Y) | 123579, 404502 |
| NOx | 12,71 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 9.822,0 | NOx<br>NH3 | 6,52 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 514,0 | NOx<br>NH3 | 3,65 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 295,0 | NOx<br>NH3 | 2,54 kg/j<br>< 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 292241101 |
| Locatie (X,Y) | 124146, 407312 |
| NOx | 377,43 kg/j |
| NH3 | 10,25 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 4.176,0 | NOx<br>NH3 | 125,69 kg/j<br>9,69 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 358,0 | NOx<br>NH3 | 115,22 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 350,0 | NOx<br>NH3 | 136,53 kg/j<br>< 1 kg/j |



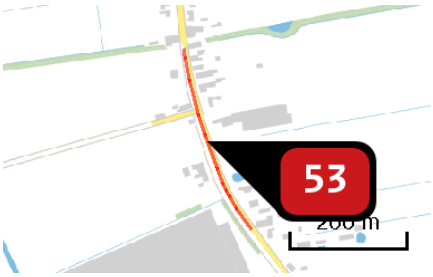

| | |
|---|---|
| Naam | 292241103 |
| Locatie (X,Y) | 124129, 407525 |
| NOx | 193,70 kg/j |
| NH3 | 5,26 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 4.176,0 | NOx<br>NH3 | 64,50 kg/j<br>4,97 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 358,0 | NOx<br>NH3 | 59,13 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 350,0 | NOx<br>NH3 | 70,07 kg/j<br>< 1 kg/j |



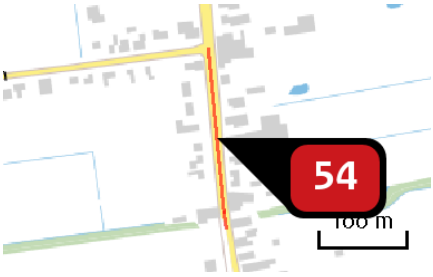

| | |
|---|---|
| Naam | 292241110 |
| Locatie (X,Y) | 126803, 402596 |
| NOx | 737,32 kg/j |
| NH3 | 25,70 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 6.862,0 | NOx<br>NH3 | 321,17 kg/j<br>24,77 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 440,0 | NOx<br>NH3 | 220,21 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 323,0 | NOx<br>NH3 | 195,94 kg/j<br>< 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 292247953 |
| Locatie (X,Y) | 124227, 406702 |
| NOx | 401,15 kg/j |
| NH3 | 10,70 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 3.731,0 | NOx | 130,91 kg/j |
| | | | NH3 | 10,10 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 353,0 | NOx | 132,44 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 303,0 | NOx | 137,79 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



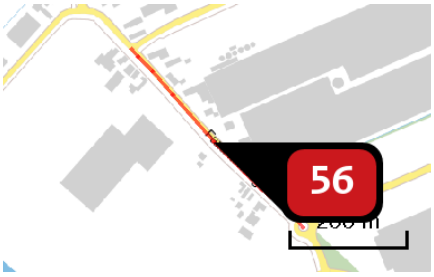

| | |
|---|---|
| Naam | 292247954 |
| Locatie (X,Y) | 124177, 406959 |
| NOx | 248,13 kg/j |
| NH3 | 6,62 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 3.731,0 | NOx | 80,98 kg/j |
| | | | NH3 | 6,25 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 353,0 | NOx | 81,92 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 303,0 | NOx | 85,23 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



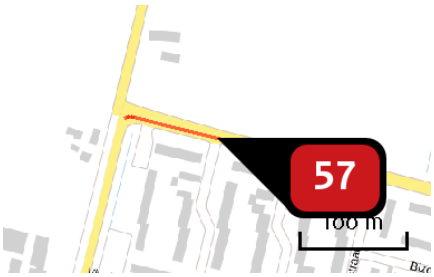

| | |
|---|---|
| Naam | 292247993 |
| Locatie (X,Y) | 124294, 403022 |
| NOx | 347,79 kg/j |
| NH3 | 13,69 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 4.988,0 | NOx<br>NH3 | 172,40 kg/j<br>13,30 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 277,0 | NOx<br>NH3 | 102,37 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 163,0 | NOx<br>NH3 | 73,02 kg/j<br>< 1 kg/j |



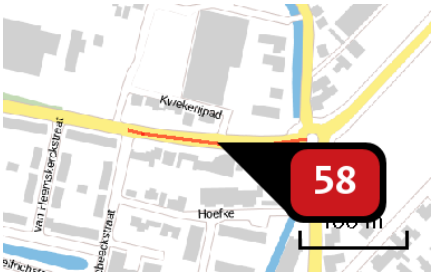

| | |
|---|---|
| Naam | 292248776 |
| Locatie (X,Y) | 125088, 405705 |
| NOx | 430,20 kg/j |
| NH3 | 13,99 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 3.863,0 | NOx<br>NH3 | 174,03 kg/j<br>13,42 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 253,0 | NOx<br>NH3 | 121,88 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 230,0 | NOx<br>NH3 | 134,30 kg/j<br>< 1 kg/j |



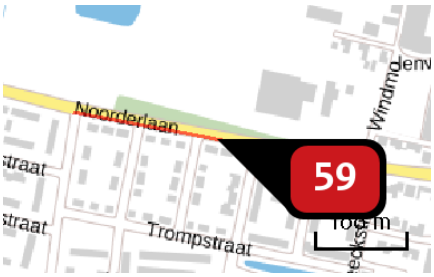

| | |
|---|---|
| Naam | 292248912 |
| Locatie (X,Y) | 122771, 405282 |
| NOx | 109,24 kg/j |
| NH3 | 5,28 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 3.578,0 | NOx<br>NH3 | 67,19 kg/j<br>5,18 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 144,0 | NOx<br>NH3 | 28,91 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 54,0 | NOx<br>NH3 | 13,14 kg/j<br>< 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 292248932 |
| Locatie (X,Y) | 123469, 405137 |
| NOx | 105,60 kg/j |
| NH3 | 5,40 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 3.859,0 | NOx<br>NH3 | 68,90 kg/j<br>5,31 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 128,0 | NOx<br>NH3 | 24,44 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 53,0 | NOx<br>NH3 | 12,26 kg/j<br>< 1 kg/j |



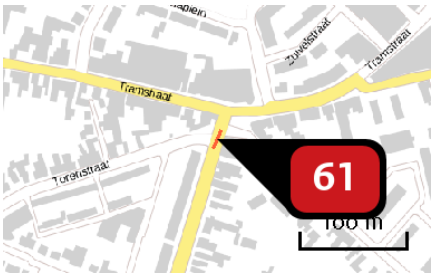

| | |
|---|---|
| Naam | 292248936 |
| Locatie (X,Y) | 123215, 405181 |
| NOx | 211,30 kg/j |
| NH3 | 10,18 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 3.825,0 | NOx<br>NH3 | 129,60 kg/j<br>10,00 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 154,0 | NOx<br>NH3 | 55,79 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 59,0 | NOx<br>NH3 | 25,91 kg/j<br>< 1 kg/j |



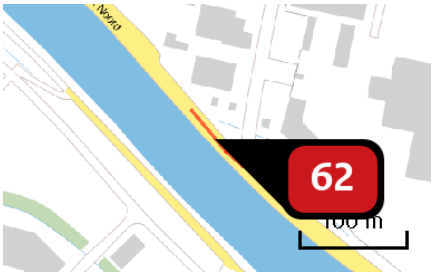

| | |
|---|---|
| Naam | 292248947 |
| Locatie (X,Y) | 123946, 403407 |
| NOx | 199,81 kg/j |
| NH3 | 8,10 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 3.801,0 | NOx<br>NH3 | 102,16 kg/j<br>7,88 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 204,0 | NOx<br>NH3 | 58,63 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 112,0 | NOx<br>NH3 | 39,02 kg/j<br>< 1 kg/j |



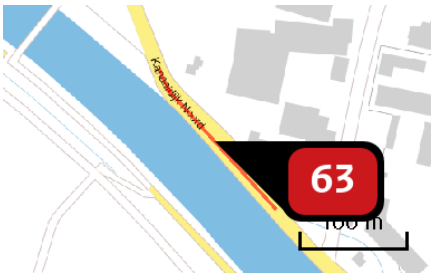

| | |
|---|---|
| Naam | 292249569 |
| Locatie (X,Y) | 124070, 403997 |
| NOx | 12,16 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 4.157,0 | NOx<br>NH3 | 6,74 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 187,0 | NOx<br>NH3 | 3,24 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 104,0 | NOx<br>NH3 | 2,18 kg/j<br>< 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 292249659 |
| Locatie (X,Y) | 124144, 403151 |
| NOx | 55,54 kg/j |
| NH3 | 2,25 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 3.775,0 | NOx<br>NH3 | 28,38 kg/j<br>2,19 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 202,0 | NOx<br>NH3 | 16,24 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 112,0 | NOx<br>NH3 | 10,91 kg/j<br>< 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 292249660 |
| Locatie (X,Y) | 124065, 403240 |
| NOx | 134,00 kg/j |
| NH3 | 5,43 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 3.775,0 | NOx<br>NH3 | 68,48 kg/j<br>5,28 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 202,0 | NOx<br>NH3 | 39,18 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 112,0 | NOx<br>NH3 | 26,33 kg/j<br>< 1 kg/j |



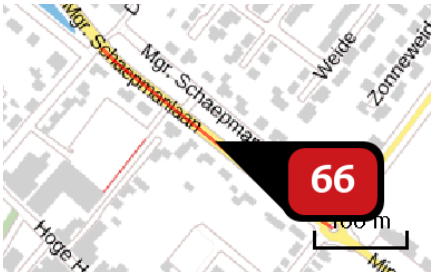

| | |
|---|---|
| Naam | 292249664 |
| Locatie (X,Y) | 122661, 404580 |
| NOx | 646,11 kg/j |
| NH3 | 24,67 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 9.976,0 | NOx<br>NH3 | 310,03 kg/j<br>23,91 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 615,0 | NOx<br>NH3 | 204,37 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 327,0 | NOx<br>NH3 | 131,71 kg/j<br>< 1 kg/j |



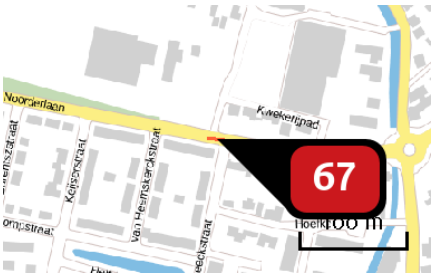

| | |
|---|---|
| Naam | 292249665 |
| Locatie (X,Y) | 122835, 404586 |
| NOx | 129,37 kg/j |
| NH3 | 4,94 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 9.976,0 | NOx<br>NH3 | 62,08 kg/j<br>4,79 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 615,0 | NOx<br>NH3 | 40,92 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 327,0 | NOx<br>NH3 | 26,37 kg/j<br>< 1 kg/j |



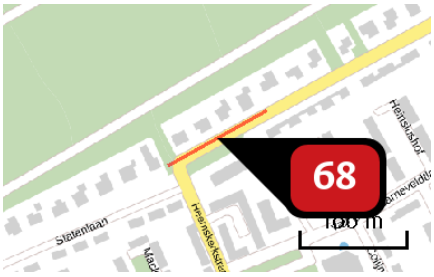

| | |
|---|---|
| Naam | 292249669 |
| Locatie (X,Y) | 124345, 404465 |
| NOx | 442,31 kg/j |
| NH3 | 19,26 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 7.230,0 | NOx<br>NH3 | 243,90 kg/j<br>18,81 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 327,0 | NOx<br>NH3 | 117,96 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 184,0 | NOx<br>NH3 | 80,45 kg/j<br>< 1 kg/j |



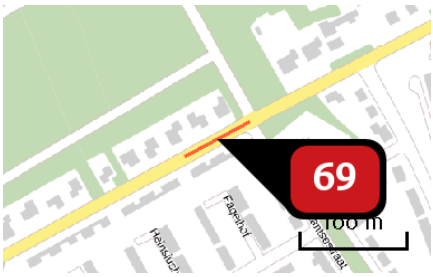

| | |
|---|---|
| Naam | 292250027 |
| Locatie (X,Y) | 123379, 405150 |
| NOx | 10,71 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 3.825,0 | NOx<br>NH3 | 6,57 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 154,0 | NOx<br>NH3 | 2,83 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 59,0 | NOx<br>NH3 | 1,31 kg/j<br>< 1 kg/j |



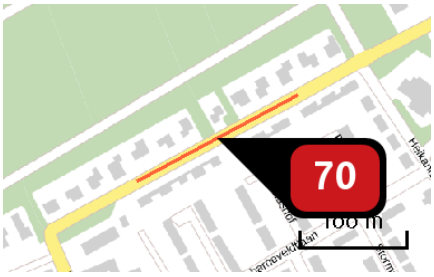

| | |
|---|---|
| Naam | 292252092 |
| Locatie (X,Y) | 121553, 400656 |
| NOx | 34,70 kg/j |
| NH3 | 1,20 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.363,0 | NOx<br>NH3 | 15,02 kg/j<br>1,16 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 98,0 | NOx<br>NH3 | 11,55 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 57,0 | NOx<br>NH3 | 8,14 kg/j<br>< 1 kg/j |



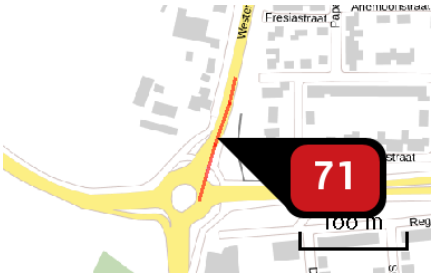

| | |
|---|---|
| Naam | 292252094 |
| Locatie (X,Y) | 121775, 400775 |
| NOx | 22,14 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.284,0 | NOx | 9,25 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 96,0 | NOx | 7,39 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 59,0 | NOx | 5,51 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



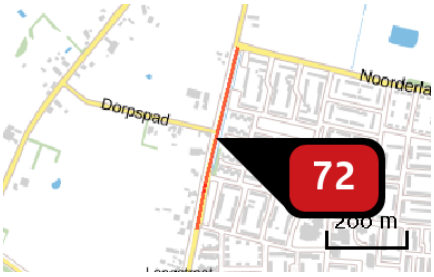

| | |
|---|---|
| Naam | 292252095 |
| Locatie (X,Y) | 121672, 400720 |
| NOx | 55,21 kg/j |
| NH3 | 1,88 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.309,0 | NOx | 23,51 kg/j |
| | | | NH3 | 1,81 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 96,0 | NOx | 18,44 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 57,0 | NOx | 13,27 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



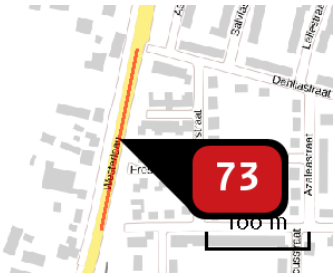

| | |
|---|---|
| Naam | 292253812 |
| Locatie (X,Y) | 122533, 404628 |
| NOx | 97,41 kg/j |
| NH3 | 3,65 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 3.657,0 | NOx<br>NH3 | 45,84 kg/j<br>3,54 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 232,0 | NOx<br>NH3 | 31,10 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 126,0 | NOx<br>NH3 | 20,47 kg/j<br>< 1 kg/j |



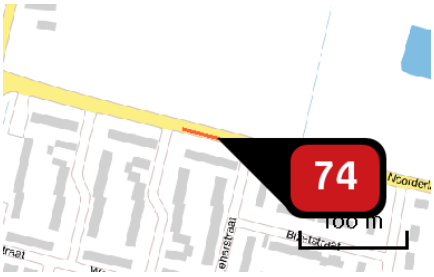

| | |
|---|---|
| Naam | 292253816 |
| Locatie (X,Y) | 122634, 405079 |
| NOx | 327,44 kg/j |
| NH3 | 10,70 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 2.733,0 | NOx<br>NH3 | 133,11 kg/j<br>10,27 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 218,0 | NOx<br>NH3 | 113,53 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 128,0 | NOx<br>NH3 | 80,80 kg/j<br>< 1 kg/j |



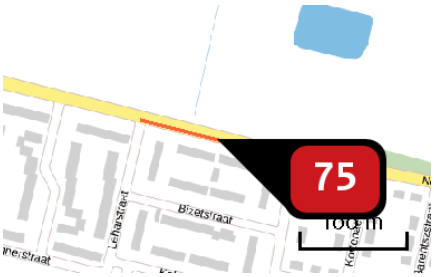

| | |
|---|---|
| Naam | 292253817 |
| Locatie (X,Y) | 122567, 404770 |
| NOx | 133,71 kg/j |
| NH3 | 4,69 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 3.098,0 | NOx<br>NH3 | 58,64 kg/j<br>4,52 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 217,0 | NOx<br>NH3 | 43,92 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 127,0 | NOx<br>NH3 | 31,16 kg/j<br>< 1 kg/j |



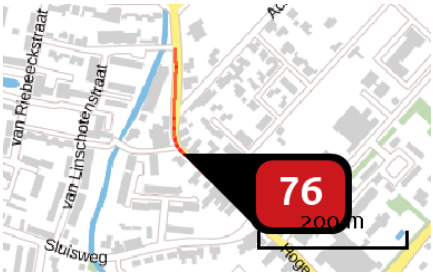

| | |
|---|---|
| Naam | 292253849 |
| Locatie (X,Y) | 122887, 405253 |
| NOx | 40,39 kg/j |
| NH3 | 1,96 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 3.642,0 | NOx<br>NH3 | 24,97 kg/j<br>1,93 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 146,0 | NOx<br>NH3 | 10,71 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 53,0 | NOx<br>NH3 | 4,71 kg/j<br>< 1 kg/j |



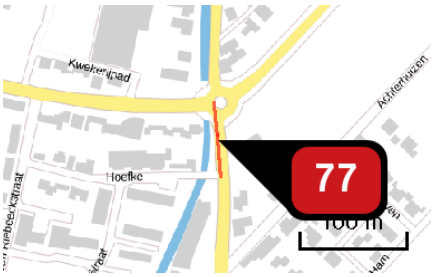

| | |
|---|---|
| Naam | 292253850 |
| Locatie (X,Y) | 122989, 405227 |
| NOx | 90,62 kg/j |
| NH3 | 4,38 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 3.568,0 | NOx<br>NH3 | 55,69 kg/j<br>4,30 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 145,0 | NOx<br>NH3 | 24,20 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 53,0 | NOx<br>NH3 | 10,72 kg/j<br>< 1 kg/j |



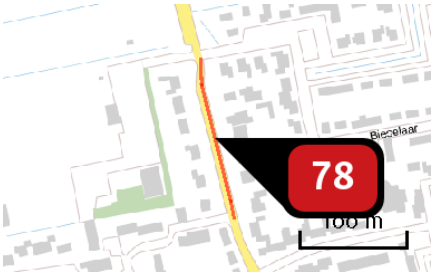

| | |
|---|---|
| Naam | 292253866 |
| Locatie (X,Y) | 123570, 404931 |
| NOx | 153,76 kg/j |
| NH3 | 8,24 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 3.410,0 | NOx<br>NH3 | 105,48 kg/j<br>8,14 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 89,0 | NOx<br>NH3 | 29,44 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 47,0 | NOx<br>NH3 | 18,84 kg/j<br>< 1 kg/j |



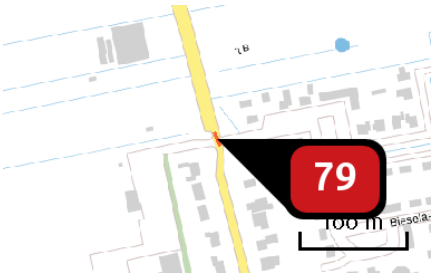

| | |
|---|---|
| Naam | 292253867 |
| Locatie (X,Y) | 123557, 405105 |
| NOx | 42,79 kg/j |
| NH3 | 1,91 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 3.279,0 | NOx<br>NH3 | 24,28 kg/j<br>1,87 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 138,0 | NOx<br>NH3 | 10,93 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 79,0 | NOx<br>NH3 | 7,58 kg/j<br>< 1 kg/j |



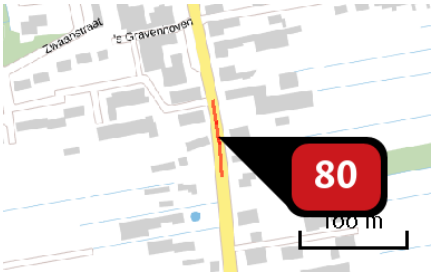

| | |
|---|---|
| Naam | 292253946 |
| Locatie (X,Y) | 124021, 407975 |
| NOx | 89,90 kg/j |
| NH3 | 2,00 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.480,0 | NOx<br>NH3 | 24,11 kg/j<br>1,86 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 162,0 | NOx<br>NH3 | 28,21 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 178,0 | NOx<br>NH3 | 37,58 kg/j<br>< 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 292253951 |
| Locatie (X,Y) | 124005, 408055 |
| NOx | 6,89 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.387,0 | NOx<br>NH3 | 1,81 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 158,0 | NOx<br>NH3 | 2,20 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 170,0 | NOx<br>NH3 | 2,87 kg/j<br>< 1 kg/j |



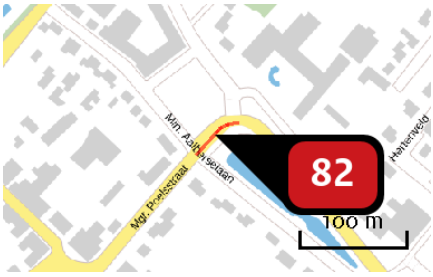

| | |
|---|---|
| Naam | 292253954 |
| Locatie (X,Y) | 124119, 407632 |
| NOx | 92,26 kg/j |
| NH3 | 2,51 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 4.176,0 | NOx<br>NH3 | 30,72 kg/j<br>2,37 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 358,0 | NOx<br>NH3 | 28,16 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 350,0 | NOx<br>NH3 | 33,37 kg/j<br>< 1 kg/j |



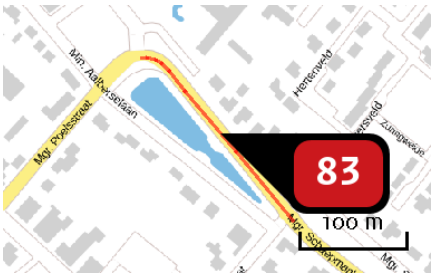

| | |
|---|---|
| Naam | 292253955 |
| Locatie (X,Y) | 124106, 407702 |
| NOx | 99,26 kg/j |
| NH3 | 2,65 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 4.049,0 | NOx<br>NH3 | 32,41 kg/j<br>2,50 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 357,0 | NOx<br>NH3 | 30,55 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 350,0 | NOx<br>NH3 | 36,31 kg/j<br>< 1 kg/j |



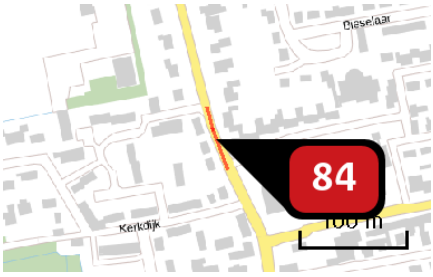

| | |
|---|---|
| Naam | 292254040 |
| Locatie (X,Y) | 124058, 404707 |
| NOx | 70,07 kg/j |
| NH3 | 3,01 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 7.361,0 | NOx<br>NH3 | 38,15 kg/j<br>2,94 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 342,0 | NOx<br>NH3 | 18,96 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 193,0 | NOx<br>NH3 | 12,97 kg/j<br>< 1 kg/j |



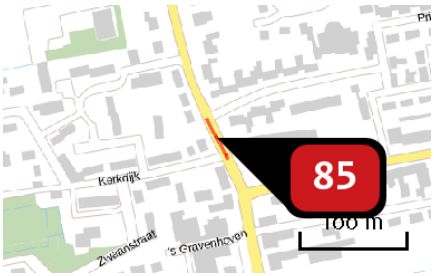

| | |
|---|---|
| Naam | 292254041 |
| Locatie (X,Y) | 124154, 404647 |
| NOx | 297,32 kg/j |
| NH3 | 12,95 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 7.230,0 | NOx<br>NH3 | 163,95 kg/j<br>12,64 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 327,0 | NOx<br>NH3 | 79,29 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 184,0 | NOx<br>NH3 | 54,08 kg/j<br>< 1 kg/j |



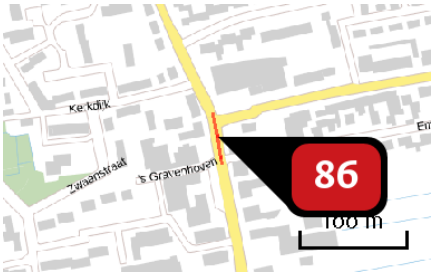

| | |
|---|---|
| Naam | 292254219 |
| Locatie (X,Y) | 124047, 407872 |
| NOx | 34,07 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.334,0 | NOx<br>NH3 | 8,49 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 160,0 | NOx<br>NH3 | 10,89 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 178,0 | NOx<br>NH3 | 14,69 kg/j<br>< 1 kg/j |



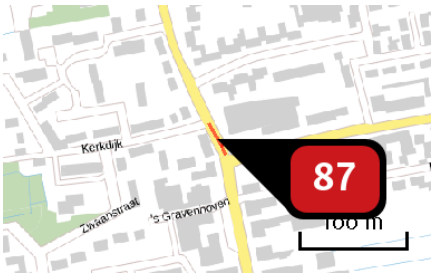

| | |
|---|---|
| Naam | 292254220 |
| Locatie (X,Y) | 124066, 407829 |
| NOx | 21,95 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.290,0 | NOx | 5,38 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 157,0 | NOx | 7,00 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 177,0 | NOx | 9,57 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



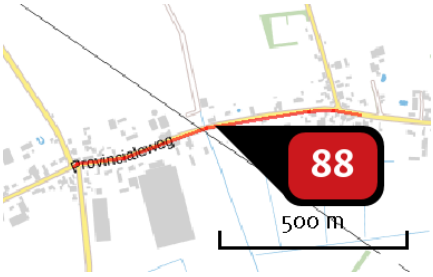

| | |
|---|---|
| Naam | 292254328 |
| Locatie (X,Y) | 124096, 407762 |
| NOx | 61,39 kg/j |
| NH3 | 1,64 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 4.049,0 | NOx | 20,04 kg/j |
| | | | NH3 | 1,55 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 357,0 | NOx | 18,89 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 350,0 | NOx | 22,45 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



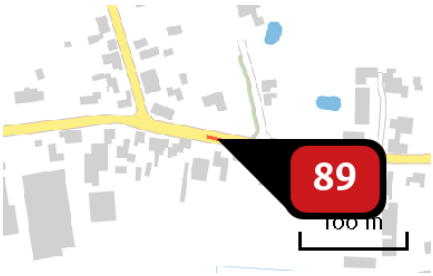

| | |
|---|---|
| Naam | 292254329 |
| Locatie (X,Y) | 124083, 407797 |
| NOx | 19,74 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.872,0 | NOx | 6,11 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 169,0 | NOx | 5,89 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 183,0 | NOx | 7,74 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



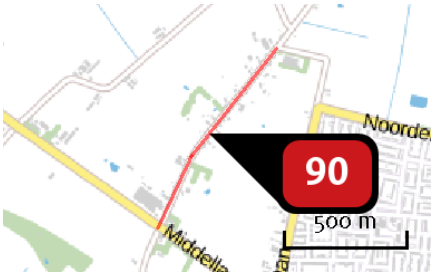

| | |
|---|---|
| Naam | 292310943 |
| Locatie (X,Y) | 122655, 406897 |
| NOx | 647,76 kg/j |
| NH3 | 16,90 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 2.457,0 | NOx | 206,33 kg/j |
| | | | NH3 | 15,91 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 254,0 | NOx | 228,09 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 196,0 | NOx | 213,33 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



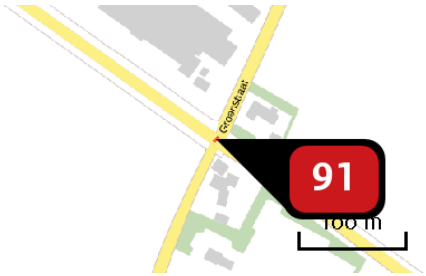

| | |
|---|---|
| Naam | 292310944 |
| Locatie (X,Y) | 123049, 406925 |
| NOx | 14,97 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 2.457,0 | NOx<br>NH3 | 4,77 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 254,0 | NOx<br>NH3 | 5,27 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 196,0 | NOx<br>NH3 | 4,93 kg/j<br>< 1 kg/j |



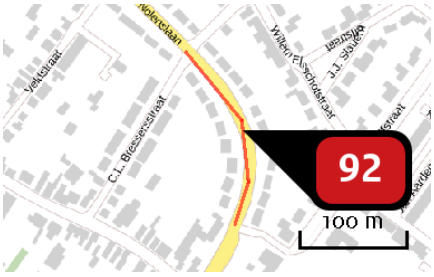

| | |
|---|---|
| Naam | 292310954 |
| Locatie (X,Y) | 122249, 405205 |
| NOx | 179,10 kg/j |
| NH3 | 13,57 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.869,0 | NOx<br>NH3 | 175,87 kg/j<br>13,56 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2,0 | NOx<br>NH3 | 2,01 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1,0 | NOx<br>NH3 | 1,22 kg/j<br>< 1 kg/j |



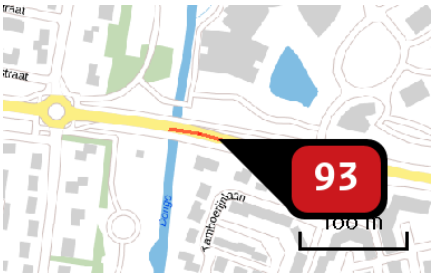

| | |
|---|---|
| Naam | 292310955 |
| Locatie (X,Y) | 122039, 404819 |
| NOx | < 1 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.948,0 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 3,0 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3,0 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



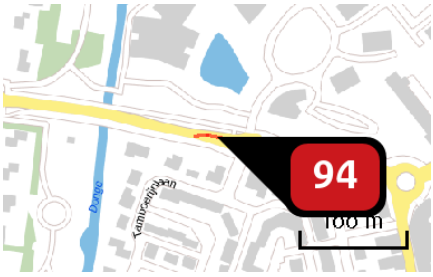

| | |
|---|---|
| Naam | 292379943 |
| Locatie (X,Y) | 125023, 403905 |
| NOx | 123,18 kg/j |
| NH3 | 4,74 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 3.075,0 | NOx | 59,66 kg/j |
| | | | NH3 | 4,60 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 168,0 | NOx | 34,85 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 114,0 | NOx | 28,67 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



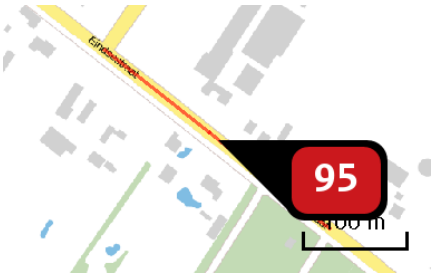

| | |
|---|---|
| Naam | 292379945 |
| Locatie (X,Y) | 123491, 404518 |
| NOx | 186,83 kg/j |
| NH3 | 7,56 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 9.969,0 | NOx<br>NH3 | 95,35 kg/j<br>7,35 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 532,0 | NOx<br>NH3 | 54,41 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 299,0 | NOx<br>NH3 | 37,07 kg/j<br>< 1 kg/j |



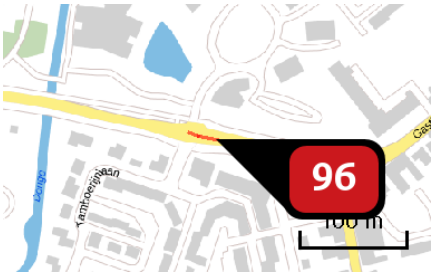

| | |
|---|---|
| Naam | 292379946 |
| Locatie (X,Y) | 123554, 404507 |
| NOx | 90,01 kg/j |
| NH3 | 3,64 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 9.969,0 | NOx<br>NH3 | 45,94 kg/j<br>3,54 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 532,0 | NOx<br>NH3 | 26,21 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 299,0 | NOx<br>NH3 | 17,86 kg/j<br>< 1 kg/j |



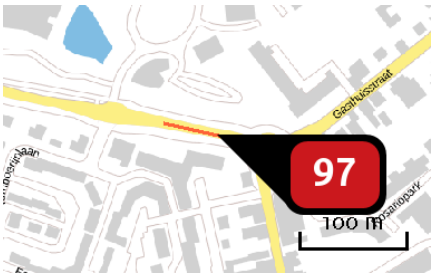

| | |
|---|---|
| Naam | 292379961 |
| Locatie (X,Y) | 126461, 402865 |
| NOx | 467,13 kg/j |
| NH3 | 16,30 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 6.860,0 | NOx<br>NH3 | 203,75 kg/j<br>15,71 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 439,0 | NOx<br>NH3 | 139,42 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 322,0 | NOx<br>NH3 | 123,96 kg/j<br>< 1 kg/j |



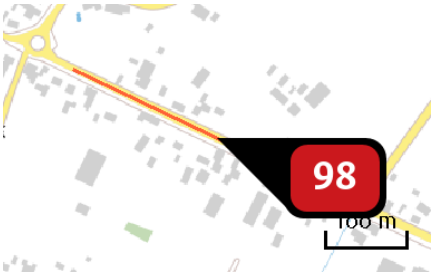

| | |
|---|---|
| Naam | 292379967 |
| Locatie (X,Y) | 123607, 404495 |
| NOx | 109,58 kg/j |
| NH3 | 4,49 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.005,0 | NOx<br>NH3 | 56,63 kg/j<br>4,37 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 515,0 | NOx<br>NH3 | 31,17 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 297,0 | NOx<br>NH3 | 21,79 kg/j<br>< 1 kg/j |



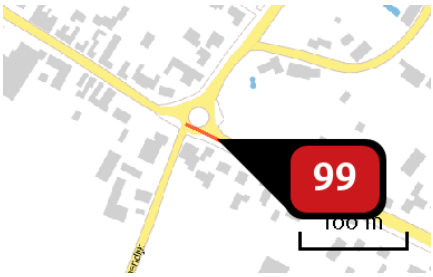

| | |
|---|---|
| Naam | 292379968 |
| Locatie (X,Y) | 123683, 404480 |
| NOx | 213,25 kg/j |
| NH3 | 8,73 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.005,0 | NOx<br>NH3 | 110,20 kg/j<br>8,50 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 515,0 | NOx<br>NH3 | 60,65 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 297,0 | NOx<br>NH3 | 42,40 kg/j<br>< 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 292379969 |
| Locatie (X,Y) | 125590, 403397 |
| NOx | 624,15 kg/j |
| NH3 | 22,33 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 6.715,0 | NOx<br>NH3 | 279,50 kg/j<br>21,56 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 418,0 | NOx<br>NH3 | 186,04 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 294,0 | NOx<br>NH3 | 158,61 kg/j<br>< 1 kg/j |



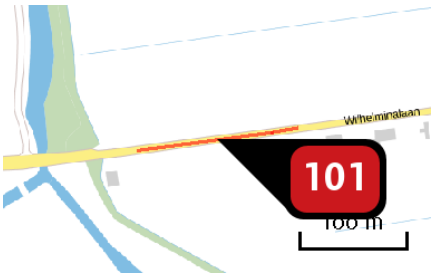

| | |
|---|---|
| Naam | 292379970 |
| Locatie (X,Y) | 125386, 403493 |
| NOx | 100,72 kg/j |
| NH3 | 3,60 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 6.715,0 | NOx<br>NH3 | 45,10 kg/j<br>3,48 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 418,0 | NOx<br>NH3 | 30,02 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 294,0 | NOx<br>NH3 | 25,59 kg/j<br>< 1 kg/j |



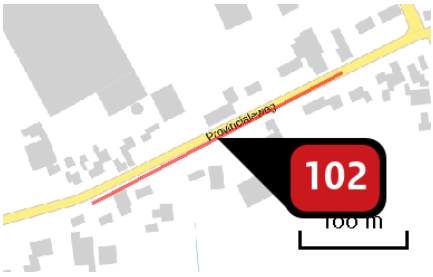

| | |
|---|---|
| Naam | 292379971 |
| Locatie (X,Y) | 126261, 403021 |
| NOx | 369,86 kg/j |
| NH3 | 13,05 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 6.727,0 | NOx<br>NH3 | 163,19 kg/j<br>12,59 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 427,0 | NOx<br>NH3 | 110,77 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 305,0 | NOx<br>NH3 | 95,90 kg/j<br>< 1 kg/j |



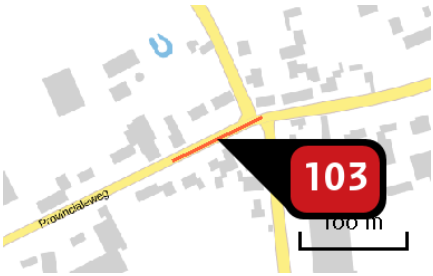

| | |
|---|---|
| Naam | 292380657 |
| Locatie (X,Y) | 123716, 406999 |
| NOx | 179,38 kg/j |
| NH3 | 5,15 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 3.975,0 | NOx<br>NH3 | 63,39 kg/j<br>4,89 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 336,0 | NOx<br>NH3 | 57,29 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 284,0 | NOx<br>NH3 | 58,70 kg/j<br>< 1 kg/j |



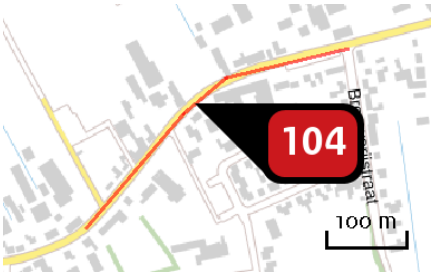

| | |
|---|---|
| Naam | 292380659 |
| Locatie (X,Y) | 122082, 406692 |
| NOx | 219,55 kg/j |
| NH3 | 6,35 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 2.803,0 | NOx<br>NH3 | 78,25 kg/j<br>6,03 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 237,0 | NOx<br>NH3 | 70,75 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 195,0 | NOx<br>NH3 | 70,56 kg/j<br>< 1 kg/j |



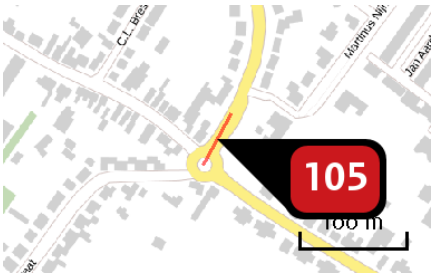

| | |
|---|---|
| Naam | 292380660 |
| Locatie (X,Y) | 122238, 406772 |
| NOx | 75,63 kg/j |
| NH3 | 2,19 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 2.803,0 | NOx | 26,95 kg/j |
| | | | NH3 | 2,08 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 237,0 | NOx | 24,37 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 195,0 | NOx | 24,30 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



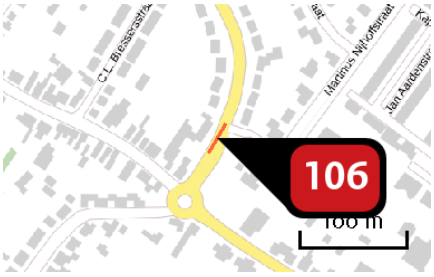

| | |
|---|---|
| Naam | 292380662 |
| Locatie (X,Y) | 121401, 406465 |
| NOx | 337,81 kg/j |
| NH3 | 9,44 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 2.634,0 | NOx | 115,98 kg/j |
| | | | NH3 | 8,94 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 236,0 | NOx | 111,11 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 194,0 | NOx | 110,71 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



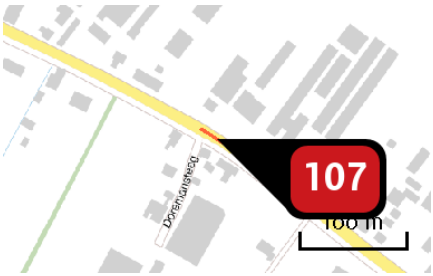

| | |
|---|---|
| Naam | 292387968 |
| Locatie (X,Y) | 124991, 403768 |
| NOx | 34,57 kg/j |
| NH3 | 1,33 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 3.075,0 | NOx | 16,74 kg/j |
| | | | NH3 | 1,29 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 168,0 | NOx | 9,78 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 114,0 | NOx | 8,04 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



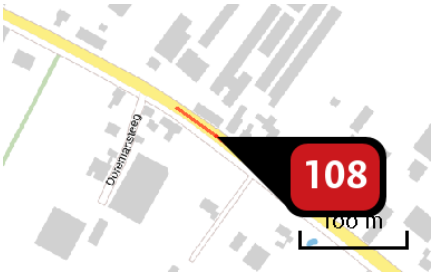

| | |
|---|---|
| Naam | 292387969 |
| Locatie (X,Y) | 125009, 403804 |
| NOx | 19,81 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 3.075,0 | NOx | 9,60 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 168,0 | NOx | 5,61 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 114,0 | NOx | 4,61 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



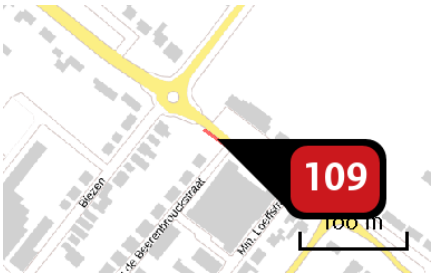

| | |
|---|---|
| Naam | 292387980 |
| Locatie (X,Y) | 126080, 403156 |
| NOx | 57,05 kg/j |
| NH3 | 2,01 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 6.727,0 | NOx | 25,17 kg/j |
| | | | NH3 | 1,94 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 427,0 | NOx | 17,09 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 305,0 | NOx | 14,79 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



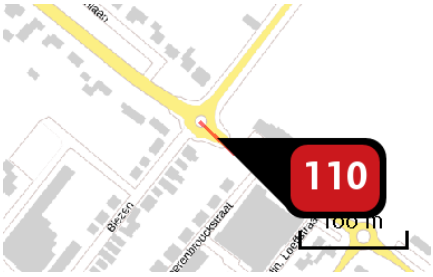

| | |
|---|---|
| Naam | 292387981 |
| Locatie (X,Y) | 126133, 403120 |
| NOx | 154,98 kg/j |
| NH3 | 5,47 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 6.727,0 | NOx | 68,38 kg/j |
| | | | NH3 | 5,27 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 427,0 | NOx | 46,41 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 305,0 | NOx | 40,18 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



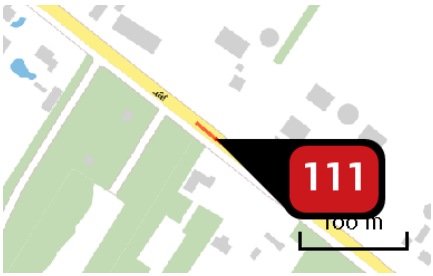

| | |
|---|---|
| Naam | 292387986 |
| Locatie (X,Y) | 124512, 404334 |
| NOx | 33,32 kg/j |
| NH3 | 1,41 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 5.946,0 | NOx | 17,82 kg/j |
| | | | NH3 | 1,37 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 263,0 | NOx | 8,43 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 182,0 | NOx | 7,07 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



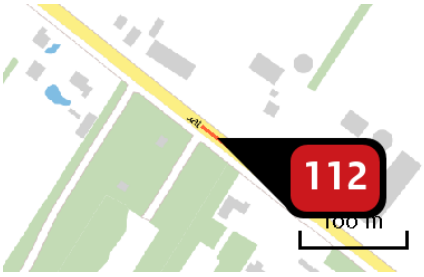

| | |
|---|---|
| Naam | 292387987 |
| Locatie (X,Y) | 124486, 404358 |
| NOx | 51,00 kg/j |
| NH3 | 2,16 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 5.946,0 | NOx | 27,28 kg/j |
| | | | NH3 | 2,10 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 263,0 | NOx | 12,90 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 182,0 | NOx | 10,82 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



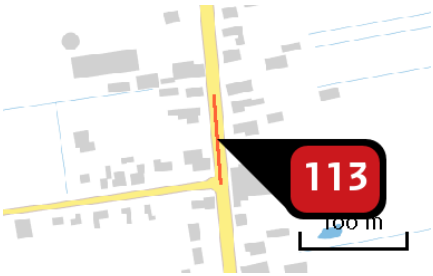

| | |
|---|---|
| Naam | 292387988 |
| Locatie (X,Y) | 126613, 402745 |
| NOx | 79,14 kg/j |
| NH3 | 2,76 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 6.860,0 | NOx | 34,52 kg/j |
| | | | NH3 | 2,66 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 439,0 | NOx | 23,62 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 322,0 | NOx | 21,00 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



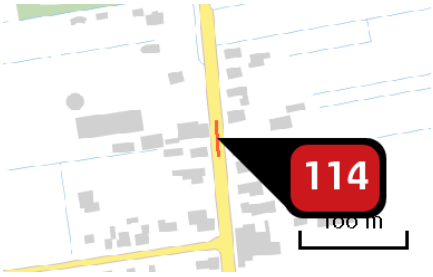

| | |
|---|---|
| Naam | 292387989 |
| Locatie (X,Y) | 126582, 402769 |
| NOx | 56,23 kg/j |
| NH3 | 1,96 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 6.860,0 | NOx | 24,53 kg/j |
| | | | NH3 | 1,89 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 439,0 | NOx | 16,78 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 322,0 | NOx | 14,92 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



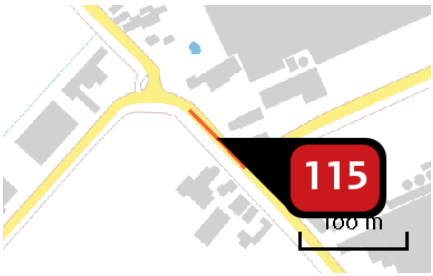

| | |
|---|---|
| Naam | 292388600 |
| Locatie (X,Y) | 124164, 407101 |
| NOx | 126,17 kg/j |
| NH3 | 3,60 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 5.063,0 | NOx | 44,36 kg/j |
| | | | NH3 | 3,42 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 409,0 | NOx | 38,32 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 383,0 | NOx | 43,49 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



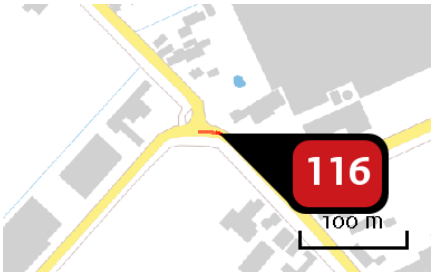

| | |
|---|---|
| Naam | 292388601 |
| Locatie (X,Y) | 124159, 407157 |
| NOx | 48,35 kg/j |
| NH3 | 1,38 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 5.063,0 | NOx | 17,00 kg/j |
| | | | NH3 | 1,31 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 409,0 | NOx | 14,68 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 383,0 | NOx | 16,67 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



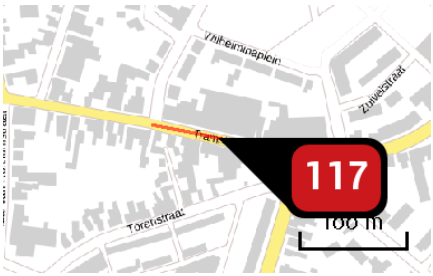

| | |
|---|---|
| Naam | 292388602 |
| Locatie (X,Y) | 124923, 405890 |
| NOx | 81,73 kg/j |
| NH3 | 2,70 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 4.386,0 | NOx<br>NH3 | 33,62 kg/j<br>2,59 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 284,0 | NOx<br>NH3 | 23,28 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 250,0 | NOx<br>NH3 | 24,84 kg/j<br>< 1 kg/j |



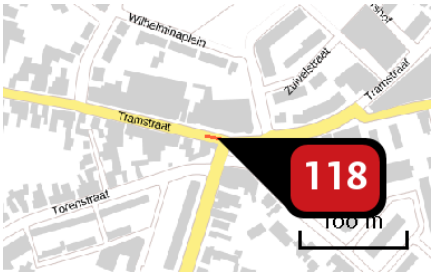

| | |
|---|---|
| Naam | 292388603 |
| Locatie (X,Y) | 124883, 405926 |
| NOx | 43,22 kg/j |
| NH3 | 1,43 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 4.386,0 | NOx<br>NH3 | 17,78 kg/j<br>1,37 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 284,0 | NOx<br>NH3 | 12,31 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 250,0 | NOx<br>NH3 | 13,13 kg/j<br>< 1 kg/j |



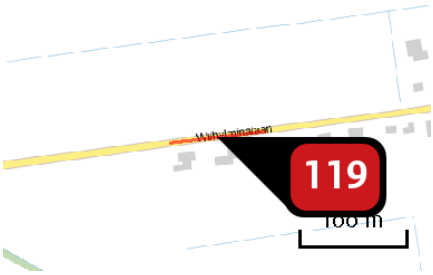

| | |
|---|---|
| Naam | 292388606 |
| Locatie (X,Y) | 124001, 404042 |
| NOx | 137,79 kg/j |
| NH3 | 5,93 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 5.686,0 | NOx | 75,06 kg/j |
| | | | NH3 | 5,79 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 288,0 | NOx | 40,65 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 129,0 | NOx | 22,07 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



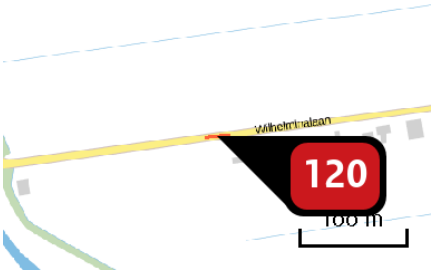

| | |
|---|---|
| Naam | 292388607 |
| Locatie (X,Y) | 124071, 404026 |
| NOx | 22,90 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 5.686,0 | NOx | 12,48 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 288,0 | NOx | 6,76 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 129,0 | NOx | 3,67 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



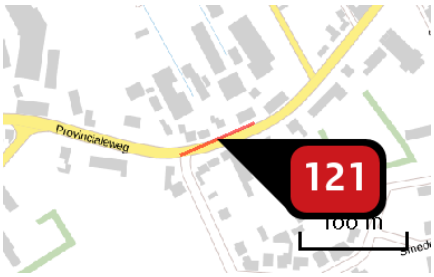

| | |
|---|---|
| Naam | 292388696 |
| Locatie (X,Y) | 123853, 407017 |
| NOx | 106,69 kg/j |
| NH3 | 3,06 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 3.975,0 | NOx<br>NH3 | 37,70 kg/j<br>2,91 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 336,0 | NOx<br>NH3 | 34,08 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 284,0 | NOx<br>NH3 | 34,91 kg/j<br>< 1 kg/j |



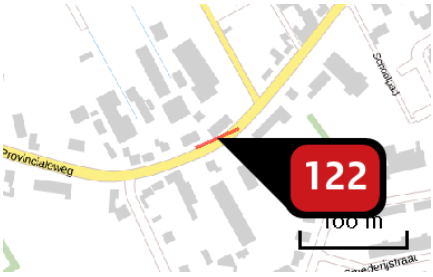

| | |
|---|---|
| Naam | 292388697 |
| Locatie (X,Y) | 123799, 407010 |
| NOx | 24,12 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 3.975,0 | NOx<br>NH3 | 8,52 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 336,0 | NOx<br>NH3 | 7,70 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 284,0 | NOx<br>NH3 | 7,89 kg/j<br>< 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 292388698 |
| Locatie (X,Y) | 121195, 406280 |
| NOx | 60,24 kg/j |
| NH3 | 1,68 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 2.634,0 | NOx | 20,68 kg/j |
| | | | NH3 | 1,60 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 236,0 | NOx | 19,82 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 194,0 | NOx | 19,74 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



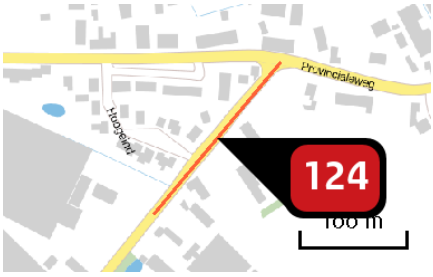

| | |
|---|---|
| Naam | 292388699 |
| Locatie (X,Y) | 121247, 406303 |
| NOx | 33,85 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 2.634,0 | NOx | 11,62 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 236,0 | NOx | 11,13 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 194,0 | NOx | 11,09 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



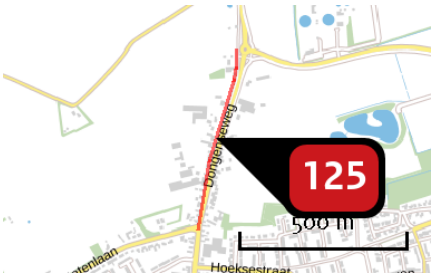

| | |
|---|---|
| Naam | 292390283 |
| Locatie (X,Y) | 120826, 406053 |
| NOx | 67,21 kg/j |
| NH3 | 1,82 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 817,0 | NOx | 22,24 kg/j |
| | | | NH3 | 1,72 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 83,0 | NOx | 24,16 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 59,0 | NOx | 20,81 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



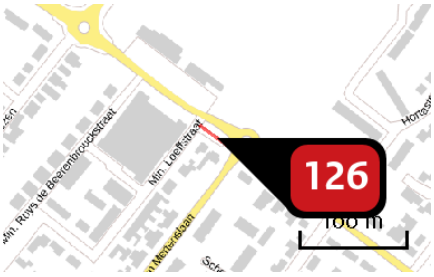

| | |
|---|---|
| Naam | 292390284 |
| Locatie (X,Y) | 120965, 406222 |
| NOx | 54,07 kg/j |
| NH3 | 1,59 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.010,0 | NOx | 19,66 kg/j |
| | | | NH3 | 1,52 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 89,0 | NOx | 18,52 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 63,0 | NOx | 15,89 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



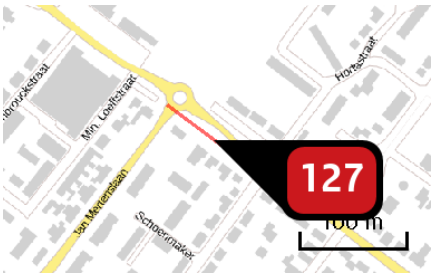

| | |
|---|---|
| Naam | 292410519 |
| Locatie (X,Y) | 122474, 401332 |
| NOx | 540,52 kg/j |
| NH3 | 17,52 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 3.730,0 | NOx | 217,90 kg/j |
| | | | NH3 | 16,81 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 251,0 | NOx | 156,79 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 219,0 | NOx | 165,82 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



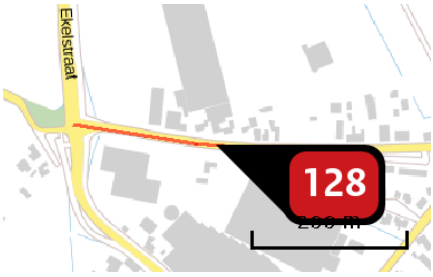

| | |
|---|---|
| Naam | 292422346 |
| Locatie (X,Y) | 124596, 404270 |
| NOx | 45,00 kg/j |
| NH3 | 1,87 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 5.556,0 | NOx | 23,57 kg/j |
| | | | NH3 | 1,82 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 259,0 | NOx | 11,75 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 176,0 | NOx | 9,68 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 292422347 |
| Locatie (X,Y) | 124655, 404226 |
| NOx | 91,43 kg/j |
| NH3 | 4,04 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 4.282,0 | NOx<br>NH3 | 51,27 kg/j<br>3,95 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 173,0 | NOx<br>NH3 | 22,15 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 116,0 | NOx<br>NH3 | 18,00 kg/j<br>< 1 kg/j |



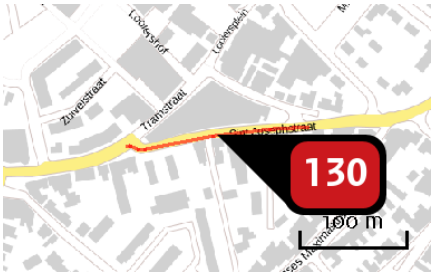

| | |
|---|---|
| Naam | 153285 |
| Locatie (X,Y) | 120680, 406302 |
| NOx | 471,72 kg/j |
| NH3 | 13,70 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 4.261,0 | NOx<br>NH3 | 168,84 kg/j<br>13,02 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 373,0 | NOx<br>NH3 | 158,04 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 282,0 | NOx<br>NH3 | 144,83 kg/j<br>< 1 kg/j |



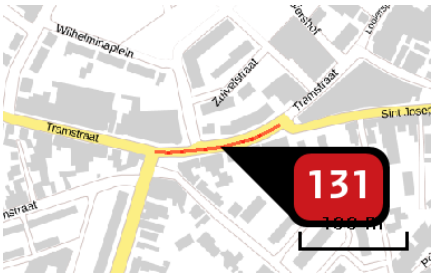

| | |
|---|---|
| Naam | 292232001 |
| Locatie (X,Y) | 123820, 404521 |
| NOx | 348,95 kg/j |
| NH3 | 15,16 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 8.227,0 | NOx<br>NH3 | 191,91 kg/j<br>14,80 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 369,0 | NOx<br>NH3 | 92,04 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 215,0 | NOx<br>NH3 | 65,00 kg/j<br>< 1 kg/j |



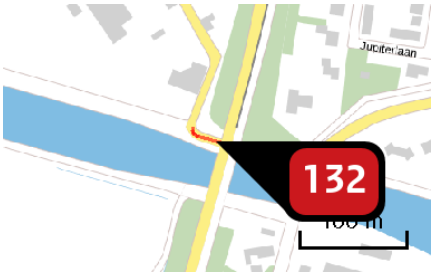

| | |
|---|---|
| Naam | 292214392 |
| Locatie (X,Y) | 124280, 404057 |
| NOx | 98,14 kg/j |
| NH3 | 4,41 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 3.059,0 | NOx<br>NH3 | 55,88 kg/j<br>4,31 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 140,0 | NOx<br>NH3 | 27,35 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 63,0 | NOx<br>NH3 | 14,92 kg/j<br>< 1 kg/j |



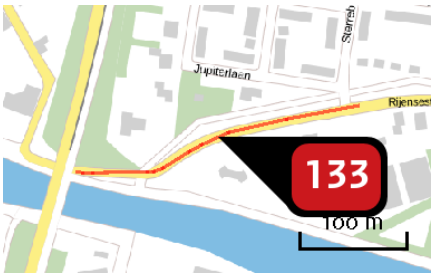

| | |
|---|---|
| Naam | 292248959 |
| Locatie (X,Y) | 124141, 404028 |
| NOx | 68,61 kg/j |
| NH3 | 3,08 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 3.059,0 | NOx | 39,07 kg/j |
| | | | NH3 | 3,01 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 140,0 | NOx | 19,12 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 63,0 | NOx | 10,43 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 292212923 |
| Locatie (X,Y) | 122374, 403892 |
| NOx | 7,78 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 663,0 | NOx | 3,74 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 44,0 | NOx | 2,65 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 19,0 | NOx | 1,39 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



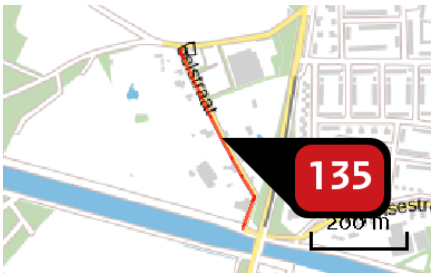

| | |
|---|---|
| Naam | 292212925 |
| Locatie (X,Y) | 122531, 403917 |
| NOx | 40,57 kg/j |
| NH3 | 1,55 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 663,0 | NOx | 19,49 kg/j |
| | | | NH3 | 1,50 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 44,0 | NOx | 13,83 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 19,0 | NOx | 7,24 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



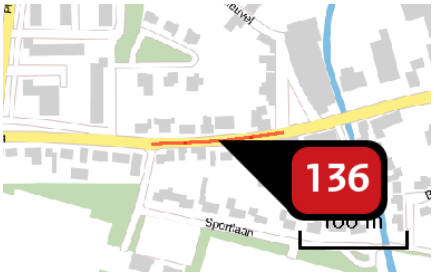

| | |
|---|---|
| Naam | 292212939 |
| Locatie (X,Y) | 122358, 404295 |
| NOx | 27,43 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 328,0 | NOx | 9,53 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 37,0 | NOx | 11,50 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 17,0 | NOx | 6,40 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



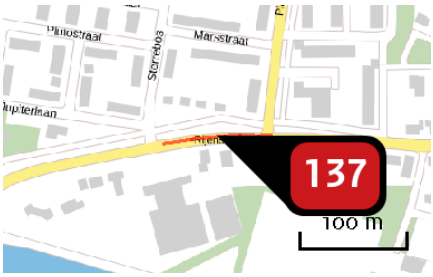

| | |
|---|---|
| Naam | 292212940 |
| Locatie (X,Y) | 122306, 404092 |
| NOx | 59,49 kg/j |
| NH3 | 2,26 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 646,0 | NOx | 28,42 kg/j |
| | | | NH3 | 2,19 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 43,0 | NOx | 20,23 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 19,0 | NOx | 10,84 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



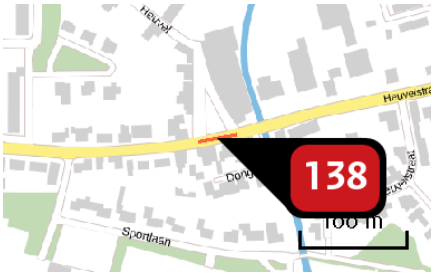

| | |
|---|---|
| Naam | 292213187 |
| Locatie (X,Y) | 122966, 403948 |
| NOx | 30,62 kg/j |
| NH3 | 1,48 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.440,0 | NOx | 18,80 kg/j |
| | | | NH3 | 1,45 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 52,0 | NOx | 7,26 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 27,0 | NOx | 4,57 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



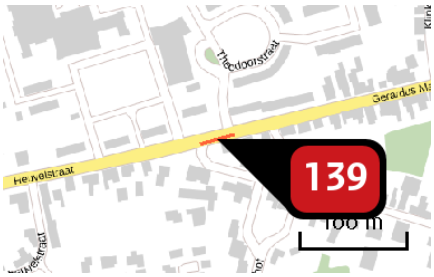

| | |
|---|---|
| Naam | 292213190 |
| Locatie (X,Y) | 122710, 403953 |
| NOx | 17,16 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 815,0 | NOx | 8,73 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 47,0 | NOx | 5,38 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 22,0 | NOx | 3,05 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



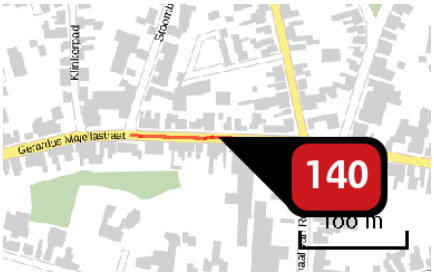

| | |
|---|---|
| Naam | 292213611 |
| Locatie (X,Y) | 123043, 403958 |
| NOx | 9,05 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.503,0 | NOx | 5,57 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 55,0 | NOx | 2,18 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 27,0 | NOx | 1,30 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



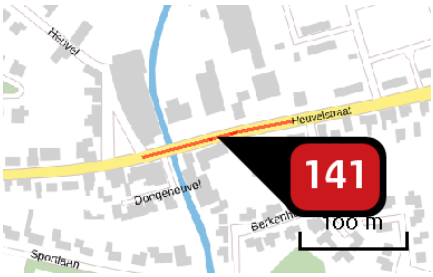

| | |
|---|---|
| Naam | 292213635 |
| Locatie (X,Y) | 123388, 404035 |
| NOx | 11,49 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.944,0 | NOx | 6,45 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 91,0 | NOx | 3,23 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 42,0 | NOx | 1,81 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



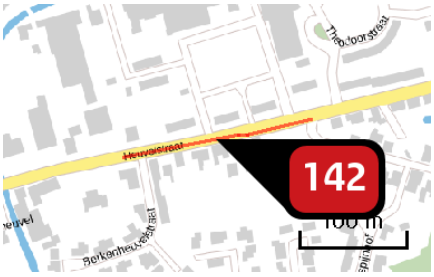

| | |
|---|---|
| Naam | 292214074 |
| Locatie (X,Y) | 123720, 404084 |
| NOx | 58,72 kg/j |
| NH3 | 2,80 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 2.063,0 | NOx | 35,58 kg/j |
| | | | NH3 | 2,74 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 83,0 | NOx | 15,31 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 35,0 | NOx | 7,82 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



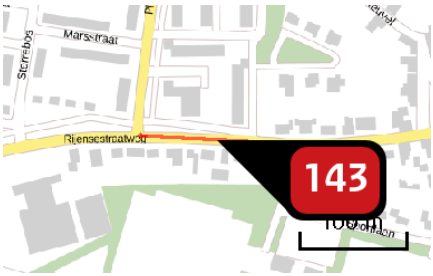

| | |
|---|---|
| Naam | 292241530 |
| Locatie (X,Y) | 123129, 403980 |
| NOx | 36,91 kg/j |
| NH3 | 1,79 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.503,0 | NOx | 22,73 kg/j |
| | | | NH3 | 1,75 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 55,0 | NOx | 8,89 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 27,0 | NOx | 5,29 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



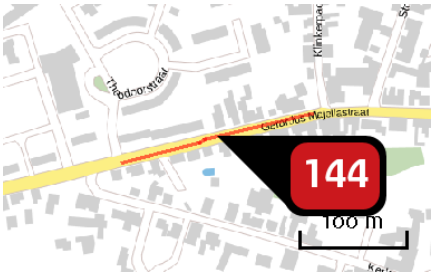

| | |
|---|---|
| Naam | 292241531 |
| Locatie (X,Y) | 123284, 404012 |
| NOx | 50,65 kg/j |
| NH3 | 2,42 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.602,0 | NOx | 30,72 kg/j |
| | | | NH3 | 2,37 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 62,0 | NOx | 12,71 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 29,0 | NOx | 7,21 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



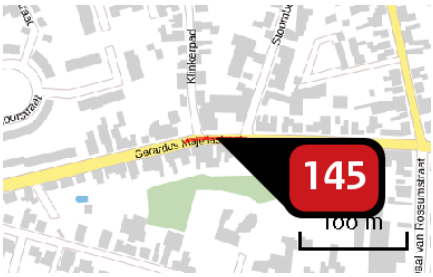

| | |
|---|---|
| Naam | 292248894 |
| Locatie (X,Y) | 122832, 403949 |
| NOx | 36,34 kg/j |
| NH3 | 1,75 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.440,0 | NOx | 22,31 kg/j |
| | | | NH3 | 1,72 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 52,0 | NOx | 8,61 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 27,0 | NOx | 5,42 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



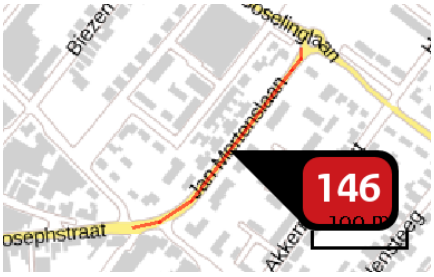

| | |
|---|---|
| Naam | 292310753 |
| Locatie (X,Y) | 123492, 404063 |
| NOx | 69,99 kg/j |
| NH3 | 3,13 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 2.021,0 | NOx | 39,73 kg/j |
| | | | NH3 | 3,06 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 93,0 | NOx | 19,55 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 42,0 | NOx | 10,70 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



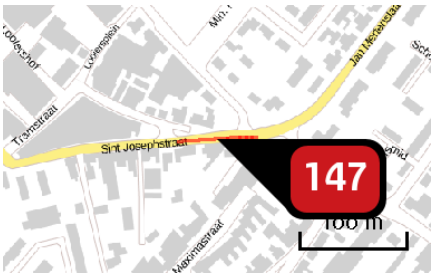

| | |
|---|---|
| Naam | 292310754 |
| Locatie (X,Y) | 123608, 404088 |
| NOx | 22,03 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 2.021,0 | NOx<br>NH3 | 12,51 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 93,0 | NOx<br>NH3 | 6,15 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 42,0 | NOx<br>NH3 | 3,37 kg/j<br>< 1 kg/j |



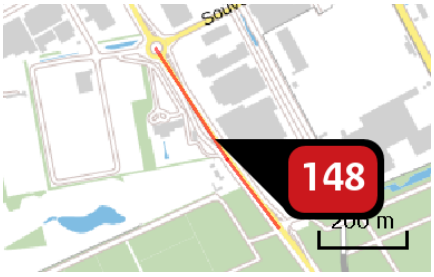

| | |
|---|---|
| Naam | 292422348 |
| Locatie (X,Y) | 124537, 404151 |
| NOx | 115,80 kg/j |
| NH3 | 4,96 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 2.202,0 | NOx<br>NH3 | 62,73 kg/j<br>4,84 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 93,0 | NOx<br>NH3 | 28,33 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 67,0 | NOx<br>NH3 | 24,74 kg/j<br>< 1 kg/j |



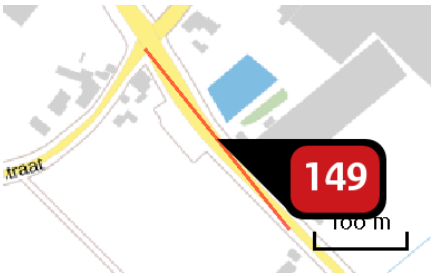

| | |
|---|---|
| Naam | 292214391 |
| Locatie (X,Y) | 124400, 404068 |
| NOx | 41,57 kg/j |
| NH3 | 1,87 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 3.059,0 | NOx<br>NH3 | 23,67 kg/j<br>1,83 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 140,0 | NOx<br>NH3 | 11,58 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 63,0 | NOx<br>NH3 | 6,32 kg/j<br>< 1 kg/j |



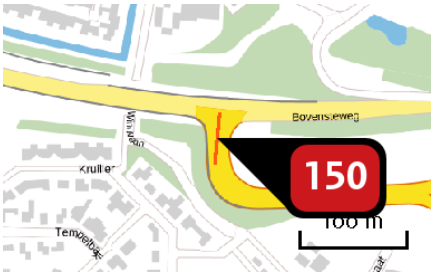

| | |
|---|---|
| Naam | 6057 |
| Locatie (X,Y) | 119773, 403596 |
| NOx | 1.120,31 kg/j |
| NH3 | 39,32 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 9.483,0 | NOx<br>NH3 | 472,72 kg/j<br>37,59 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 666,0 | NOx<br>NH3 | 376,50 kg/j<br>1,03 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 493,0 | NOx<br>NH3 | 271,09 kg/j<br>< 1 kg/j |



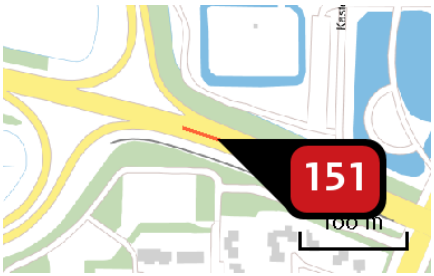

| | |
|---|---|
| Naam | 11584 |
| Locatie (X,Y) | 120823, 405858 |
| NOx | 60,33 kg/j |
| NH3 | 1,73 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 817,0 | NOx<br>NH3 | 20,46 kg/j<br>1,63 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 83,0 | NOx<br>NH3 | 23,57 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 59,0 | NOx<br>NH3 | 16,30 kg/j<br>< 1 kg/j |



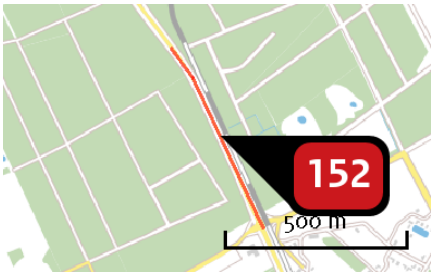

| | |
|---|---|
| Naam | 17163 |
| Locatie (X,Y) | 119796, 406839 |
| NOx | 176,28 kg/j |
| NH3 | 6,45 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 16.575,0 | NOx<br>NH3 | 77,77 kg/j<br>6,18 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 862,0 | NOx<br>NH3 | 45,87 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.017,0 | NOx<br>NH3 | 52,64 kg/j<br>< 1 kg/j |



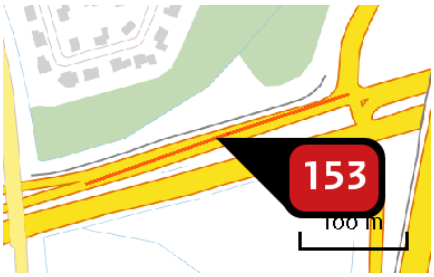

| | |
|---|---|
| Naam | 17172 |
| Locatie (X,Y) | 118399, 407399 |
| NOx | 272,99 kg/j |
| NH3 | 7,20 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 12.397,0 | NOx<br>NH3 | 84,25 kg/j<br>6,70 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.243,0 | NOx<br>NH3 | 95,79 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.240,0 | NOx<br>NH3 | 92,95 kg/j<br>< 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 17548 |
| Locatie (X,Y) | 120199, 402960 |
| NOx | 1.414,41 kg/j |
| NH3 | 49,45 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.615,0 | NOx<br>NH3 | 594,26 kg/j<br>47,26 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 752,0 | NOx<br>NH3 | 477,43 kg/j<br>1,31 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 555,0 | NOx<br>NH3 | 342,73 kg/j<br>< 1 kg/j |



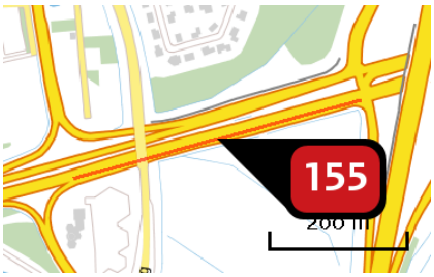

| | |
|---|---|
| Naam | 153025 |
| Locatie (X,Y) | 119973, 411018 |
| NOx | 2.697,48 kg/j |
| NH3 | 65,18 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 28.898,0 | NOx<br>NH3 | 754,94 kg/j<br>60,03 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.672,0 | NOx<br>NH3 | 791,62 kg/j<br>2,17 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.994,0 | NOx<br>NH3 | 1.150,93 kg/j<br>2,98 kg/j |



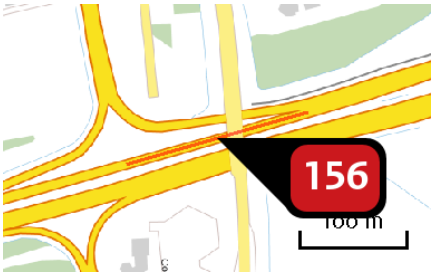

| | |
|---|---|
| Naam | 153033 |
| Locatie (X,Y) | 120191, 411039 |
| NOx | 1.608,36 kg/j |
| NH3 | 27,96 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 16.943,0 | NOx<br>NH3 | 307,89 kg/j<br>24,48 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 3.552,0 | NOx<br>NH3 | 732,00 kg/j<br>2,01 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 2.836,0 | NOx<br>NH3 | 568,47 kg/j<br>1,47 kg/j |



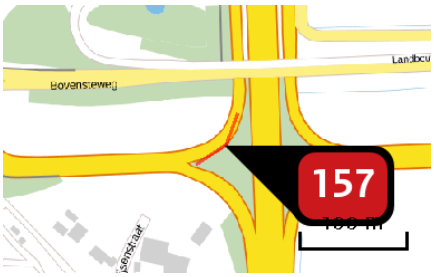

| | |
|---|---|
| Naam | 153035 |
| Locatie (X,Y) | 119898, 410959 |
| NOx | 3.084,31 kg/j |
| NH3 | 58,69 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 15.071,0 | NOx | 656,52 kg/j |
| | | | NH3 | 52,21 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.758,0 | NOx | 1.362,49 kg/j |
| | | | NH3 | 3,73 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 2.217,0 | NOx | 1.065,30 kg/j |
| | | | NH3 | 2,76 kg/j |



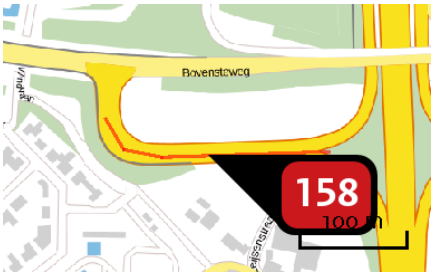

| | |
|---|---|
| Naam | 153037 |
| Locatie (X,Y) | 119768, 410951 |
| NOx | 1.813,48 kg/j |
| NH3 | 43,82 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 28.898,0 | NOx | 507,53 kg/j |
| | | | NH3 | 40,36 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.672,0 | NOx | 532,19 kg/j |
| | | | NH3 | 1,46 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.994,0 | NOx | 773,76 kg/j |
| | | | NH3 | 2,00 kg/j |



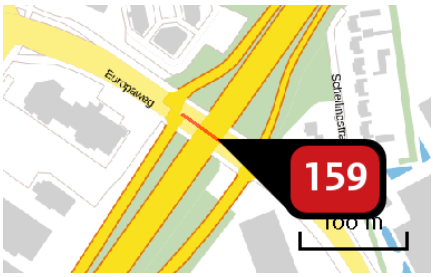

| | |
|---|---|
| Naam | 153067 |
| Locatie (X,Y) | 120029, 406804 |
| NOx | 132,52 kg/j |
| NH3 | 4,12 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 7.600,0 | NOx<br>NH3 | 49,00 kg/j<br>3,90 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 510,0 | NOx<br>NH3 | 37,29 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 650,0 | NOx<br>NH3 | 46,23 kg/j<br>< 1 kg/j |



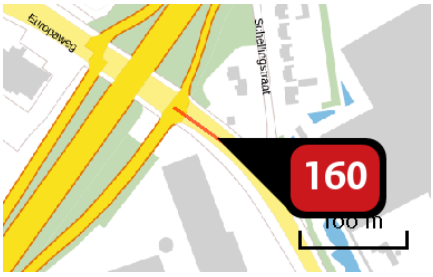

| | |
|---|---|
| Naam | 153068 |
| Locatie (X,Y) | 119890, 406783 |
| NOx | 858,31 kg/j |
| NH3 | 31,39 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 16.575,0 | NOx<br>NH3 | 378,68 kg/j<br>30,11 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 862,0 | NOx<br>NH3 | 223,34 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.017,0 | NOx<br>NH3 | 256,29 kg/j<br>< 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 153091 |
| Locatie (X,Y) | 119267, 404343 |
| NOx | 255,46 kg/j |
| NH3 | 9,86 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 14.833,0 | NOx<br>NH3 | 119,39 kg/j<br>9,49 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 772,0 | NOx<br>NH3 | 70,47 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 739,0 | NOx<br>NH3 | 65,61 kg/j<br>< 1 kg/j |



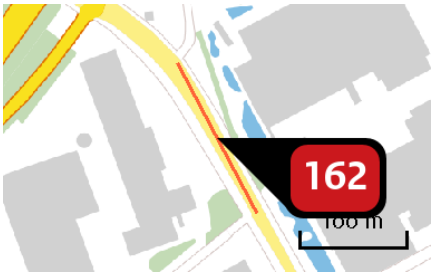

| | |
|---|---|
| Naam | 153096 |
| Locatie (X,Y) | 119339, 404292 |
| NOx | 324,44 kg/j |
| NH3 | 9,45 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.332,0 | NOx<br>NH3 | 111,75 kg/j<br>8,89 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 974,0 | NOx<br>NH3 | 108,92 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 954,0 | NOx<br>NH3 | 103,77 kg/j<br>< 1 kg/j |



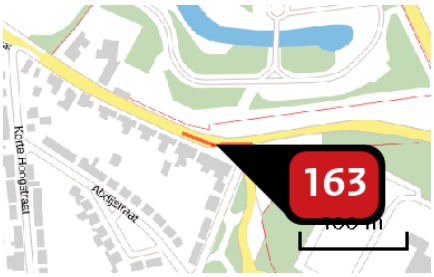

| | |
|---|---|
| Naam | 153108 |
| Locatie (X,Y) | 119546, 403964 |
| NOx | 1.247,96 kg/j |
| NH3 | 36,36 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.332,0 | NOx | 429,83 kg/j |
| | | | NH3 | 34,18 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 974,0 | NOx | 418,97 kg/j |
| | | | NH3 | 1,15 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 954,0 | NOx | 399,15 kg/j |
| | | | NH3 | 1,03 kg/j |



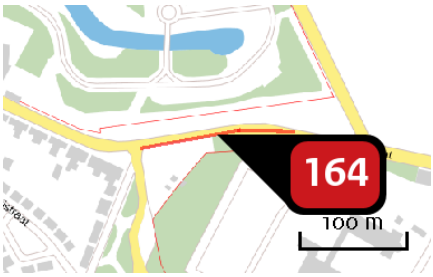

| | |
|---|---|
| Naam | 153110 |
| Locatie (X,Y) | 119415, 404195 |
| NOx | 519,22 kg/j |
| NH3 | 15,13 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.332,0 | NOx | 178,83 kg/j |
| | | | NH3 | 14,22 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 974,0 | NOx | 174,32 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 954,0 | NOx | 166,07 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



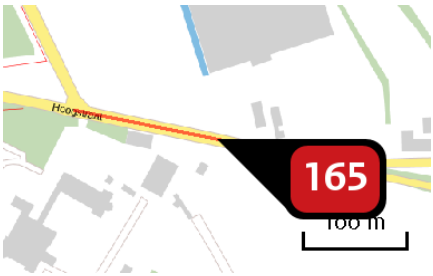

| | |
|---|---|
| Naam | 153271 |
| Locatie (X,Y) | 119378, 405727 |
| NOx | 31,92 kg/j |
| NH3 | 2,54 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 4.907,0 | NOx<br>NH3 | 31,92 kg/j<br>2,54 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 0,0 | | |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 0,0 | | |



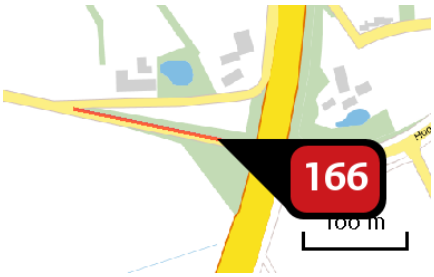

| | |
|---|---|
| Naam | 153272 |
| Locatie (X,Y) | 119481, 405740 |
| NOx | 75,94 kg/j |
| NH3 | 5,80 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 5.022,0 | NOx<br>NH3 | 72,86 kg/j<br>5,79 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 10,0 | NOx<br>NH3 | 1,65 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 9,0 | NOx<br>NH3 | 1,44 kg/j<br>< 1 kg/j |



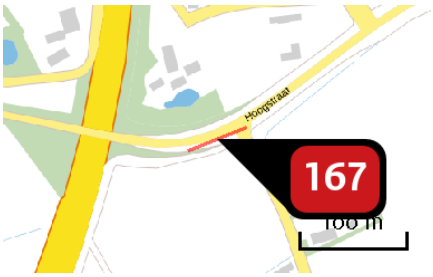

| | |
|---|---|
| Naam | 153273 |
| Locatie (X,Y) | 119755, 405699 |
| NOx | 139,35 kg/j |
| NH3 | 11,08 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 4.887,0 | NOx<br>NH3 | 139,35 kg/j<br>11,08 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 0,0 | | |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 0,0 | | |



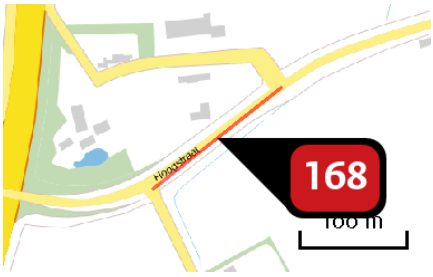

| | |
|---|---|
| Naam | 153274 |
| Locatie (X,Y) | 120029, 405642 |
| NOx | 142,05 kg/j |
| NH3 | 11,15 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 4.940,0 | NOx<br>NH3 | 140,13 kg/j<br>11,14 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 4,0 | NOx<br>NH3 | 1,29 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 2,0 | NOx<br>NH3 | < 1 kg/j<br>< 1 kg/j |



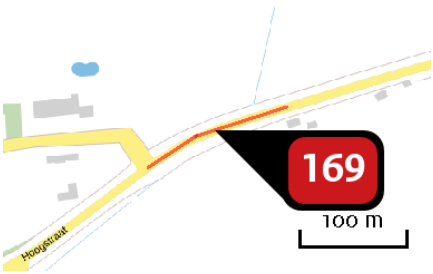

| | |
|---|---|
| Naam | 153275 |
| Locatie (X,Y) | 120192, 405624 |
| NOx | 28,76 kg/j |
| NH3 | 2,26 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 4.940,0 | NOx | 28,38 kg/j |
| | | | NH3 | 2,26 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 4,0 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 2,0 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



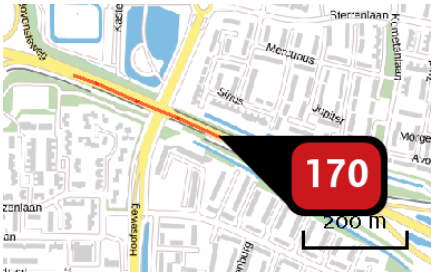

| | |
|---|---|
| Naam | 153276 |
| Locatie (X,Y) | 120278, 405681 |
| NOx | 75,42 kg/j |
| NH3 | 5,91 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 4.877,0 | NOx | 74,23 kg/j |
| | | | NH3 | 5,90 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 4,0 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3,0 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



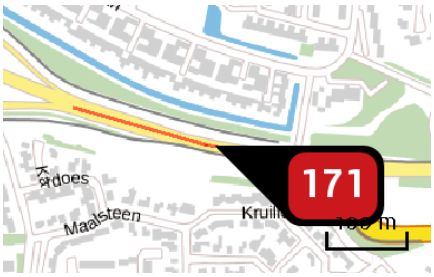

| | |
|---|---|
| Naam | 153277 |
| Locatie (X,Y) | 120399, 405763 |
| NOx | 71,44 kg/j |
| NH3 | 5,59 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 4.877,0 | NOx | 70,30 kg/j |
| | | | NH3 | 5,59 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 4,0 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3,0 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



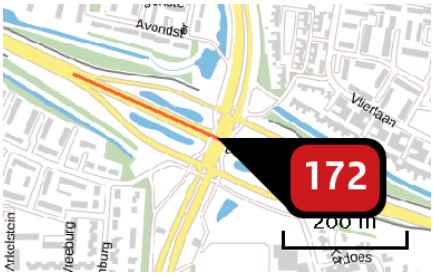

| | |
|---|---|
| Naam | 153288 |
| Locatie (X,Y) | 118706, 407271 |
| NOx | 2.510,67 kg/j |
| NH3 | 68,37 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 13.234,0 | NOx | 802,55 kg/j |
| | | | NH3 | 63,82 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.264,0 | NOx | 869,29 kg/j |
| | | | NH3 | 2,38 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.254,0 | NOx | 838,84 kg/j |
| | | | NH3 | 2,17 kg/j |



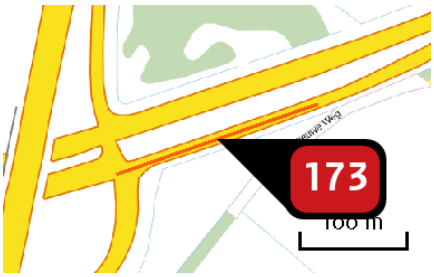

| | |
|---|---|
| Naam | 153289 |
| Locatie (X,Y) | 119617, 406894 |
| NOx | 2.392,51 kg/j |
| NH3 | 81,00 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 26.105,0 | NOx<br>NH3 | 970,90 kg/j<br>77,21 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.822,0 | NOx<br>NH3 | 768,49 kg/j<br>2,10 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.592,0 | NOx<br>NH3 | 653,12 kg/j<br>1,69 kg/j |



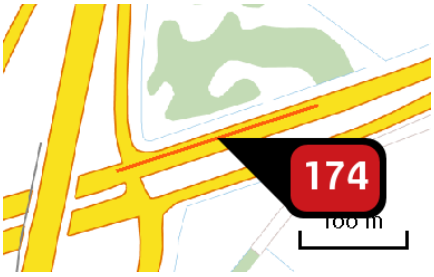

| | |
|---|---|
| Naam | 153291 |
| Locatie (X,Y) | 119210, 407045 |
| NOx | 1.777,99 kg/j |
| NH3 | 46,43 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.607,0 | NOx<br>NH3 | 542,54 kg/j<br>43,14 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.056,0 | NOx<br>NH3 | 612,55 kg/j<br>1,68 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.104,0 | NOx<br>NH3 | 622,89 kg/j<br>1,61 kg/j |



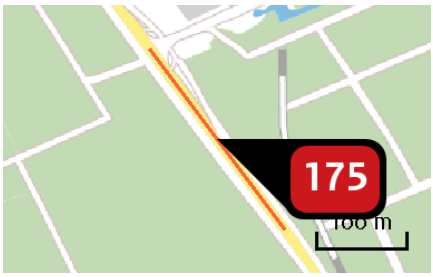

| | |
|---|---|
| Naam | 154893 |
| Locatie (X,Y) | 120371, 411094 |
| NOx | 2.204,60 kg/j |
| NH3 | 46,23 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 26.485,0 | NOx<br>NH3 | 524,86 kg/j<br>41,74 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 4.244,0 | NOx<br>NH3 | 953,79 kg/j<br>2,61 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.321,0 | NOx<br>NH3 | 725,95 kg/j<br>1,88 kg/j |



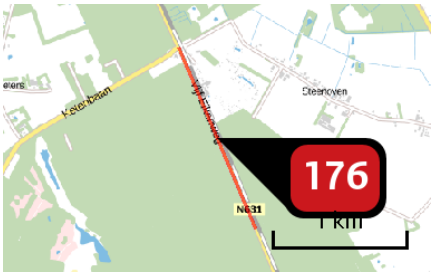

| | |
|---|---|
| Naam | 154894 |
| Locatie (X,Y) | 120349, 411130 |
| NOx | 1.891,07 kg/j |
| NH3 | 48,24 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 28.402,0 | NOx<br>NH3 | 562,45 kg/j<br>44,73 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.395,0 | NOx<br>NH3 | 537,87 kg/j<br>1,47 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.620,0 | NOx<br>NH3 | 790,75 kg/j<br>2,05 kg/j |



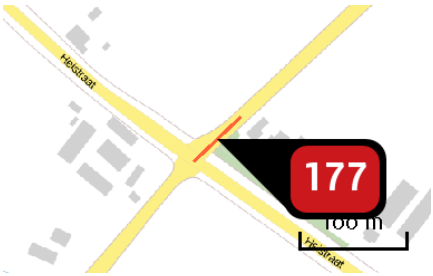

| | |
|---|---|
| Naam | 154911 |
| Locatie (X,Y) | 119991, 403298 |
| NOx | 627,71 kg/j |
| NH3 | 21,95 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.615,0 | NOx<br>NH3 | 263,73 kg/j<br>20,97 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 752,0 | NOx<br>NH3 | 211,88 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 555,0 | NOx<br>NH3 | 152,10 kg/j<br>< 1 kg/j |



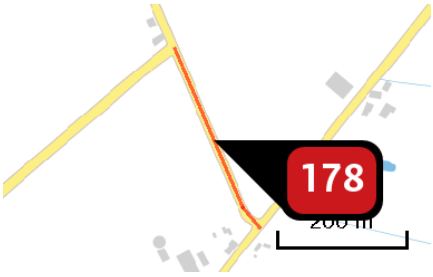

| | |
|---|---|
| Naam | 155496 |
| Locatie (X,Y) | 120601, 402043 |
| NOx | 3.303,36 kg/j |
| NH3 | 115,03 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 9.407,0 | NOx<br>NH3 | 1.381,89 kg/j<br>109,89 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 669,0 | NOx<br>NH3 | 1.114,51 kg/j<br>3,05 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 498,0 | NOx<br>NH3 | 806,96 kg/j<br>2,09 kg/j |



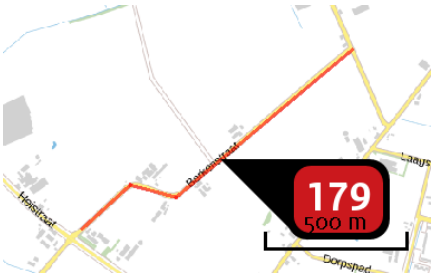

| | |
|---|---|
| Naam | 155513 |
| Locatie (X,Y) | 121478, 405250 |
| NOx | < 1 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 2,0 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 3,0 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3,0 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



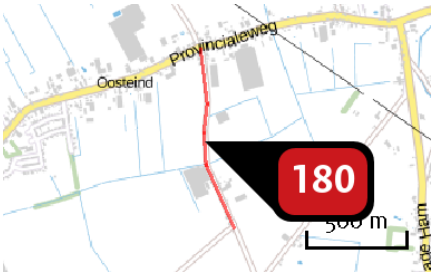

| | |
|---|---|
| Naam | 155849 |
| Locatie (X,Y) | 122509, 405759 |
| NOx | 63,97 kg/j |
| NH3 | 2,97 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.174,0 | NOx | 36,45 kg/j |
| | | | NH3 | 2,90 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 48,0 | NOx | 16,90 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 31,0 | NOx | 10,62 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



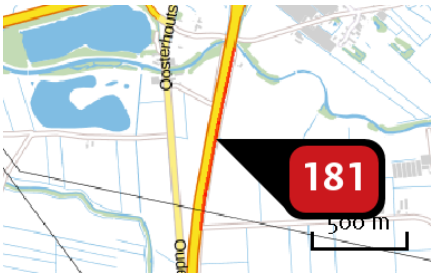

| | |
|---|---|
| Naam | 155850 |
| Locatie (X,Y) | 121987, 405514 |
| NOx | 8,44 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 2,0 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 3,0 | NOx | 4,16 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3,0 | NOx | 4,04 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 155851 |
| Locatie (X,Y) | 122301, 406331 |
| NOx | 187,72 kg/j |
| NH3 | 8,96 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.175,0 | NOx | 110,00 kg/j |
| | | | NH3 | 8,75 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 45,0 | NOx | 47,78 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 29,0 | NOx | 29,95 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



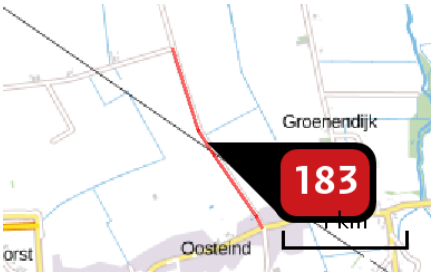

| | |
|---|---|
| Naam | 155852 |
| Locatie (X,Y) | 120023, 410092 |
| NOx | 438,54 kg/j |
| NH3 | 16,42 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 2.037,0 | NOx<br>NH3 | 198,44 kg/j<br>15,78 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 122,0 | NOx<br>NH3 | 134,79 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 98,0 | NOx<br>NH3 | 105,31 kg/j<br>< 1 kg/j |



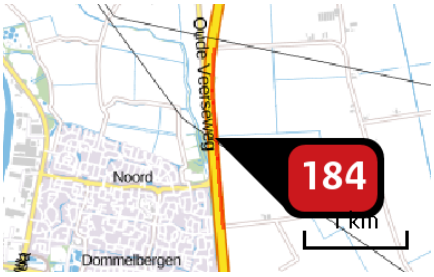

| | |
|---|---|
| Naam | 155853 |
| Locatie (X,Y) | 121221, 409534 |
| NOx | 476,46 kg/j |
| NH3 | 16,31 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 712,0 | NOx<br>NH3 | 195,56 kg/j<br>15,55 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 61,0 | NOx<br>NH3 | 190,01 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 30,0 | NOx<br>NH3 | 90,89 kg/j<br>< 1 kg/j |



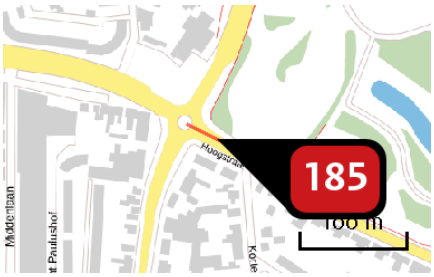

| | |
|---|---|
| Naam | 155854 |
| Locatie (X,Y) | 121836, 407471 |
| NOx | 334,62 kg/j |
| NH3 | 12,45 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 917,0 | NOx | 150,38 kg/j |
| | | | NH3 | 11,96 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 66,0 | NOx | 122,74 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 34,0 | NOx | 61,50 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



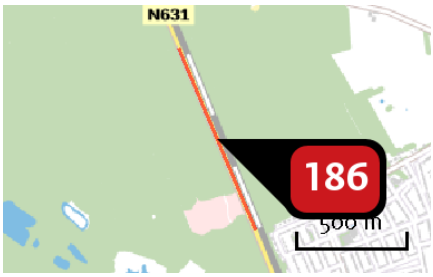

| | |
|---|---|
| Naam | 155855 |
| Locatie (X,Y) | 119955, 408752 |
| NOx | 488,80 kg/j |
| NH3 | 19,23 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.326,0 | NOx | 233,21 kg/j |
| | | | NH3 | 18,54 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 62,0 | NOx | 123,66 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 68,0 | NOx | 131,92 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 156144 |
| Locatie (X,Y) | 119161, 405843 |
| NOx | 30,21 kg/j |
| NH3 | 2,40 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 4.915,0 | NOx<br>NH3 | 30,21 kg/j<br>2,40 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 0,0 | | |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 0,0 | | |



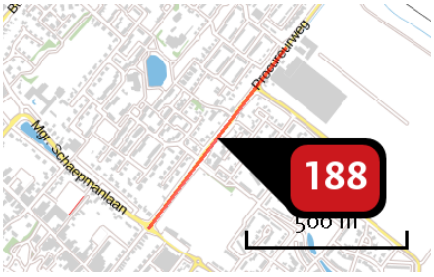

| | |
|---|---|
| Naam | 161268 |
| Locatie (X,Y) | 121060, 400955 |
| NOx | 2.014,75 kg/j |
| NH3 | 70,09 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 9.463,0 | NOx<br>NH3 | 841,99 kg/j<br>66,95 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 672,0 | NOx<br>NH3 | 678,09 kg/j<br>1,86 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 504,0 | NOx<br>NH3 | 494,66 kg/j<br>1,28 kg/j |



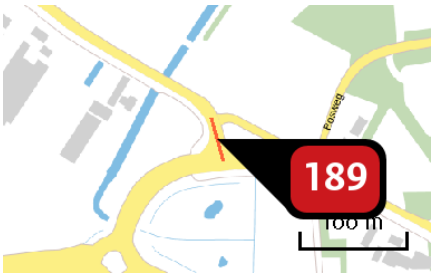

| | |
|---|---|
| Naam | 161269 |
| Locatie (X,Y) | 121230, 400540 |
| NOx | 45,87 kg/j |
| NH3 | 1,60 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 9.463,0 | NOx<br>NH3 | 19,17 kg/j<br>1,52 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 672,0 | NOx<br>NH3 | 15,44 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 504,0 | NOx<br>NH3 | 11,26 kg/j<br>< 1 kg/j |



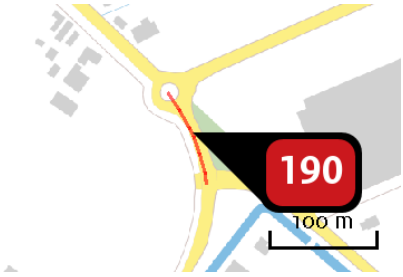

| | |
|---|---|
| Naam | 292214976 |
| Locatie (X,Y) | 124683, 404650 |
| NOx | 903,20 kg/j |
| NH3 | 36,31 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 6.231,0 | NOx<br>NH3 | 441,06 kg/j<br>35,07 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 352,0 | NOx<br>NH3 | 282,56 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 230,0 | NOx<br>NH3 | 179,58 kg/j<br>< 1 kg/j |



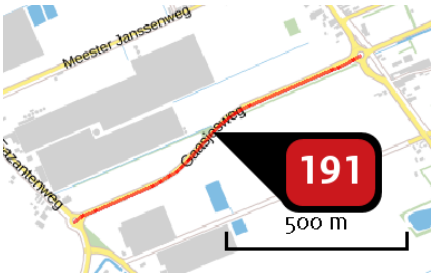

| | |
|---|---|
| Naam | 292215798 |
| Locatie (X,Y) | 126987, 402452 |
| NOx | 59,22 kg/j |
| NH3 | 2,18 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 6.862,0 | NOx | 26,36 kg/j |
| | | | NH3 | 2,10 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 440,0 | NOx | 19,17 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 323,0 | NOx | 13,69 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



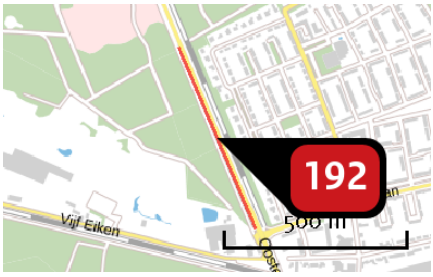

| | |
|---|---|
| Naam | 292232158 |
| Locatie (X,Y) | 125261, 405524 |
| NOx | 131,05 kg/j |
| NH3 | 4,30 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 5.578,0 | NOx | 51,44 kg/j |
| | | | NH3 | 4,09 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 452,0 | NOx | 47,27 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 318,0 | NOx | 32,35 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



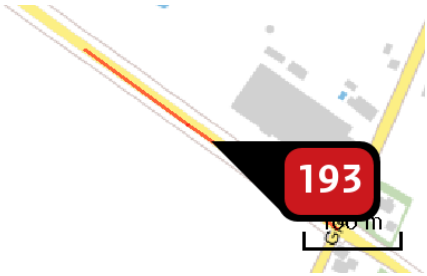

| | |
|---|---|
| Naam | 292232160 |
| Locatie (X,Y) | 125623, 405807 |
| NOx | 1.142,36 kg/j |
| NH3 | 40,96 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 5.264,0 | NOx<br>NH3 | 493,11 kg/j<br>39,21 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 403,0 | NOx<br>NH3 | 428,12 kg/j<br>1,17 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 214,0 | NOx<br>NH3 | 221,13 kg/j<br>< 1 kg/j |



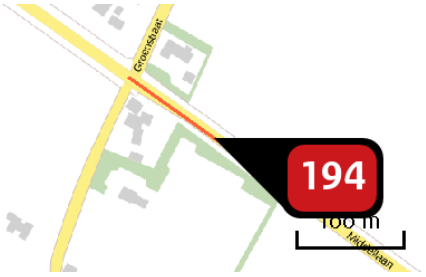

| | |
|---|---|
| Naam | 292241015 |
| Locatie (X,Y) | 121334, 400285 |
| NOx | 1.217,86 kg/j |
| NH3 | 42,37 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 9.463,0 | NOx<br>NH3 | 508,96 kg/j<br>40,47 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 672,0 | NOx<br>NH3 | 409,89 kg/j<br>1,12 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 504,0 | NOx<br>NH3 | 299,01 kg/j<br>< 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 292241017 |
| Locatie (X,Y) | 121909, 404908 |
| NOx | 556,18 kg/j |
| NH3 | 28,29 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.848,0 | NOx | 348,71 kg/j |
| | | | NH3 | 27,73 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 360,0 | NOx | 131,24 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 215,0 | NOx | 76,24 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



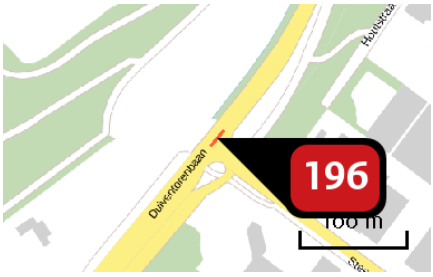

| | |
|---|---|
| Naam | 292241090 |
| Locatie (X,Y) | 122118, 404762 |
| NOx | 289,21 kg/j |
| NH3 | 13,62 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 8.540,0 | NOx | 167,10 kg/j |
| | | | NH3 | 13,29 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 348,0 | NOx | 77,22 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 208,0 | NOx | 44,89 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



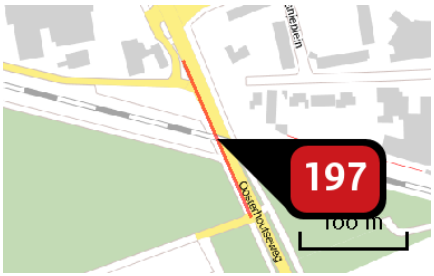

| | |
|---|---|
| Naam | 292241133 |
| Locatie (X,Y) | 122319, 403679 |
| NOx | 578,29 kg/j |
| NH3 | 18,03 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 5.557,0 | NOx<br>NH3 | 214,49 kg/j<br>17,06 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 550,0 | NOx<br>NH3 | 240,75 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 289,0 | NOx<br>NH3 | 123,05 kg/j<br>< 1 kg/j |



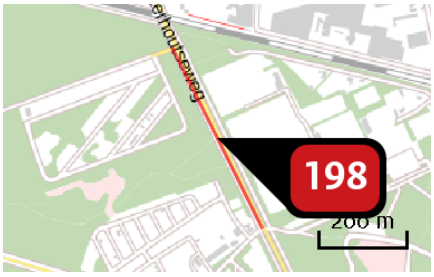

| | |
|---|---|
| Naam | 292241134 |
| Locatie (X,Y) | 122214, 403513 |
| NOx | 22,72 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 5.557,0 | NOx<br>NH3 | 8,43 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 550,0 | NOx<br>NH3 | 9,46 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 289,0 | NOx<br>NH3 | 4,83 kg/j<br>< 1 kg/j |



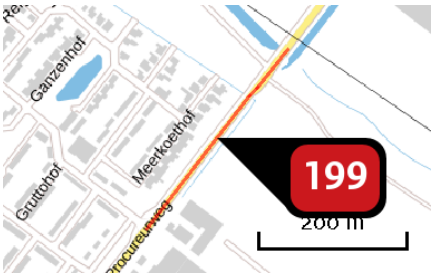

| | |
|---|---|
| Naam | 292247894 |
| Locatie (X,Y) | 121498, 399899 |
| NOx | 378,62 kg/j |
| NH3 | 11,80 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 8.876,0 | NOx | 140,39 kg/j |
| | | | NH3 | 11,16 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 796,0 | NOx | 142,78 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 547,0 | NOx | 95,44 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



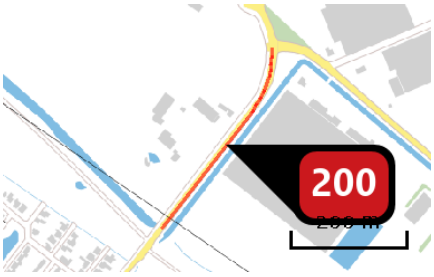

| | |
|---|---|
| Naam | 292247895 |
| Locatie (X,Y) | 121631, 399625 |
| NOx | 1.104,13 kg/j |
| NH3 | 34,42 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 8.876,0 | NOx | 409,42 kg/j |
| | | | NH3 | 32,56 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 796,0 | NOx | 416,39 kg/j |
| | | | NH3 | 1,14 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 547,0 | NOx | 278,32 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



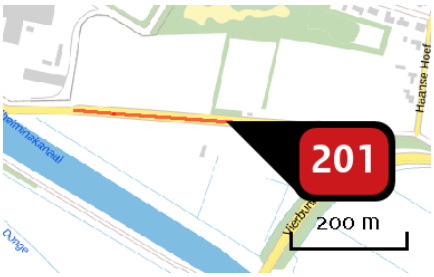

| | |
|---|---|
| Naam | 292247957 |
| Locatie (X,Y) | 124990, 405049 |
| NOx | 321,40 kg/j |
| NH3 | 11,37 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 4.397,0 | NOx | 136,79 kg/j |
| | | | NH3 | 10,88 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 318,0 | NOx | 112,20 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 211,0 | NOx | 72,41 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 292247958 |
| Locatie (X,Y) | 125195, 405311 |
| NOx | 385,54 kg/j |
| NH3 | 13,64 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 4.397,0 | NOx | 164,09 kg/j |
| | | | NH3 | 13,05 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 318,0 | NOx | 134,59 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 211,0 | NOx | 86,86 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



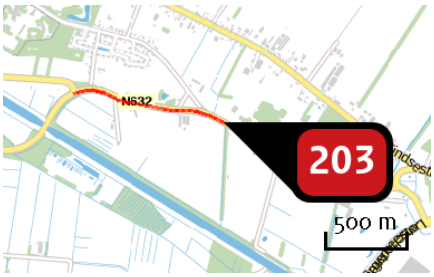

| | |
|---|---|
| Naam | 292248458 |
| Locatie (X,Y) | 124708, 402980 |
| NOx | 531,03 kg/j |
| NH3 | 21,93 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 4.988,0 | NOx | 266,82 kg/j |
| | | | NH3 | 21,22 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 277,0 | NOx | 168,04 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 163,0 | NOx | 96,18 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



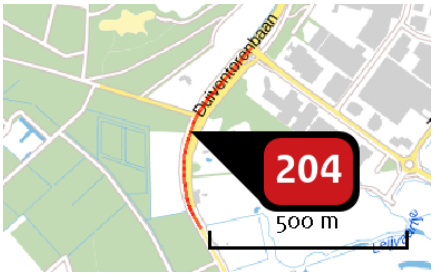

| | |
|---|---|
| Naam | 292248953 |
| Locatie (X,Y) | 124502, 402546 |
| NOx | 3.853,56 kg/j |
| NH3 | 78,20 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 7.318,0 | NOx | 884,29 kg/j |
| | | | NH3 | 70,32 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 948,0 | NOx | 1.299,12 kg/j |
| | | | NH3 | 3,56 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.253,0 | NOx | 1.670,15 kg/j |
| | | | NH3 | 4,32 kg/j |



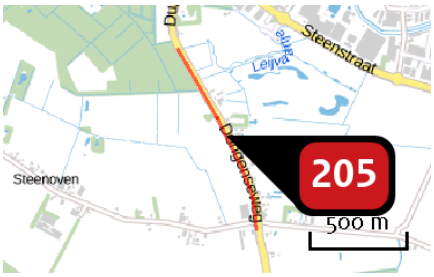

| | |
|---|---|
| Naam | 292248990 |
| Locatie (X,Y) | 125855, 402722 |
| NOx | 7.093,61 kg/j |
| NH3 | 174,73 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.673,0 | NOx | 2.028,14 kg/j |
| | | | NH3 | 161,28 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.054,0 | NOx | 2.271,37 kg/j |
| | | | NH3 | 6,22 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.333,0 | NOx | 2.794,10 kg/j |
| | | | NH3 | 7,23 kg/j |



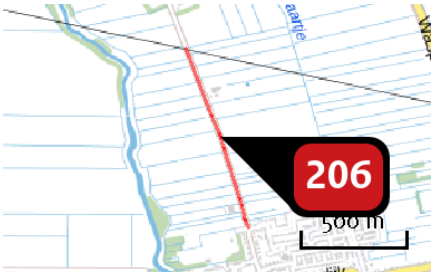

| | |
|---|---|
| Naam | 292249434 |
| Locatie (X,Y) | 122058, 403298 |
| NOx | 882,48 kg/j |
| NH3 | 28,30 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 6.479,0 | NOx | 337,54 kg/j |
| | | | NH3 | 26,84 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 579,0 | NOx | 342,08 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 353,0 | NOx | 202,86 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 292253785 |
| Locatie (X,Y) | 122328, 402614 |
| NOx | 1.731,23 kg/j |
| NH3 | 55,52 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 6.479,0 | NOx | 662,18 kg/j |
| | | | NH3 | 52,66 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 579,0 | NOx | 671,09 kg/j |
| | | | NH3 | 1,84 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 353,0 | NOx | 397,96 kg/j |
| | | | NH3 | 1,03 kg/j |



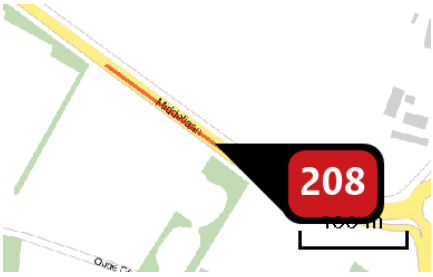

| | |
|---|---|
| Naam | 292253952 |
| Locatie (X,Y) | 123871, 408486 |
| NOx | 456,91 kg/j |
| NH3 | 10,85 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.387,0 | NOx | 125,39 kg/j |
| | | | NH3 | 9,97 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 158,0 | NOx | 161,99 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 170,0 | NOx | 169,53 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



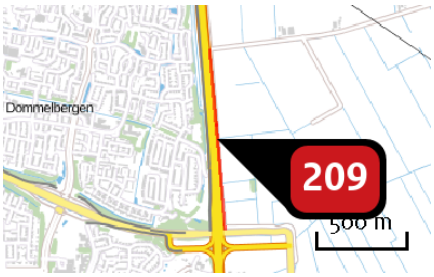

| | |
|---|---|
| Naam | 292253970 |
| Locatie (X,Y) | 122459, 404568 |
| NOx | 171,26 kg/j |
| NH3 | 8,07 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 8.548,0 | NOx | 98,99 kg/j |
| | | | NH3 | 7,87 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 348,0 | NOx | 45,70 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 208,0 | NOx | 26,57 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



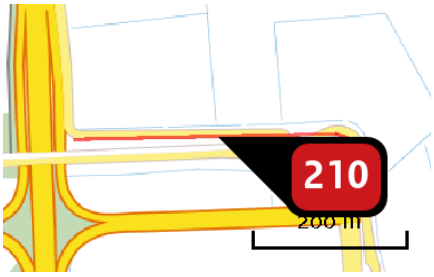

| | |
|---|---|
| Naam | 292253971 |
| Locatie (X,Y) | 122296, 404634 |
| NOx | 369,98 kg/j |
| NH3 | 17,42 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 8.540,0 | NOx | 213,76 kg/j |
| | | | NH3 | 17,00 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 348,0 | NOx | 98,79 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 208,0 | NOx | 57,43 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 292286216 |
| Locatie (X,Y) | 120069, 407394 |
| NOx | 362,20 kg/j |
| NH3 | 15,09 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.831,0 | NOx | 183,76 kg/j |
| | | | NH3 | 14,61 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 78,0 | NOx | 88,77 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 81,0 | NOx | 89,67 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



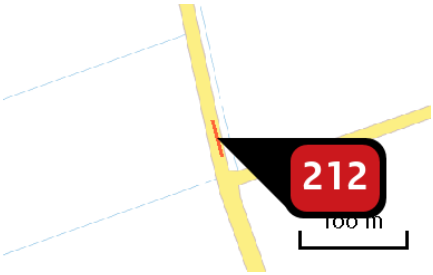

| | |
|---|---|
| Naam | 292286217 |
| Locatie (X,Y) | 120295, 406904 |
| NOx | 136,04 kg/j |
| NH3 | 5,67 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.831,0 | NOx | 69,02 kg/j |
| | | | NH3 | 5,49 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 78,0 | NOx | 33,34 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 81,0 | NOx | 33,68 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



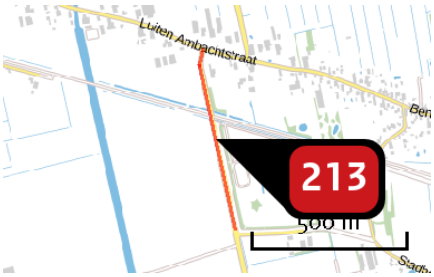

| | |
|---|---|
| Naam | 292310929 |
| Locatie (X,Y) | 123533, 409364 |
| NOx | 497,98 kg/j |
| NH3 | 12,13 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.408,0 | NOx | 140,61 kg/j |
| | | | NH3 | 11,18 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 157,0 | NOx | 177,81 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 163,0 | NOx | 179,56 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



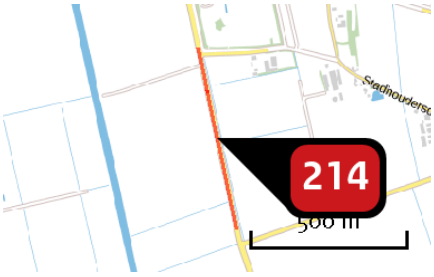

| | |
|---|---|
| Naam | 292310930 |
| Locatie (X,Y) | 123362, 409843 |
| NOx | 16,53 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.416,0 | NOx | 4,69 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 157,0 | NOx | 5,89 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 163,0 | NOx | 5,95 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



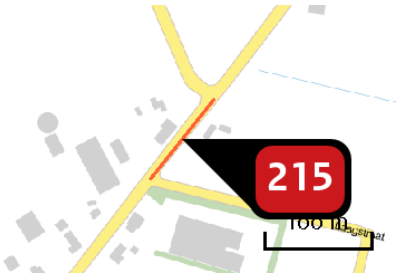

| | |
|---|---|
| Naam | 292310931 |
| Locatie (X,Y) | 123172, 410719 |
| NOx | 434,98 kg/j |
| NH3 | 9,58 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.836,0 | NOx | 109,54 kg/j |
| | | | NH3 | 8,71 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 268,0 | NOx | 181,32 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 219,0 | NOx | 144,12 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 292310932 |
| Locatie (X,Y) | 123295, 410145 |
| NOx | 296,80 kg/j |
| NH3 | 7,26 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.416,0 | NOx | 84,15 kg/j |
| | | | NH3 | 6,69 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 157,0 | NOx | 105,81 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 163,0 | NOx | 106,85 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



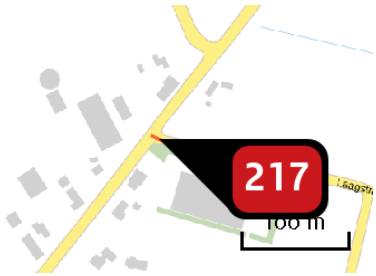

| | |
|---|---|
| Naam | 292310948 |
| Locatie (X,Y) | 122550, 405587 |
| NOx | 41,95 kg/j |
| NH3 | 1,59 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 2.017,0 | NOx<br>NH3 | 19,17 kg/j<br>1,52 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 118,0 | NOx<br>NH3 | 12,72 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 96,0 | NOx<br>NH3 | 10,06 kg/j<br>< 1 kg/j |



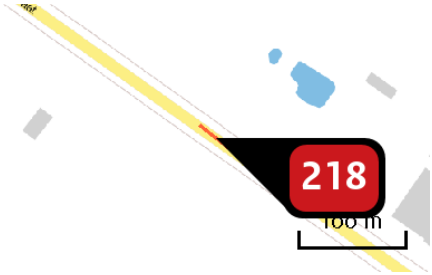

| | |
|---|---|
| Naam | 292310950 |
| Locatie (X,Y) | 122720, 405498 |
| NOx | 248,37 kg/j |
| NH3 | 12,41 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 3.799,0 | NOx<br>NH3 | 152,83 kg/j<br>12,15 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 117,0 | NOx<br>NH3 | 53,38 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 95,0 | NOx<br>NH3 | 42,16 kg/j<br>< 1 kg/j |



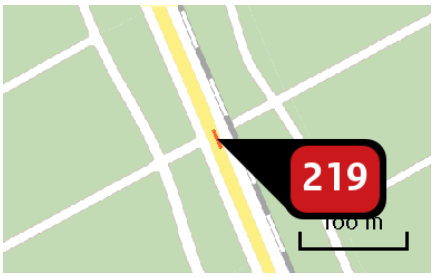

| | |
|---|---|
| Naam | 292310952 |
| Locatie (X,Y) | 122527, 405548 |
| NOx | 8,35 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 3.799,0 | NOx<br>NH3 | 5,14 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 117,0 | NOx<br>NH3 | 1,79 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 95,0 | NOx<br>NH3 | 1,42 kg/j<br>< 1 kg/j |



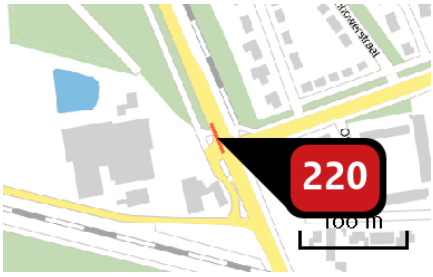

| | |
|---|---|
| Naam | 292310958 |
| Locatie (X,Y) | 121765, 405014 |
| NOx | 66,75 kg/j |
| NH3 | 3,39 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.848,0 | NOx<br>NH3 | 41,85 kg/j<br>3,33 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 360,0 | NOx<br>NH3 | 15,75 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 215,0 | NOx<br>NH3 | 9,15 kg/j<br>< 1 kg/j |



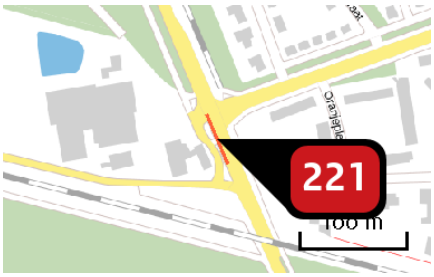

| | |
|---|---|
| Naam | 292310960 |
| Locatie (X,Y) | 120887, 401368 |
| NOx | 37,76 kg/j |
| NH3 | 1,31 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 9.463,0 | NOx<br>NH3 | 15,78 kg/j<br>1,25 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 672,0 | NOx<br>NH3 | 12,71 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 504,0 | NOx<br>NH3 | 9,27 kg/j<br>< 1 kg/j |



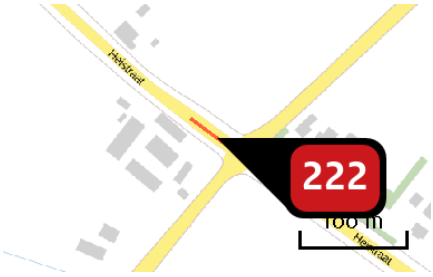

| | |
|---|---|
| Naam | 292310962 |
| Locatie (X,Y) | 121443, 400028 |
| NOx | 67,36 kg/j |
| NH3 | 2,10 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 8.877,0 | NOx<br>NH3 | 24,98 kg/j<br>1,99 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 796,0 | NOx<br>NH3 | 25,40 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 547,0 | NOx<br>NH3 | 16,98 kg/j<br>< 1 kg/j |



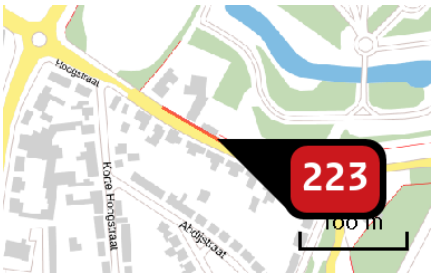

| | |
|---|---|
| Naam | 292310963 |
| Locatie (X,Y) | 121458, 399993 |
| NOx | 117,29 kg/j |
| NH3 | 3,66 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 8.877,0 | NOx<br>NH3 | 43,50 kg/j<br>3,46 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 796,0 | NOx<br>NH3 | 44,23 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 547,0 | NOx<br>NH3 | 29,56 kg/j<br>< 1 kg/j |



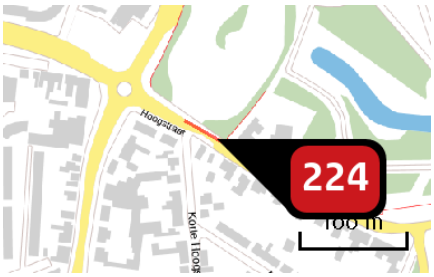

| | |
|---|---|
| Naam | 292379948 |
| Locatie (X,Y) | 121432, 405248 |
| NOx | 104,42 kg/j |
| NH3 | 5,28 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.836,0 | NOx<br>NH3 | 65,10 kg/j<br>5,18 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 364,0 | NOx<br>NH3 | 24,80 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 219,0 | NOx<br>NH3 | 14,51 kg/j<br>< 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 292379963 |
| Locatie (X,Y) | 119297, 405766 |
| NOx | 57,95 kg/j |
| NH3 | 4,61 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 4.907,0 | NOx<br>NH3 | 57,95 kg/j<br>4,61 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 0,0 | | |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 0,0 | | |



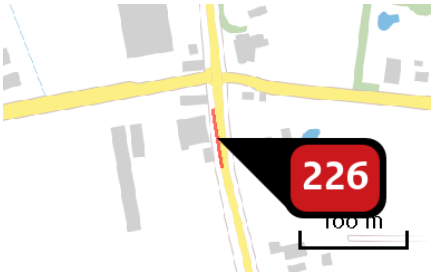

| | |
|---|---|
| Naam | 292379964 |
| Locatie (X,Y) | 119217, 405812 |
| NOx | 33,62 kg/j |
| NH3 | 2,67 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 4.907,0 | NOx<br>NH3 | 33,62 kg/j<br>2,67 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 0,0 | | |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 0,0 | | |



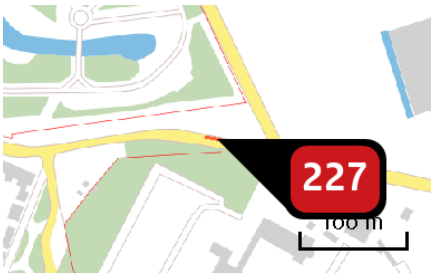

| | |
|---|---|
| Naam | 292379965 |
| Locatie (X,Y) | 121472, 405221 |
| NOx | 63,96 kg/j |
| NH3 | 3,25 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.834,0 | NOx | 40,01 kg/j |
| | | | NH3 | 3,18 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 361,0 | NOx | 15,12 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 217,0 | NOx | 8,84 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



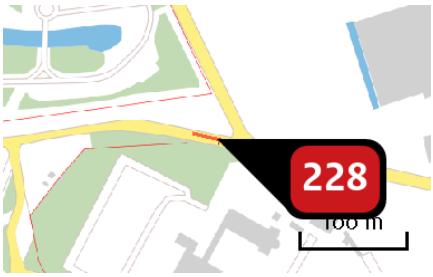

| | |
|---|---|
| Naam | 292380602 |
| Locatie (X,Y) | 122485, 402114 |
| NOx | 65,86 kg/j |
| NH3 | 2,24 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 5.109,0 | NOx | 26,90 kg/j |
| | | | NH3 | 2,14 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 384,0 | NOx | 22,93 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 276,0 | NOx | 16,03 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



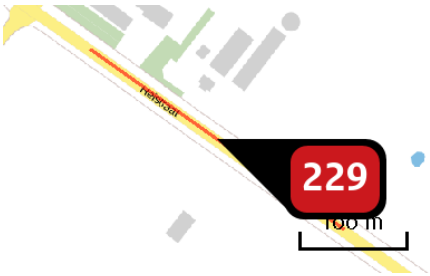

| | |
|---|---|
| Naam | 292387970 |
| Locatie (X,Y) | 119563, 405740 |
| NOx | 10,83 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 4.887,0 | NOx<br>NH3 | 10,83 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 0,0 | | |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 0,0 | | |



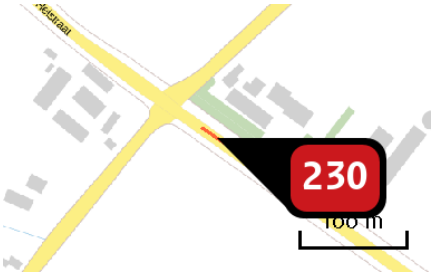

| | |
|---|---|
| Naam | 292387971 |
| Locatie (X,Y) | 119595, 405732 |
| NOx | 21,93 kg/j |
| NH3 | 1,74 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 4.887,0 | NOx<br>NH3 | 21,93 kg/j<br>1,74 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 0,0 | | |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 0,0 | | |



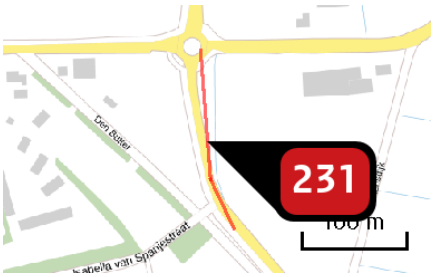

| | |
|---|---|
| Naam | 292387984 |
| Locatie (X,Y) | 121632, 405109 |
| NOx | 505,88 kg/j |
| NH3 | 25,67 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.834,0 | NOx<br>NH3 | 316,41 kg/j<br>25,16 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 361,0 | NOx<br>NH3 | 119,57 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 217,0 | NOx<br>NH3 | 69,91 kg/j<br>< 1 kg/j |



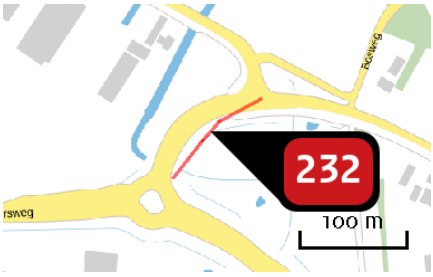

| | |
|---|---|
| Naam | 292387985 |
| Locatie (X,Y) | 121500, 405202 |
| NOx | 57,59 kg/j |
| NH3 | 2,92 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.834,0 | NOx<br>NH3 | 36,02 kg/j<br>2,86 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 361,0 | NOx<br>NH3 | 13,61 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 217,0 | NOx<br>NH3 | 7,96 kg/j<br>< 1 kg/j |



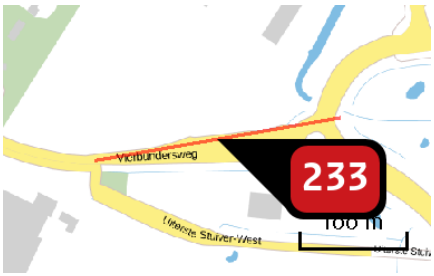

| | |
|---|---|
| Naam | 292397169 |
| Locatie (X,Y) | 123598, 400195 |
| NOx | 142,58 kg/j |
| NH3 | 5,89 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 4.018,0 | NOx<br>NH3 | 71,69 kg/j<br>5,70 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 219,0 | NOx<br>NH3 | 44,31 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 135,0 | NOx<br>NH3 | 26,57 kg/j<br>< 1 kg/j |



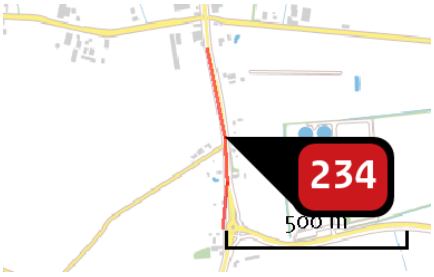

| | |
|---|---|
| Naam | 292397257 |
| Locatie (X,Y) | 126945, 402404 |
| NOx | 305,75 kg/j |
| NH3 | 10,22 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.887,0 | NOx<br>NH3 | 122,37 kg/j<br>9,73 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 716,0 | NOx<br>NH3 | 91,27 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 743,0 | NOx<br>NH3 | 92,12 kg/j<br>< 1 kg/j |



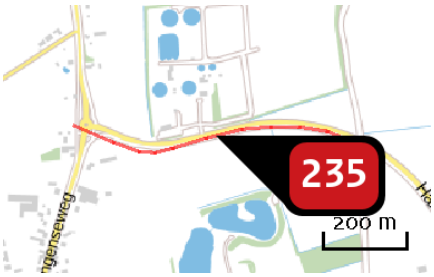

| | |
|---|---|
| Naam | 292397258 |
| Locatie (X,Y) | 126797, 402341 |
| NOx | 883,75 kg/j |
| NH3 | 21,44 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.659,0 | NOx<br>NH3 | 248,41 kg/j<br>19,75 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.085,0 | NOx<br>NH3 | 286,76 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.356,0 | NOx<br>NH3 | 348,58 kg/j<br>< 1 kg/j |



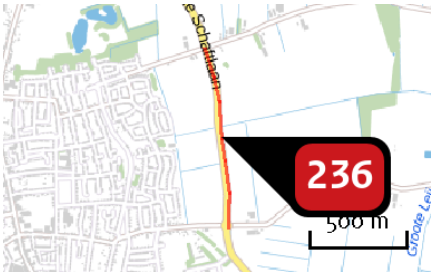

| | |
|---|---|
| Naam | 292410517 |
| Locatie (X,Y) | 122540, 401844 |
| NOx | 631,90 kg/j |
| NH3 | 21,52 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 5.109,0 | NOx<br>NH3 | 258,10 kg/j<br>20,52 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 384,0 | NOx<br>NH3 | 220,00 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 276,0 | NOx<br>NH3 | 153,80 kg/j<br>< 1 kg/j |



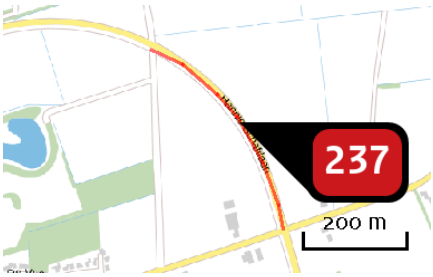

| | |
|---|---|
| Naam | 292410523 |
| Locatie (X,Y) | 122873, 401572 |
| NOx | 355,75 kg/j |
| NH3 | 12,51 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 2.080,0 | NOx | 150,46 kg/j |
| | | | NH3 | 11,96 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 153,0 | NOx | 125,51 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 100,0 | NOx | 79,79 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



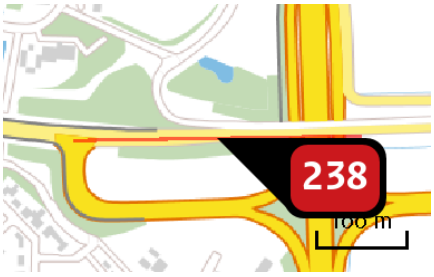

| | |
|---|---|
| Naam | 292410526 |
| Locatie (X,Y) | 123555, 400749 |
| NOx | 464,03 kg/j |
| NH3 | 16,42 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 2.087,0 | NOx | 197,45 kg/j |
| | | | NH3 | 15,70 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 158,0 | NOx | 169,52 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 93,0 | NOx | 97,06 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



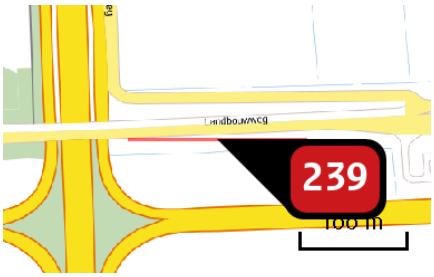

| | |
|---|---|
| Naam | 292410527 |
| Locatie (X,Y) | 123390, 401408 |
| NOx | 213,40 kg/j |
| NH3 | 7,80 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 2.080,0 | NOx<br>NH3 | 94,07 kg/j<br>7,48 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 149,0 | NOx<br>NH3 | 76,42 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 86,0 | NOx<br>NH3 | 42,90 kg/j<br>< 1 kg/j |



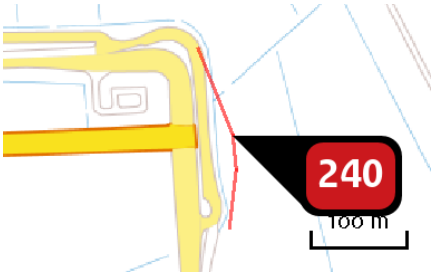

| | |
|---|---|
| Naam | 292423478 |
| Locatie (X,Y) | 119956, 406865 |
| NOx | 1.915,31 kg/j |
| NH3 | 58,83 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 21.780,0 | NOx<br>NH3 | 699,04 kg/j<br>55,59 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.760,0 | NOx<br>NH3 | 640,61 kg/j<br>1,75 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.626,0 | NOx<br>NH3 | 575,66 kg/j<br>1,49 kg/j |



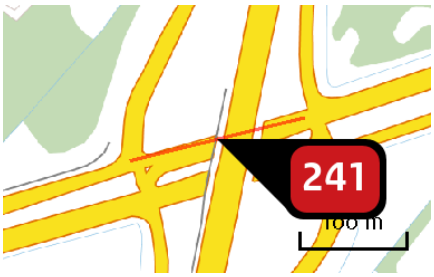

| | |
|---|---|
| Naam | 292423496 |
| Locatie (X,Y) | 120197, 406868 |
| NOx | 996,58 kg/j |
| NH3 | 30,61 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 21.780,0 | NOx<br>NH3 | 363,73 kg/j<br>28,92 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.760,0 | NOx<br>NH3 | 333,32 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.626,0 | NOx<br>NH3 | 299,53 kg/j<br>< 1 kg/j |



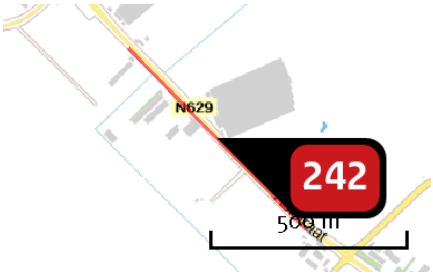

| | |
|---|---|
| Naam | 292423519 |
| Locatie (X,Y) | 120516, 406806 |
| NOx | 70,98 kg/j |
| NH3 | 2,96 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.831,0 | NOx<br>NH3 | 36,01 kg/j<br>2,86 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 78,0 | NOx<br>NH3 | 17,40 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 81,0 | NOx<br>NH3 | 17,57 kg/j<br>< 1 kg/j |



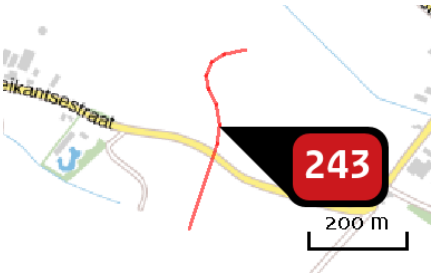

| | |
|---|---|
| Naam | 292423537 |
| Locatie (X,Y) | 120176, 411079 |
| NOx | 1.528,93 kg/j |
| NH3 | 40,96 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 28.694,0 | NOx<br>NH3 | 480,21 kg/j<br>38,19 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.204,0 | NOx<br>NH3 | 418,30 kg/j<br>1,15 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.415,0 | NOx<br>NH3 | 630,42 kg/j<br>1,63 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 292423636 |
| Locatie (X,Y) | 121124, 405533 |
| NOx | 148,56 kg/j |
| NH3 | 4,48 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 818,0 | NOx<br>NH3 | 53,14 kg/j<br>4,23 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 77,0 | NOx<br>NH3 | 56,73 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 54,0 | NOx<br>NH3 | 38,69 kg/j<br>< 1 kg/j |



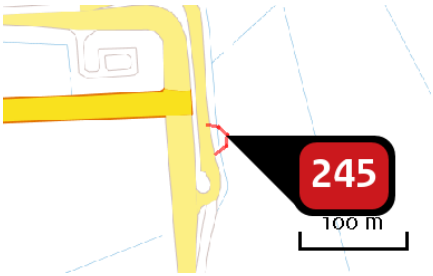

| | |
|---|---|
| Naam | 292423571 |
| Locatie (X,Y) | 120907, 405086 |
| NOx | 297,70 kg/j |
| NH3 | 4,87 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.222,0 | NOx<br>NH3 | 53,10 kg/j<br>4,22 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 225,0 | NOx<br>NH3 | 110,88 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 279,0 | NOx<br>NH3 | 133,73 kg/j<br>< 1 kg/j |



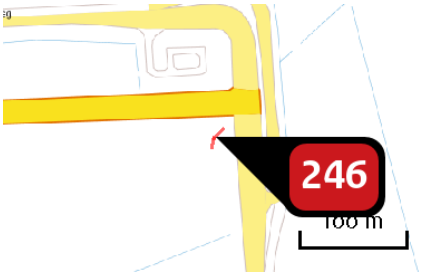

| | |
|---|---|
| Naam | 292423572 |
| Locatie (X,Y) | 121157, 405292 |
| NOx | 629,27 kg/j |
| NH3 | 33,70 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.056,0 | NOx<br>NH3 | 416,67 kg/j<br>33,13 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 290,0 | NOx<br>NH3 | 136,27 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 167,0 | NOx<br>NH3 | 76,33 kg/j<br>< 1 kg/j |



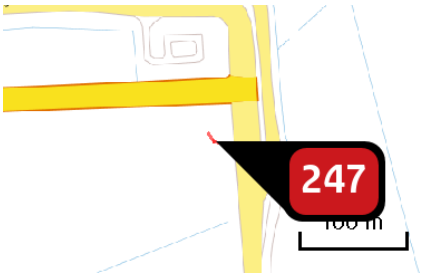

| | |
|---|---|
| Naam | 292423576 |
| Locatie (X,Y) | 120509, 406773 |
| NOx | 90,36 kg/j |
| NH3 | 2,77 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 7.631,0 | NOx<br>NH3 | 32,87 kg/j<br>2,61 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 505,0 | NOx<br>NH3 | 24,67 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 691,0 | NOx<br>NH3 | 32,83 kg/j<br>< 1 kg/j |



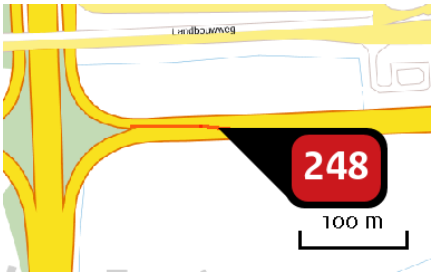

| | |
|---|---|
| Naam | 292423580 |
| Locatie (X,Y) | 120435, 406771 |
| NOx | 47,04 kg/j |
| NH3 | 1,51 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 8.796,0 | NOx<br>NH3 | 17,98 kg/j<br>1,43 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 560,0 | NOx<br>NH3 | 12,98 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 713,0 | NOx<br>NH3 | 16,08 kg/j<br>< 1 kg/j |



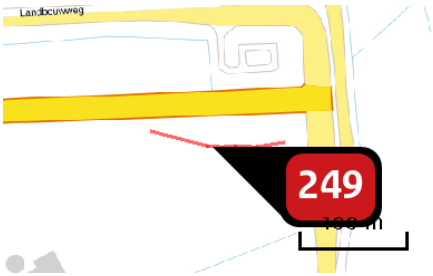

| | |
|---|---|
| Naam | 292423581 |
| Locatie (X,Y) | 120437, 406755 |
| NOx | 34,01 kg/j |
| NH3 | 1,42 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 8.385,0 | NOx<br>NH3 | 17,33 kg/j<br>1,38 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 426,0 | NOx<br>NH3 | 9,98 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 294,0 | NOx<br>NH3 | 6,70 kg/j<br>< 1 kg/j |



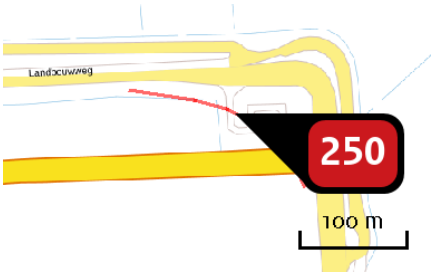

| | |
|---|---|
| Naam | 292423582 |
| Locatie (X,Y) | 120229, 406794 |
| NOx | 655,37 kg/j |
| NH3 | 23,67 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 17.181,0 | NOx<br>NH3 | 285,27 kg/j<br>22,68 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 986,0 | NOx<br>NH3 | 185,66 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.007,0 | NOx<br>NH3 | 184,44 kg/j<br>< 1 kg/j |



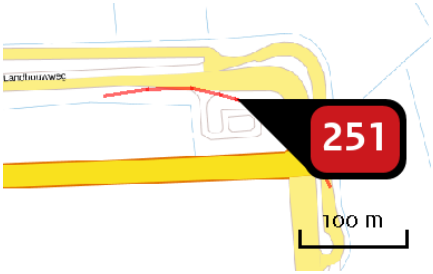

| | |
|---|---|
| Naam | 292423583 |
| Locatie (X,Y) | 120365, 406759 |
| NOx | 500,20 kg/j |
| NH3 | 18,07 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 17.181,0 | NOx<br>NH3 | 217,73 kg/j<br>17,31 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 986,0 | NOx<br>NH3 | 141,70 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.007,0 | NOx<br>NH3 | 140,77 kg/j<br>< 1 kg/j |



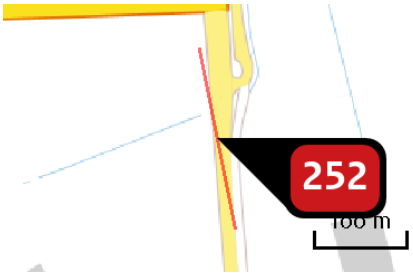

| | |
|---|---|
| Naam | 292423585 |
| Locatie (X,Y) | 120377, 406846 |
| NOx | 201,85 kg/j |
| NH3 | 8,79 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 5.369,0 | NOx<br>NH3 | 107,34 kg/j<br>8,54 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 267,0 | NOx<br>NH3 | 60,54 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 154,0 | NOx<br>NH3 | 33,96 kg/j<br>< 1 kg/j |



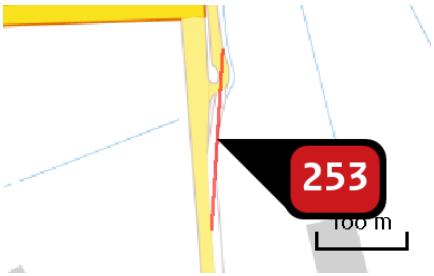

| | |
|---|---|
| Naam | 292423586 |
| Locatie (X,Y) | 120404, 406864 |
| NOx | 202,96 kg/j |
| NH3 | 8,69 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 4.204,0 | NOx<br>NH3 | 105,95 kg/j<br>8,42 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 212,0 | NOx<br>NH3 | 60,59 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 131,0 | NOx<br>NH3 | 36,42 kg/j<br>< 1 kg/j |



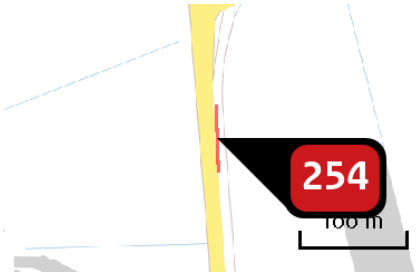

| | |
|---|---|
| Naam | 292423587 |
| Locatie (X,Y) | 120466, 406656 |
| NOx | 166,53 kg/j |
| NH3 | 6,81 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 4.181,0 | NOx<br>NH3 | 82,83 kg/j<br>6,59 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 214,0 | NOx<br>NH3 | 48,08 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 163,0 | NOx<br>NH3 | 35,62 kg/j<br>< 1 kg/j |



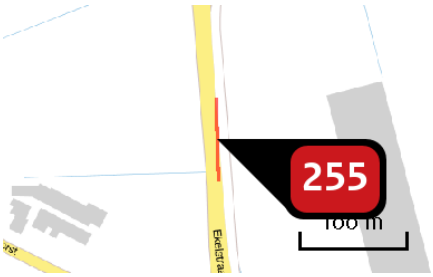

| | |
|---|---|
| Naam | 292423588 |
| Locatie (X,Y) | 120492, 406659 |
| NOx | 258,02 kg/j |
| NH3 | 5,94 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 3.427,0 | NOx<br>NH3 | 68,40 kg/j<br>5,44 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 293,0 | NOx<br>NH3 | 66,32 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 560,0 | NOx<br>NH3 | 123,29 kg/j<br>< 1 kg/j |



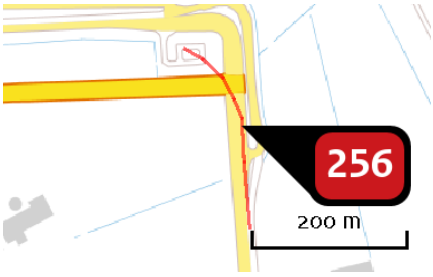

| | |
|---|---|
| Naam | 292423590 |
| Locatie (X,Y) | 120485, 406591 |
| NOx | 250,96 kg/j |
| NH3 | 6,34 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 12.207,0 | NOx<br>NH3 | 73,75 kg/j<br>5,86 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.281,0 | NOx<br>NH3 | 87,77 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.342,0 | NOx<br>NH3 | 89,44 kg/j<br>< 1 kg/j |



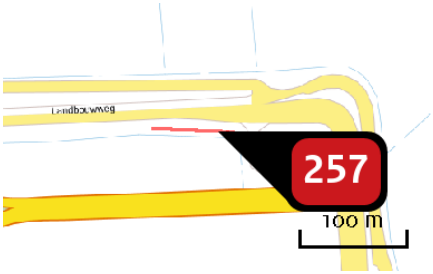

| | |
|---|---|
| Naam | 292423591 |
| Locatie (X,Y) | 120486, 406524 |
| NOx | 472,38 kg/j |
| NH3 | 12,70 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 19.815,0 | NOx<br>NH3 | 148,91 kg/j<br>11,84 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.788,0 | NOx<br>NH3 | 152,38 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 2.064,0 | NOx<br>NH3 | 171,09 kg/j<br>< 1 kg/j |



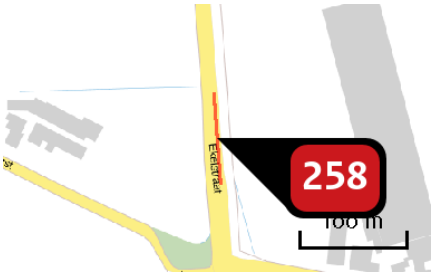

| | |
|---|---|
| Naam | 292423593 |
| Locatie (X,Y) | 120475, 406752 |
| NOx | 1.099,74 kg/j |
| NH3 | 27,77 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 12.207,0 | NOx<br>NH3 | 323,19 kg/j<br>25,70 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.281,0 | NOx<br>NH3 | 384,62 kg/j<br>1,05 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.342,0 | NOx<br>NH3 | 391,92 kg/j<br>1,01 kg/j |



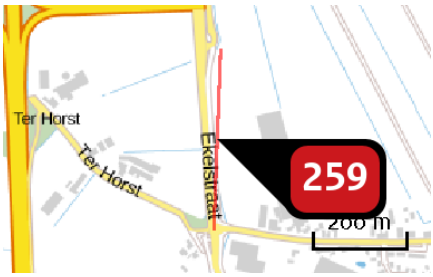

| | |
|---|---|
| Naam | 292423594 |
| Locatie (X,Y) | 120341, 406865 |
| NOx | 516,96 kg/j |
| NH3 | 13,05 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 12.207,0 | NOx | 151,92 kg/j |
| | | | NH3 | 12,08 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.281,0 | NOx | 180,80 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.342,0 | NOx | 184,23 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



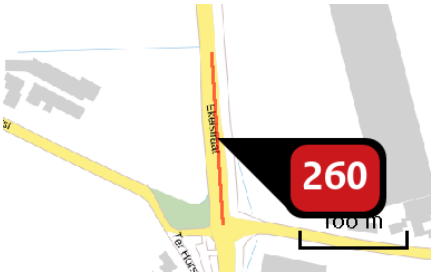

| | |
|---|---|
| Naam | 292423627 |
| Locatie (X,Y) | 120490, 406445 |
| NOx | 538,32 kg/j |
| NH3 | 14,47 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 19.815,0 | NOx | 169,69 kg/j |
| | | | NH3 | 13,49 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.788,0 | NOx | 173,65 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 2.064,0 | NOx | 194,97 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



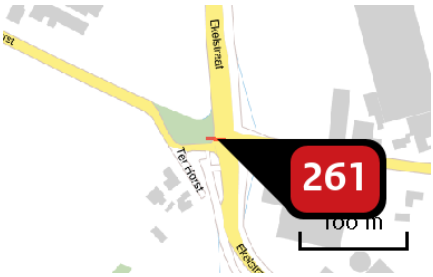

| | |
|---|---|
| Naam | 292423518 |
| Locatie (X,Y) | 120505, 406519 |
| NOx | 140,10 kg/j |
| NH3 | 5,84 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 1.831,0 | NOx | 71,08 kg/j |
| | | | NH3 | 5,65 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 78,0 | NOx | 34,34 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 81,0 | NOx | 34,69 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 292423523 |
| Locatie (X,Y) | 120492, 406407 |
| NOx | 1.016,26 kg/j |
| NH3 | 27,32 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 19.815,0 | NOx | 320,35 kg/j |
| | | | NH3 | 25,47 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.788,0 | NOx | 327,82 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 2.064,0 | NOx | 368,08 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



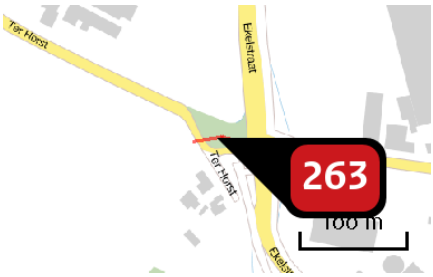

| | |
|---|---|
| Naam | 292423526 |
| Locatie (X,Y) | 120489, 406328 |
| NOx | 28,60 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 6.054,0 | NOx<br>NH3 | 11,46 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 448,0 | NOx<br>NH3 | 9,62 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 360,0 | NOx<br>NH3 | 7,52 kg/j<br>< 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 292423598 |
| Locatie (X,Y) | 120605, 405741 |
| NOx | 6.921,70 kg/j |
| NH3 | 202,95 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 19.043,0 | NOx<br>NH3 | 2.401,31 kg/j<br>190,95 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.418,0 | NOx<br>NH3 | 2.027,80 kg/j<br>5,55 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.792,0 | NOx<br>NH3 | 2.492,59 kg/j<br>6,45 kg/j |



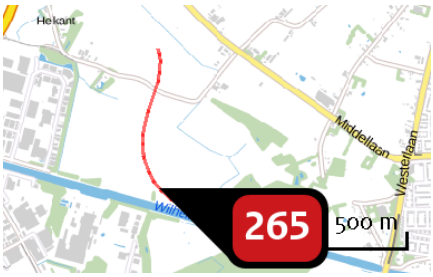

| | |
|---|---|
| Naam | 292423640 |
| Locatie (X,Y) | 120457, 406332 |
| NOx | 22,80 kg/j |
| NH3 | 1,74 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 4.959,0 | NOx | 21,91 kg/j |
| | | | NH3 | 1,74 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 10,0 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 8,0 | NOx | < 1 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



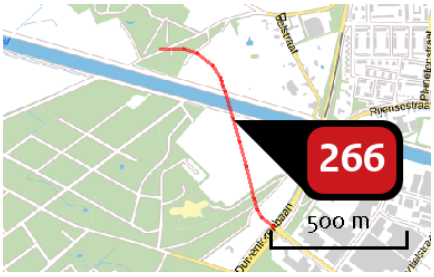

| | |
|---|---|
| Naam | 292423641 |
| Locatie (X,Y) | 120448, 406063 |
| NOx | 288,16 kg/j |
| NH3 | 22,56 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 4.877,0 | NOx | 283,59 kg/j |
| | | | NH3 | 22,55 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 4,0 | NOx | 2,64 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3,0 | NOx | 1,92 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



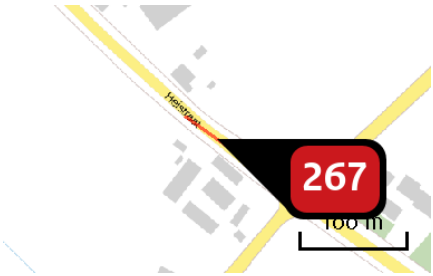

| | |
|---|---|
| Naam | 292423657 |
| Locatie (X,Y) | 120963, 404384 |
| NOx | 6.665,21 kg/j |
| NH3 | 136,25 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 8.502,0 | NOx | 1.542,71 kg/j |
| | | | NH3 | 122,68 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.042,0 | NOx | 2.144,21 kg/j |
| | | | NH3 | 5,87 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.488,0 | NOx | 2.978,29 kg/j |
| | | | NH3 | 7,71 kg/j |



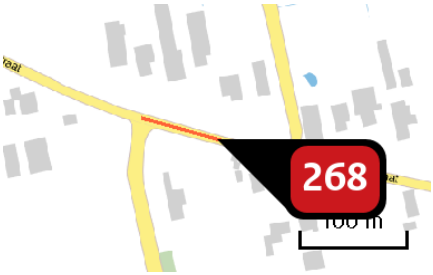

| | |
|---|---|
| Naam | 292423658 |
| Locatie (X,Y) | 122061, 403899 |
| NOx | 3.182,40 kg/j |
| NH3 | 65,06 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 8.502,0 | NOx | 736,59 kg/j |
| | | | NH3 | 58,57 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.042,0 | NOx | 1.023,79 kg/j |
| | | | NH3 | 2,80 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.488,0 | NOx | 1.422,03 kg/j |
| | | | NH3 | 3,68 kg/j |



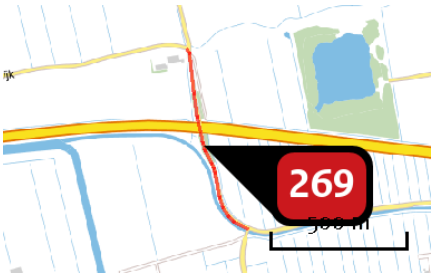

| | |
|---|---|
| Naam | 292423637 |
| Locatie (X,Y) | 121380, 405286 |
| NOx | 124,81 kg/j |
| NH3 | 6,31 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 10.836,0 | NOx<br>NH3 | 77,82 kg/j<br>6,19 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 364,0 | NOx<br>NH3 | 29,65 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 219,0 | NOx<br>NH3 | 17,35 kg/j<br>< 1 kg/j |



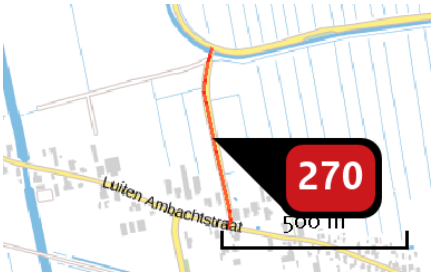

| | |
|---|---|
| Naam | 18634 |
| Locatie (X,Y) | 123200, 410989 |
| NOx | 117,98 kg/j |
| NH3 | 3,64 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 2.944,0 | NOx<br>NH3 | 43,26 kg/j<br>3,44 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 247,0 | NOx<br>NH3 | 41,16 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 207,0 | NOx<br>NH3 | 33,56 kg/j<br>< 1 kg/j |



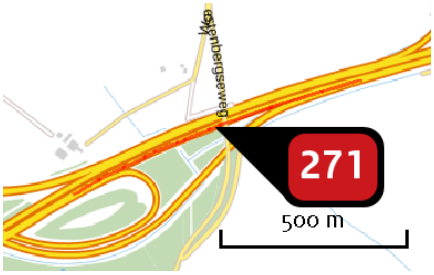

| | |
|---|---|
| Naam | 18639 |
| Locatie (X,Y) | 123064, 411756 |
| NOx | 1.038,54 kg/j |
| NH3 | 27,08 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 4.345,0 | NOx<br>NH3 | 316,26 kg/j<br>25,15 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 520,0 | NOx<br>NH3 | 429,23 kg/j<br>1,18 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 365,0 | NOx<br>NH3 | 293,05 kg/j<br>< 1 kg/j |



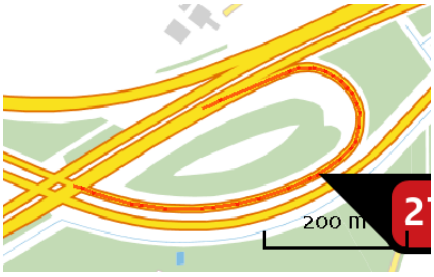

| | |
|---|---|
| Naam | 18640 |
| Locatie (X,Y) | 123227, 411213 |
| NOx | 383,77 kg/j |
| NH3 | 9,33 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 2.174,0 | NOx<br>NH3 | 108,01 kg/j<br>8,59 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 292,0 | NOx<br>NH3 | 164,52 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 203,0 | NOx<br>NH3 | 111,25 kg/j<br>< 1 kg/j |



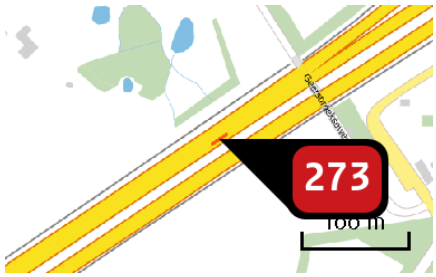

| | |
|---|---|
| Naam | 2732 |
| Locatie (X,Y) | 116979, 396202 |
| NOx | 6.515,58 kg/j |
| NH3 | 284,90 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 25.093,0 | NOx | 2.926,08 kg/j |
| | | | NH3 | 270,87 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.946,0 | NOx | 1.232,57 kg/j |
| | | | NH3 | 4,87 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.886,0 | NOx | 2.356,92 kg/j |
| | | | NH3 | 9,16 kg/j |



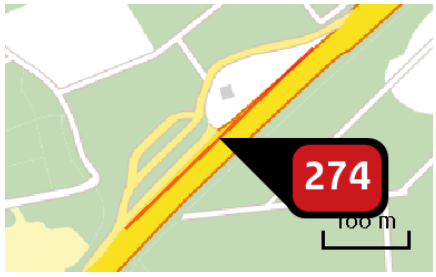

| | |
|---|---|
| Naam | 2733 |
| Locatie (X,Y) | 116763, 395929 |
| NOx | 2.950,40 kg/j |
| NH3 | 131,07 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 13.228,0 | NOx | 1.348,33 kg/j |
| | | | NH3 | 124,82 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 741,0 | NOx | 410,26 kg/j |
| | | | NH3 | 1,62 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 2.248,0 | NOx | 1.191,81 kg/j |
| | | | NH3 | 4,63 kg/j |



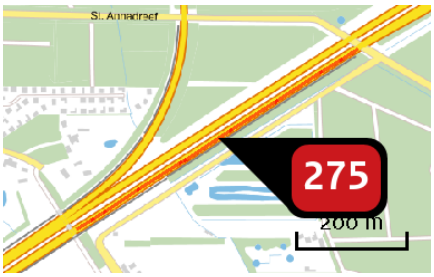

| | |
|---|---|
| Naam | 2899 |
| Locatie (X,Y) | 115637, 395439 |
| NOx | 198,18 kg/j |
| NH3 | 8,57 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 39.619,0 | NOx<br>NH3 | 87,88 kg/j<br>8,14 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.717,0 | NOx<br>NH3 | 32,74 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 6.723,0 | NOx<br>NH3 | 77,57 kg/j<br>< 1 kg/j |



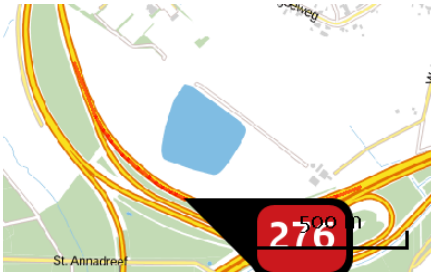

| | |
|---|---|
| Naam | 2900 |
| Locatie (X,Y) | 117200, 401663 |
| NOx | 2.924,50 kg/j |
| NH3 | 146,62 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 36.214,0 | NOx<br>NH3 | 1.524,83 kg/j<br>141,15 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.101,0 | NOx<br>NH3 | 480,51 kg/j<br>1,90 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 4.197,0 | NOx<br>NH3 | 919,16 kg/j<br>3,57 kg/j |



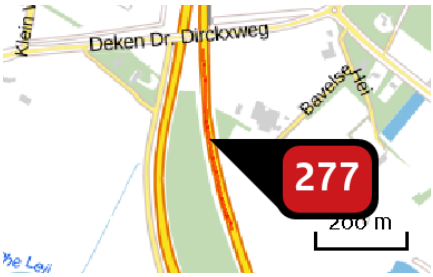

| | |
|---|---|
| Naam | 2925 |
| Locatie (X,Y) | 115997, 395646 |
| NOx | 7.160,55 kg/j |
| NH3 | 314,82 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 38.320,0 | NOx | 3.235,21 kg/j |
| | | | NH3 | 299,48 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.687,0 | NOx | 1.232,20 kg/j |
| | | | NH3 | 4,87 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 6.133,0 | NOx | 2.693,14 kg/j |
| | | | NH3 | 10,47 kg/j |



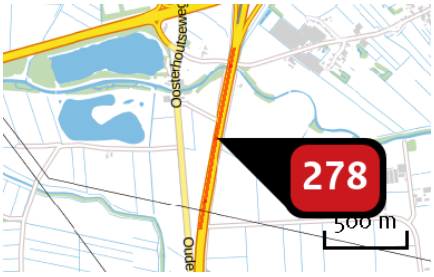

| | |
|---|---|
| Naam | 2937 |
| Locatie (X,Y) | 116136, 396075 |
| NOx | 3.243,17 kg/j |
| NH3 | 188,90 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 11.893,0 | NOx | 1.987,58 kg/j |
| | | | NH3 | 183,99 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 552,0 | NOx | 501,08 kg/j |
| | | | NH3 | 1,98 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 868,0 | NOx | 754,51 kg/j |
| | | | NH3 | 2,93 kg/j |



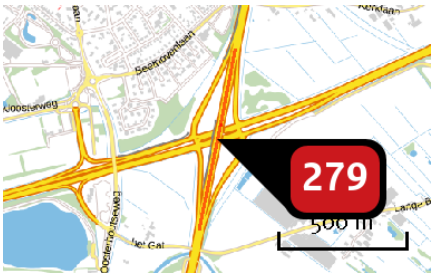

| | |
|---|---|
| Naam | 3006 |
| Locatie (X,Y) | 115729, 396714 |
| NOx | 2.709,65 kg/j |
| NH3 | 135,42 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 25.120,0 | NOx<br>NH3 | 1.407,93 kg/j<br>130,33 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.293,0 | NOx<br>NH3 | 393,64 kg/j<br>1,56 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.115,0 | NOx<br>NH3 | 908,09 kg/j<br>3,53 kg/j |



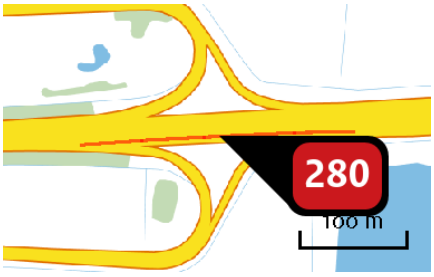

| | |
|---|---|
| Naam | 5954 |
| Locatie (X,Y) | 120004, 410164 |
| NOx | 11.722,58 kg/j |
| NH3 | 548,40 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 36.564,0 | NOx<br>NH3 | 5.668,50 kg/j<br>524,73 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.641,0 | NOx<br>NH3 | 2.223,92 kg/j<br>8,79 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 4.750,0 | NOx<br>NH3 | 3.830,16 kg/j<br>14,88 kg/j |



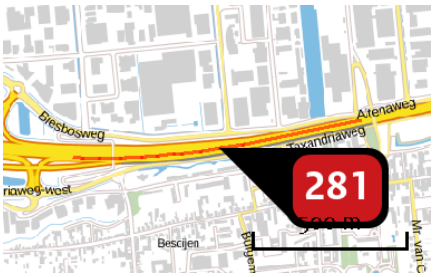

| | |
|---|---|
| Naam | 5964 |
| Locatie (X,Y) | 120191, 411053 |
| NOx | 5.184,00 kg/j |
| NH3 | 225,55 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 23.124,0 | NOx<br>NH3 | 2.315,45 kg/j<br>214,34 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.802,0 | NOx<br>NH3 | 980,08 kg/j<br>3,87 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.626,0 | NOx<br>NH3 | 1.888,47 kg/j<br>7,34 kg/j |



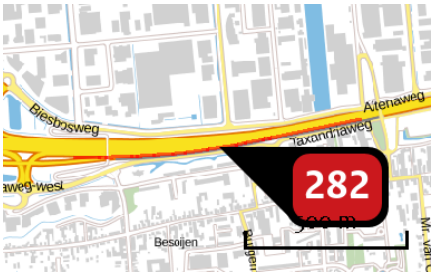

| | |
|---|---|
| Naam | 11279 |
| Locatie (X,Y) | 127441, 411929 |
| NOx | 2.383,79 kg/j |
| NH3 | 100,27 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 28.752,0 | NOx<br>NH3 | 1.025,59 kg/j<br>94,94 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 3.963,0 | NOx<br>NH3 | 767,83 kg/j<br>3,03 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.182,0 | NOx<br>NH3 | 590,36 kg/j<br>2,29 kg/j |



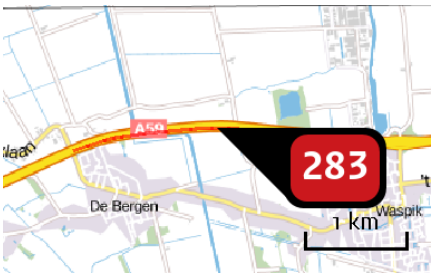

| | |
|---|---|
| Naam | 15766 |
| Locatie (X,Y) | 131946, 411421 |
| NOx | 7.050,91 kg/j |
| NH3 | 396,23 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 31.541,0 | NOx<br>NH3 | 4.157,97 kg/j<br>384,90 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.764,0 | NOx<br>NH3 | 1.263,11 kg/j<br>4,99 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 2.377,0 | NOx<br>NH3 | 1.629,84 kg/j<br>6,33 kg/j |



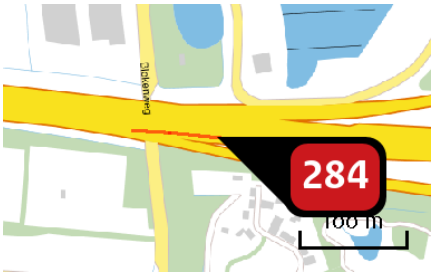

| | |
|---|---|
| Naam | 15767 |
| Locatie (X,Y) | 131945, 411406 |
| NOx | 7.102,29 kg/j |
| NH3 | 378,84 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 31.448,0 | NOx<br>NH3 | 3.959,49 kg/j<br>366,53 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.260,0 | NOx<br>NH3 | 1.545,57 kg/j<br>6,11 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 2.439,0 | NOx<br>NH3 | 1.597,23 kg/j<br>6,21 kg/j |



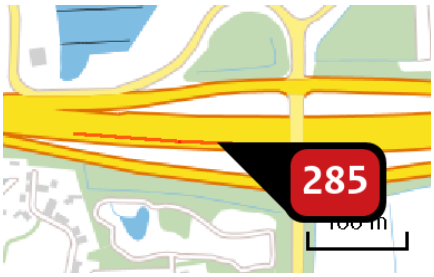

| | |
|---|---|
| Naam | 15792 |
| Locatie (X,Y) | 122863, 411821 |
| NOx | 26,72 ton/j |
| NH3 | 1.043,82 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 26.485,0 | NOx<br>NH3 | 10.592,49 kg/j<br>980,55 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 4.244,0 | NOx<br>NH3 | 9.219,53 kg/j<br>36,42 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.321,0 | NOx<br>NH3 | 6.908,37 kg/j<br>26,84 kg/j |



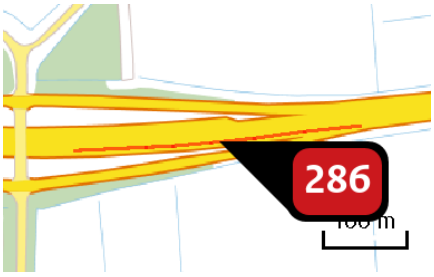

| | |
|---|---|
| Naam | 15793 |
| Locatie (X,Y) | 124355, 411672 |
| NOx | 1.429,60 kg/j |
| NH3 | 56,07 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 25.316,0 | NOx<br>NH3 | 569,23 kg/j<br>52,69 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 4.008,0 | NOx<br>NH3 | 489,51 kg/j<br>1,93 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.171,0 | NOx<br>NH3 | 370,85 kg/j<br>1,44 kg/j |



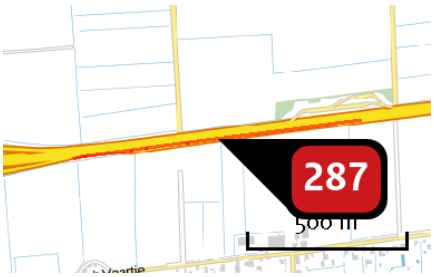

| | |
|---|---|
| Naam | 15794 |
| Locatie (X,Y) | 124578, 411654 |
| NOx | 2.567,53 kg/j |
| NH3 | 100,70 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 25.316,0 | NOx | 1.022,34 kg/j |
| | | | NH3 | 94,64 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 4.008,0 | NOx | 879,15 kg/j |
| | | | NH3 | 3,47 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.171,0 | NOx | 666,05 kg/j |
| | | | NH3 | 2,59 kg/j |



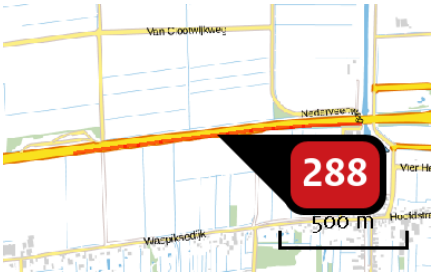

| | |
|---|---|
| Naam | 15795 |
| Locatie (X,Y) | 124894, 411664 |
| NOx | 3.054,13 kg/j |
| NH3 | 119,78 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 25.316,0 | NOx | 1.216,09 kg/j |
| | | | NH3 | 112,57 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 4.008,0 | NOx | 1.045,77 kg/j |
| | | | NH3 | 4,13 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.171,0 | NOx | 792,28 kg/j |
| | | | NH3 | 3,08 kg/j |



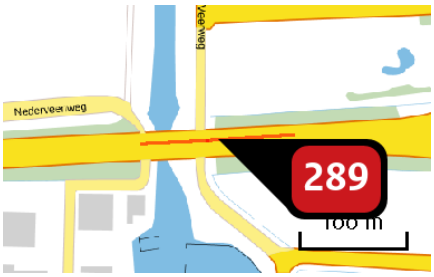

| | |
|---|---|
| Naam | 15796 |
| Locatie (X,Y) | 125514, 411742 |
| NOx | 8.965,95 kg/j |
| NH3 | 369,42 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 29.644,0 | NOx<br>NH3 | 3.770,59 kg/j<br>349,04 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 4.265,0 | NOx<br>NH3 | 2.946,64 kg/j<br>11,64 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.399,0 | NOx<br>NH3 | 2.248,71 kg/j<br>8,74 kg/j |



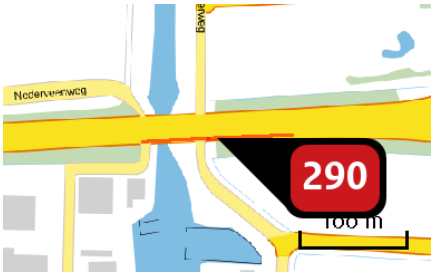

| | |
|---|---|
| Naam | 15797 |
| Locatie (X,Y) | 126522, 411870 |
| NOx | 11.207,05 kg/j |
| NH3 | 461,76 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 29.644,0 | NOx<br>NH3 | 4.713,08 kg/j<br>436,29 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 4.265,0 | NOx<br>NH3 | 3.683,18 kg/j<br>14,55 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.399,0 | NOx<br>NH3 | 2.810,79 kg/j<br>10,92 kg/j |



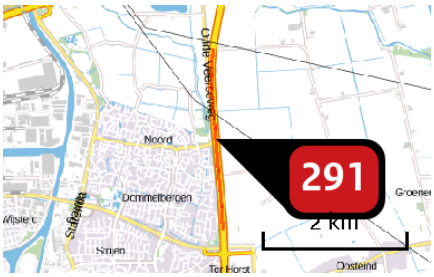

| | |
|---|---|
| Naam | 15798 |
| Locatie (X,Y) | 127155, 411930 |
| NOx | 1.316,84 kg/j |
| NH3 | 61,72 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 32.208,0 | NOx<br>NH3 | 638,08 kg/j<br>59,07 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.642,0 | NOx<br>NH3 | 284,30 kg/j<br>1,12 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.828,0 | NOx<br>NH3 | 394,45 kg/j<br>1,53 kg/j |



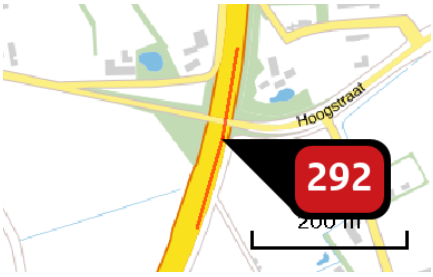

| | |
|---|---|
| Naam | 15799 |
| Locatie (X,Y) | 127155, 411916 |
| NOx | 1.391,16 kg/j |
| NH3 | 57,32 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 29.644,0 | NOx<br>NH3 | 585,05 kg/j<br>54,16 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 4.265,0 | NOx<br>NH3 | 457,20 kg/j<br>1,81 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.399,0 | NOx<br>NH3 | 348,91 kg/j<br>1,36 kg/j |



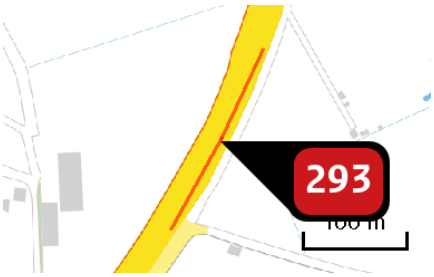

| | |
|---|---|
| Naam | 17149 |
| Locatie (X,Y) | 119962, 408387 |
| NOx | 25,15 ton/j |
| NH3 | 1.185,28 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 35.156,0 | NOx<br>NH3 | 12.259,41 kg/j<br>1.134,86 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.643,0 | NOx<br>NH3 | 5.006,13 kg/j<br>19,78 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 4.349,0 | NOx<br>NH3 | 7.888,03 kg/j<br>30,65 kg/j |



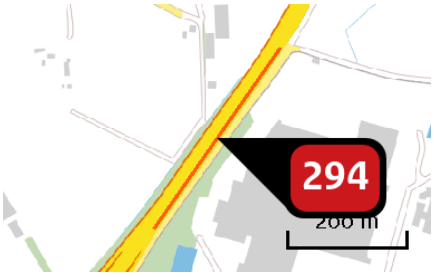

| | |
|---|---|
| Naam | 17151 |
| Locatie (X,Y) | 120082, 405606 |
| NOx | 2.280,57 kg/j |
| NH3 | 111,03 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 34.745,0 | NOx<br>NH3 | 1.151,66 kg/j<br>106,61 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.508,0 | NOx<br>NH3 | 451,54 kg/j<br>1,78 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.929,0 | NOx<br>NH3 | 677,37 kg/j<br>2,63 kg/j |



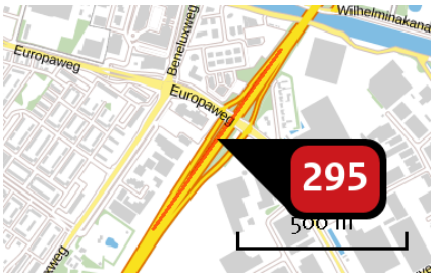

| | |
|---|---|
| Naam | 17152 |
| Locatie (X,Y) | 120009, 405405 |
| NOx | 1.873,55 kg/j |
| NH3 | 91,21 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 34.745,0 | NOx<br>NH3 | 946,12 kg/j<br>87,58 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.508,0 | NOx<br>NH3 | 370,95 kg/j<br>1,47 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.929,0 | NOx<br>NH3 | 556,47 kg/j<br>2,16 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 17153 |
| Locatie (X,Y) | 119857, 405171 |
| NOx | 3.541,50 kg/j |
| NH3 | 172,41 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 34.745,0 | NOx<br>NH3 | 1.788,42 kg/j<br>165,55 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.508,0 | NOx<br>NH3 | 701,20 kg/j<br>2,77 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.929,0 | NOx<br>NH3 | 1.051,88 kg/j<br>4,09 kg/j |



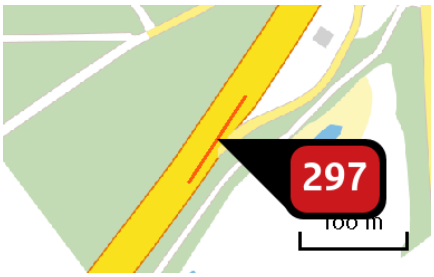

| | |
|---|---|
| Naam | 17154 |
| Locatie (X,Y) | 119213, 404293 |
| NOx | 5.069,43 kg/j |
| NH3 | 253,43 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 28.880,0 | NOx<br>NH3 | 2.355,77 kg/j<br>242,82 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.832,0 | NOx<br>NH3 | 903,82 kg/j<br>3,57 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.831,0 | NOx<br>NH3 | 1.809,85 kg/j<br>7,03 kg/j |



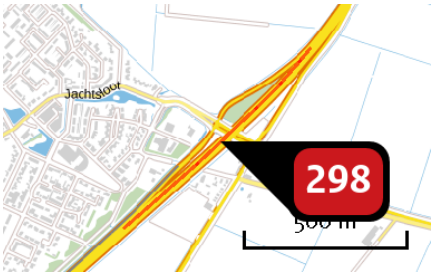

| | |
|---|---|
| Naam | 17155 |
| Locatie (X,Y) | 118581, 403309 |
| NOx | 16.537,95 kg/j |
| NH3 | 829,09 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 36.220,0 | NOx<br>NH3 | 8.622,20 kg/j<br>798,16 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.102,0 | NOx<br>NH3 | 2.717,93 kg/j<br>10,74 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 4.198,0 | NOx<br>NH3 | 5.197,82 kg/j<br>20,20 kg/j |



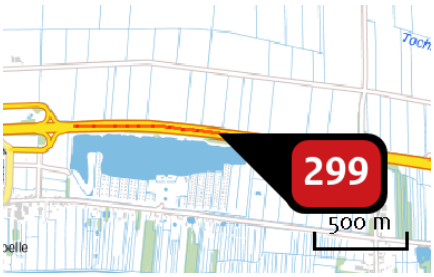

| | |
|---|---|
| Naam | 17198 |
| Locatie (X,Y) | 118150, 402598 |
| NOx | 817,64 kg/j |
| NH3 | 42,02 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 32.971,0 | NOx<br>NH3 | 437,94 kg/j<br>40,54 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.943,0 | NOx<br>NH3 | 140,18 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.467,0 | NOx<br>NH3 | 239,52 kg/j<br>< 1 kg/j |



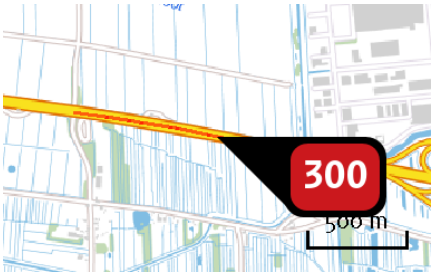

| | |
|---|---|
| Naam | 17639 |
| Locatie (X,Y) | 121873, 416401 |
| NOx | 9.657,57 kg/j |
| NH3 | 412,87 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 37.939,0 | NOx<br>NH3 | 4.230,83 kg/j<br>391,65 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 3.521,0 | NOx<br>NH3 | 2.132,76 kg/j<br>8,43 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 5.679,0 | NOx<br>NH3 | 3.293,98 kg/j<br>12,80 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 32752 |
| Locatie (X,Y) | 128344, 411912 |
| NOx | 14.885,22 kg/j |
| NH3 | 713,64 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 33.843,0 | NOx<br>NH3 | 7.392,40 kg/j<br>684,32 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.665,0 | NOx<br>NH3 | 3.161,91 kg/j<br>12,49 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.812,0 | NOx<br>NH3 | 4.330,91 kg/j<br>16,83 kg/j |



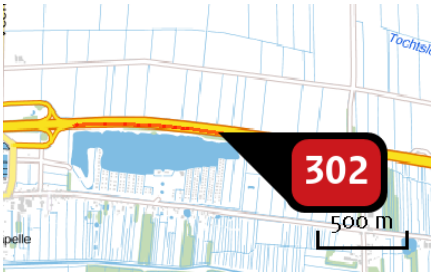

| | |
|---|---|
| Naam | 32753 |
| Locatie (X,Y) | 129830, 411683 |
| NOx | 14.024,55 kg/j |
| NH3 | 672,37 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 33.843,0 | NOx<br>NH3 | 6.964,97 kg/j<br>644,75 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.665,0 | NOx<br>NH3 | 2.979,09 kg/j<br>11,77 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.812,0 | NOx<br>NH3 | 4.080,49 kg/j<br>15,86 kg/j |



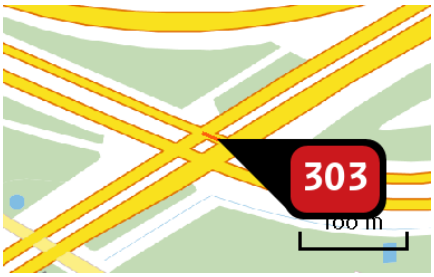

| | |
|---|---|
| Naam | 32754 |
| Locatie (X,Y) | 129863, 411662 |
| NOx | 13.662,07 kg/j |
| NH3 | 589,25 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 30.764,0 | NOx | 6.042,62 kg/j |
| | | | NH3 | 559,37 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 4.044,0 | NOx | 4.314,49 kg/j |
| | | | NH3 | 17,04 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.235,0 | NOx | 3.304,96 kg/j |
| | | | NH3 | 12,84 kg/j |



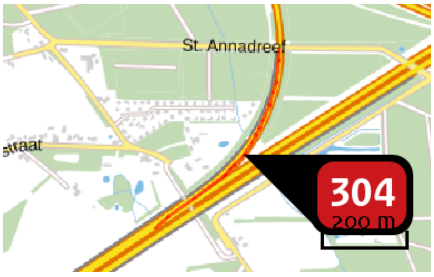

| | |
|---|---|
| Naam | 32755 |
| Locatie (X,Y) | 128378, 411893 |
| NOx | 15.838,12 kg/j |
| NH3 | 683,11 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 30.764,0 | NOx | 7.005,08 kg/j |
| | | | NH3 | 648,46 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 4.044,0 | NOx | 5.001,69 kg/j |
| | | | NH3 | 19,76 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.235,0 | NOx | 3.831,36 kg/j |
| | | | NH3 | 14,89 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 150451 |
| Locatie (X,Y) | 116407, 395917 |
| NOx | 113,29 kg/j |
| NH3 | 5,03 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 13.228,0 | NOx<br>NH3 | 51,77 kg/j<br>4,79 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 741,0 | NOx<br>NH3 | 15,75 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 2.248,0 | NOx<br>NH3 | 45,76 kg/j<br>< 1 kg/j |



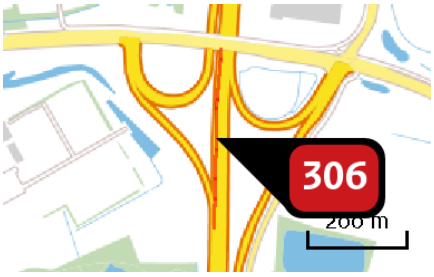

| | |
|---|---|
| Naam | 150564 |
| Locatie (X,Y) | 115852, 395614 |
| NOx | 2.582,75 kg/j |
| NH3 | 98,51 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 13.227,0 | NOx<br>NH3 | 997,33 kg/j<br>92,32 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 961,0 | NOx<br>NH3 | 393,58 kg/j<br>1,55 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.039,0 | NOx<br>NH3 | 1.191,84 kg/j<br>4,63 kg/j |



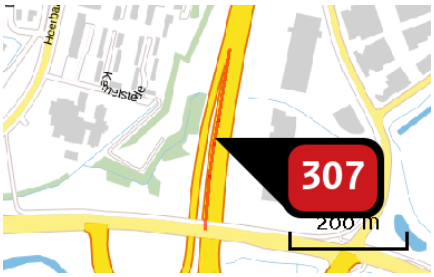

| | |
|---|---|
| Naam | 150708 |
| Locatie (X,Y) | 115945, 399398 |
| NOx | 77,46 kg/j |
| NH3 | 3,43 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 19.236,0 | NOx<br>NH3 | 35,24 kg/j<br>3,26 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.163,0 | NOx<br>NH3 | 11,57 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.217,0 | NOx<br>NH3 | 30,65 kg/j<br>< 1 kg/j |



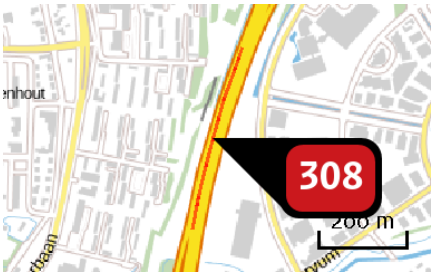

| | |
|---|---|
| Naam | 150790 |
| Locatie (X,Y) | 115936, 399213 |
| NOx | 2.136,17 kg/j |
| NH3 | 94,50 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 19.236,0 | NOx<br>NH3 | 971,76 kg/j<br>89,96 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.163,0 | NOx<br>NH3 | 319,12 kg/j<br>1,26 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.217,0 | NOx<br>NH3 | 845,29 kg/j<br>3,28 kg/j |



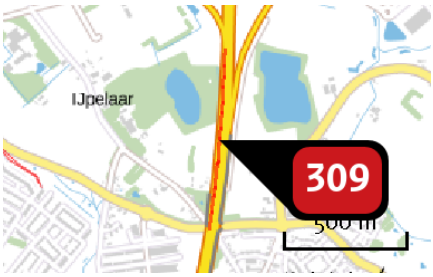

| | |
|---|---|
| Naam | 151023 |
| Locatie (X,Y) | 115964, 399558 |
| NOx | 1.821,24 kg/j |
| NH3 | 80,57 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 19.236,0 | NOx<br>NH3 | 828,50 kg/j<br>76,69 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.163,0 | NOx<br>NH3 | 272,08 kg/j<br>1,07 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.217,0 | NOx<br>NH3 | 720,67 kg/j<br>2,80 kg/j |



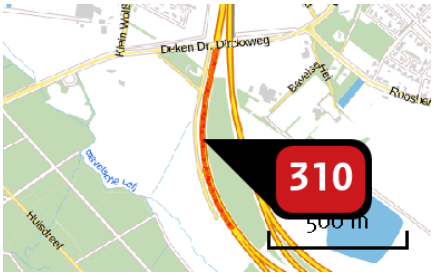

| | |
|---|---|
| Naam | 151123 |
| Locatie (X,Y) | 116036, 399913 |
| NOx | 3.534,55 kg/j |
| NH3 | 167,94 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 29.225,0 | NOx<br>NH3 | 1.738,39 kg/j<br>160,92 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.796,0 | NOx<br>NH3 | 580,27 kg/j<br>2,29 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.930,0 | NOx<br>NH3 | 1.215,89 kg/j<br>4,72 kg/j |



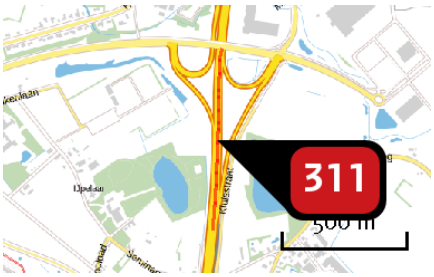

| | |
|---|---|
| Naam | 151142 |
| Locatie (X,Y) | 115910, 398667 |
| NOx | 5.464,82 kg/j |
| NH3 | 269,42 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 27.279,0 | NOx | 2.797,95 kg/j |
| | | | NH3 | 259,01 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.422,0 | NOx | 792,22 kg/j |
| | | | NH3 | 3,13 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.514,0 | NOx | 1.874,66 kg/j |
| | | | NH3 | 7,28 kg/j |



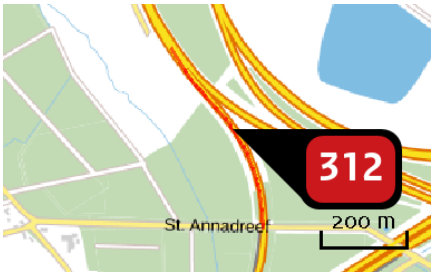

| | |
|---|---|
| Naam | 151203 |
| Locatie (X,Y) | 115617, 396594 |
| NOx | 5.036,06 kg/j |
| NH3 | 248,28 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 27.279,0 | NOx | 2.578,42 kg/j |
| | | | NH3 | 238,69 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.422,0 | NOx | 730,06 kg/j |
| | | | NH3 | 2,88 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.514,0 | NOx | 1.727,57 kg/j |
| | | | NH3 | 6,71 kg/j |



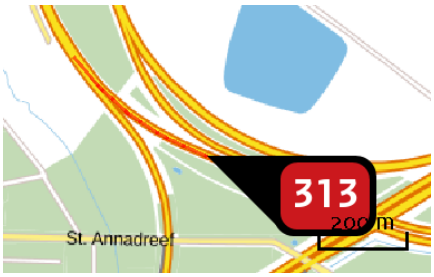

| | |
|---|---|
| Naam | 151263 |
| Locatie (X,Y) | 115944, 399025 |
| NOx | 3.950,94 kg/j |
| NH3 | 187,10 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 19.247,0 | NOx<br>NH3 | 1.936,25 kg/j<br>179,24 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.024,0 | NOx<br>NH3 | 559,54 kg/j<br>2,21 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 2.781,0 | NOx<br>NH3 | 1.455,15 kg/j<br>5,65 kg/j |



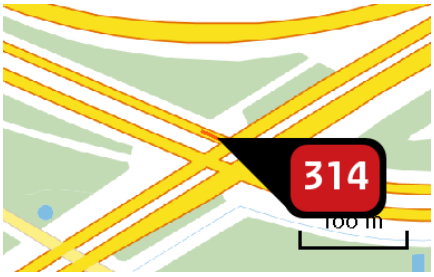

| | |
|---|---|
| Naam | 151409 |
| Locatie (X,Y) | 115866, 396091 |
| NOx | 2.292,30 kg/j |
| NH3 | 87,43 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 13.227,0 | NOx<br>NH3 | 885,17 kg/j<br>81,94 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 961,0 | NOx<br>NH3 | 349,32 kg/j<br>1,38 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.039,0 | NOx<br>NH3 | 1.057,80 kg/j<br>4,11 kg/j |



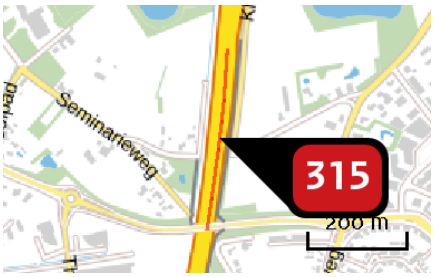

| | |
|---|---|
| Naam | 151410 |
| Locatie (X,Y) | 116026, 396053 |
| NOx | 2.017,48 kg/j |
| NH3 | 139,92 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 14.050,0 | NOx | 1.489,13 kg/j |
| | | | NH3 | 137,85 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 461,0 | NOx | 265,39 kg/j |
| | | | NH3 | 1,05 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 477,0 | NOx | 262,96 kg/j |
| | | | NH3 | 1,02 kg/j |



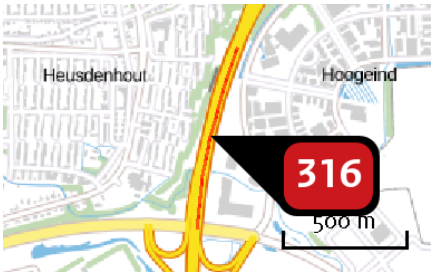

| | |
|---|---|
| Naam | 151649 |
| Locatie (X,Y) | 116380, 395928 |
| NOx | 124,48 kg/j |
| NH3 | 5,53 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 13.228,0 | NOx | 56,89 kg/j |
| | | | NH3 | 5,27 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 741,0 | NOx | 17,31 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 2.248,0 | NOx | 50,28 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



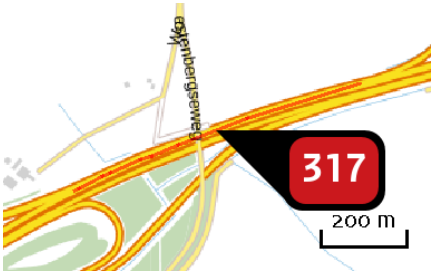

| | |
|---|---|
| Naam | 151761 |
| Locatie (X,Y) | 115909, 398492 |
| NOx | 2.468,87 kg/j |
| NH3 | 123,38 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 25.120,0 | NOx<br>NH3 | 1.282,82 kg/j<br>118,75 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.293,0 | NOx<br>NH3 | 358,66 kg/j<br>1,42 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.115,0 | NOx<br>NH3 | 827,39 kg/j<br>3,22 kg/j |



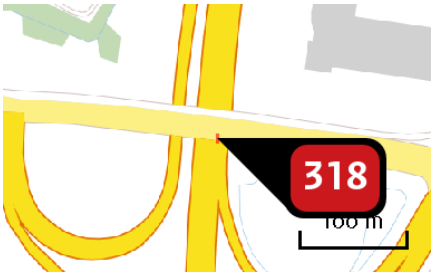

| | |
|---|---|
| Naam | 151808 |
| Locatie (X,Y) | 116018, 399773 |
| NOx | 5.600,73 kg/j |
| NH3 | 289,24 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 28.888,0 | NOx<br>NH3 | 3.015,44 kg/j<br>279,14 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.484,0 | NOx<br>NH3 | 841,40 kg/j<br>3,32 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.212,0 | NOx<br>NH3 | 1.743,89 kg/j<br>6,78 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 151820 |
| Locatie (X,Y) | 117047, 396250 |
| NOx | 7.465,03 kg/j |
| NH3 | 369,26 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 38.284,0 | NOx<br>NH3 | 3.835,76 kg/j<br>355,08 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.309,0 | NOx<br>NH3 | 1.256,59 kg/j<br>4,96 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 4.553,0 | NOx<br>NH3 | 2.372,69 kg/j<br>9,22 kg/j |



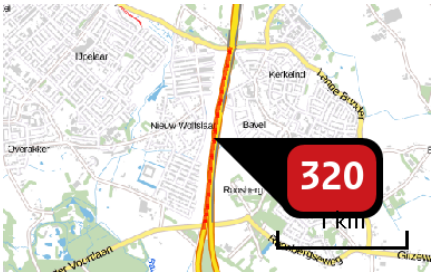

| | |
|---|---|
| Naam | 151883 |
| Locatie (X,Y) | 115960, 399388 |
| NOx | 40,05 kg/j |
| NH3 | 2,07 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 28.888,0 | NOx<br>NH3 | 21,56 kg/j<br>2,00 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.484,0 | NOx<br>NH3 | 6,02 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.212,0 | NOx<br>NH3 | 12,47 kg/j<br>< 1 kg/j |



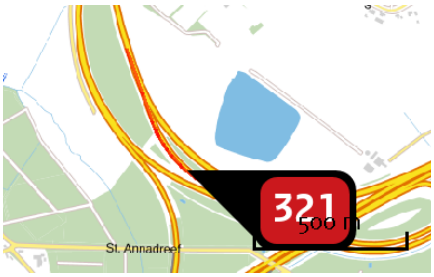

| | |
|---|---|
| Naam | 151893 |
| Locatie (X,Y) | 115960, 399397 |
| NOx | 90,78 kg/j |
| NH3 | 4,69 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 28.888,0 | NOx<br>NH3 | 48,87 kg/j<br>4,52 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.484,0 | NOx<br>NH3 | 13,64 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.212,0 | NOx<br>NH3 | 28,26 kg/j<br>< 1 kg/j |



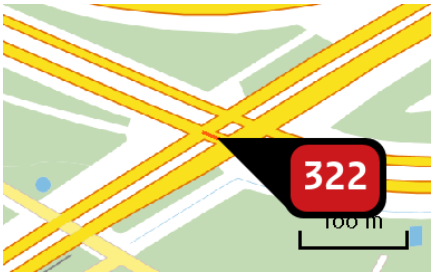

| | |
|---|---|
| Naam | 151901 |
| Locatie (X,Y) | 115741, 397613 |
| NOx | 10.484,82 kg/j |
| NH3 | 516,91 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 27.279,0 | NOx<br>NH3 | 5.368,15 kg/j<br>496,93 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.422,0 | NOx<br>NH3 | 1.519,96 kg/j<br>6,00 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.514,0 | NOx<br>NH3 | 3.596,72 kg/j<br>13,98 kg/j |



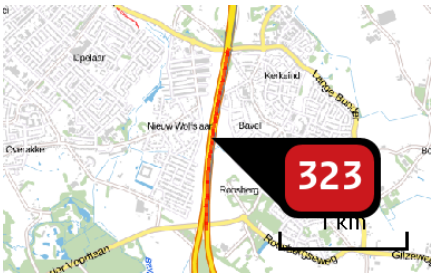

| | |
|---|---|
| Naam | 151906 |
| Locatie (X,Y) | 115972, 396123 |
| NOx | 3.602,33 kg/j |
| NH3 | 160,03 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 13.228,0 | NOx<br>NH3 | 1.646,26 kg/j<br>152,39 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 741,0 | NOx<br>NH3 | 500,91 kg/j<br>1,98 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 2.248,0 | NOx<br>NH3 | 1.455,16 kg/j<br>5,65 kg/j |



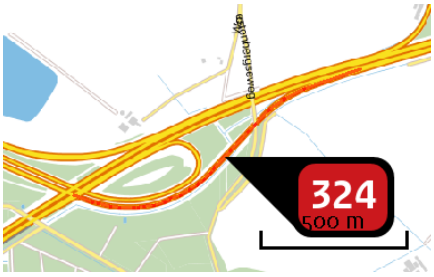

| | |
|---|---|
| Naam | 152018 |
| Locatie (X,Y) | 116383, 395902 |
| NOx | 72,01 kg/j |
| NH3 | 4,99 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 14.050,0 | NOx<br>NH3 | 53,15 kg/j<br>4,92 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 461,0 | NOx<br>NH3 | 9,47 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 477,0 | NOx<br>NH3 | 9,39 kg/j<br>< 1 kg/j |



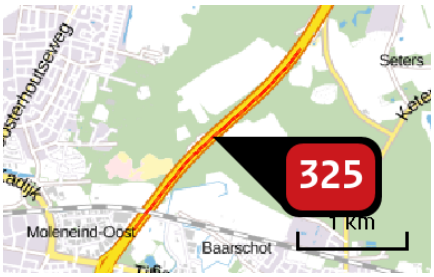

| | |
|---|---|
| Naam | 152027 |
| Locatie (X,Y) | 115758, 397618 |
| NOx | 9.599,67 kg/j |
| NH3 | 479,75 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 25.120,0 | NOx<br>NH3 | 4.987,96 kg/j<br>461,74 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.293,0 | NOx<br>NH3 | 1.394,56 kg/j<br>5,51 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.115,0 | NOx<br>NH3 | 3.217,15 kg/j<br>12,50 kg/j |



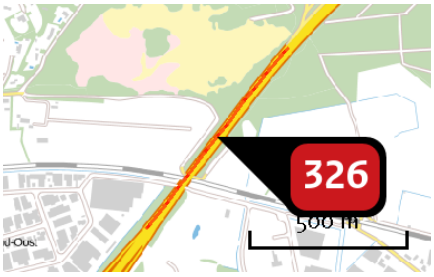

| | |
|---|---|
| Naam | 152096 |
| Locatie (X,Y) | 116909, 396029 |
| NOx | 3.042,42 kg/j |
| NH3 | 211,00 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 14.050,0 | NOx<br>NH3 | 2.245,65 kg/j<br>207,88 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 461,0 | NOx<br>NH3 | 400,22 kg/j<br>1,58 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 477,0 | NOx<br>NH3 | 396,55 kg/j<br>1,54 kg/j |



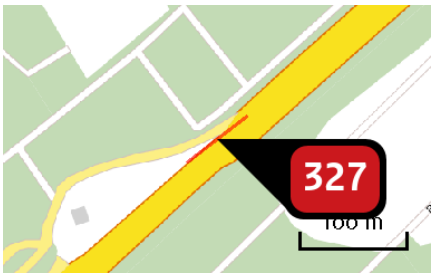

| | |
|---|---|
| Naam | 152151 |
| Locatie (X,Y) | 117334, 401766 |
| NOx | 19.263,97 kg/j |
| NH3 | 990,12 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 32.971,0 | NOx<br>NH3 | 10.318,02 kg/j<br>955,14 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.943,0 | NOx<br>NH3 | 3.302,73 kg/j<br>13,05 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.467,0 | NOx<br>NH3 | 5.643,22 kg/j<br>21,93 kg/j |



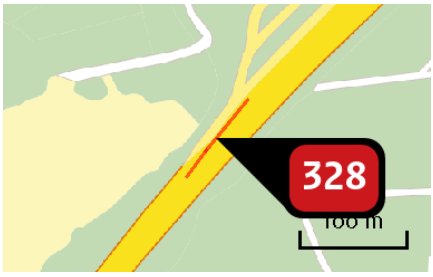

| | |
|---|---|
| Naam | 152202 |
| Locatie (X,Y) | 116814, 401210 |
| NOx | 7.025,28 kg/j |
| NH3 | 352,22 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 36.214,0 | NOx<br>NH3 | 3.662,96 kg/j<br>339,08 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.101,0 | NOx<br>NH3 | 1.154,30 kg/j<br>4,56 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 4.197,0 | NOx<br>NH3 | 2.208,02 kg/j<br>8,58 kg/j |



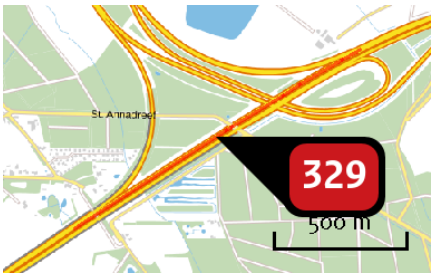

| | |
|---|---|
| Naam | 152220 |
| Locatie (X,Y) | 117336, 401789 |
| NOx | 673,40 kg/j |
| NH3 | 33,76 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 36.214,0 | NOx<br>NH3 | 351,11 kg/j<br>32,50 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.101,0 | NOx<br>NH3 | 110,64 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 4.197,0 | NOx<br>NH3 | 211,65 kg/j<br>< 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 152344 |
| Locatie (X,Y) | 117064, 401524 |
| NOx | 872,96 kg/j |
| NH3 | 43,77 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 36.214,0 | NOx<br>NH3 | 455,16 kg/j<br>42,13 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.101,0 | NOx<br>NH3 | 143,43 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 4.197,0 | NOx<br>NH3 | 274,37 kg/j<br>1,07 kg/j |



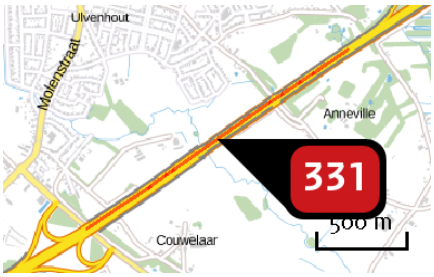

| | |
|---|---|
| Naam | 152490 |
| Locatie (X,Y) | 116174, 395786 |
| NOx | 9.775,97 kg/j |
| NH3 | 453,35 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 26.392,0 | NOx<br>NH3 | 4.682,35 kg/j<br>433,45 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.757,0 | NOx<br>NH3 | 1.693,16 kg/j<br>6,69 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.685,0 | NOx<br>NH3 | 3.400,46 kg/j<br>13,21 kg/j |



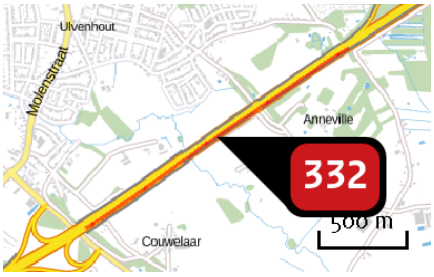

| | |
|---|---|
| Naam | 152491 |
| Locatie (X,Y) | 116423, 395914 |
| NOx | 4.925,92 kg/j |
| NH3 | 216,57 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 38.320,0 | NOx<br>NH3 | 2.225,58 kg/j<br>206,02 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.687,0 | NOx<br>NH3 | 847,66 kg/j<br>3,35 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 6.133,0 | NOx<br>NH3 | 1.852,68 kg/j<br>7,20 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 152492 |
| Locatie (X,Y) | 114909, 394941 |
| NOx | 21,89 ton/j |
| NH3 | 946,31 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 39.619,0 | NOx<br>NH3 | 9.708,63 kg/j<br>898,73 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.717,0 | NOx<br>NH3 | 3.616,42 kg/j<br>14,29 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 6.723,0 | NOx<br>NH3 | 8.568,92 kg/j<br>33,30 kg/j |



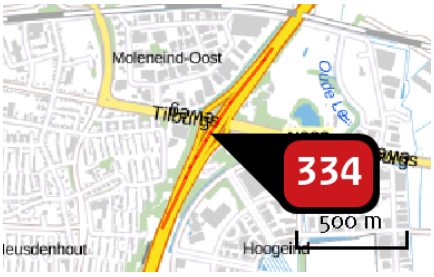

| | |
|---|---|
| Naam | 152493 |
| Locatie (X,Y) | 114998, 394981 |
| NOx | 21,43 ton/j |
| NH3 | 941,97 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 38.320,0 | NOx<br>NH3 | 9.680,09 kg/j<br>896,09 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.687,0 | NOx<br>NH3 | 3.686,86 kg/j<br>14,57 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 6.133,0 | NOx<br>NH3 | 8.058,16 kg/j<br>31,31 kg/j |



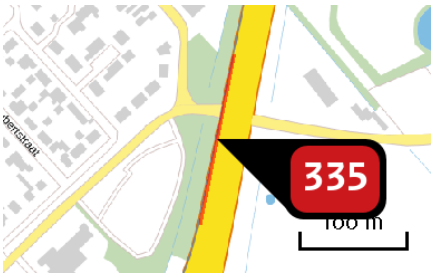

| | |
|---|---|
| Naam | 152505 |
| Locatie (X,Y) | 116336, 400545 |
| NOx | 5.894,26 kg/j |
| NH3 | 285,85 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 22.279,0 | NOx<br>NH3 | 2.964,36 kg/j<br>274,41 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.232,0 | NOx<br>NH3 | 890,39 kg/j<br>3,52 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 2.947,0 | NOx<br>NH3 | 2.039,50 kg/j<br>7,93 kg/j |



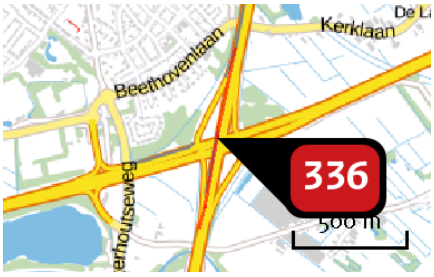

| | |
|---|---|
| Naam | 152506 |
| Locatie (X,Y) | 116318, 400540 |
| NOx | 6.672,16 kg/j |
| NH3 | 297,51 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 22.989,0 | NOx<br>NH3 | 3.061,59 kg/j<br>283,41 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.477,0 | NOx<br>NH3 | 1.068,42 kg/j<br>4,22 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.670,0 | NOx<br>NH3 | 2.542,15 kg/j<br>9,88 kg/j |



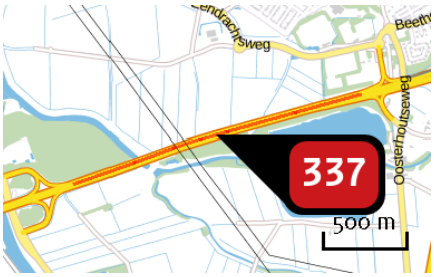

| | |
|---|---|
| Naam | 153028 |
| Locatie (X,Y) | 120279, 411568 |
| NOx | 2.024,95 kg/j |
| NH3 | 84,34 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 38.640,0 | NOx<br>NH3 | 861,94 kg/j<br>79,79 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 3.903,0 | NOx<br>NH3 | 472,90 kg/j<br>1,87 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 5.948,0 | NOx<br>NH3 | 690,11 kg/j<br>2,68 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 153030 |
| Locatie (X,Y) | 120185, 411097 |
| NOx | 6.395,00 kg/j |
| NH3 | 272,57 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 24.912,0 | NOx<br>NH3 | 2.792,33 kg/j<br>258,49 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.089,0 | NOx<br>NH3 | 1.271,84 kg/j<br>5,02 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.998,0 | NOx<br>NH3 | 2.330,83 kg/j<br>9,06 kg/j |



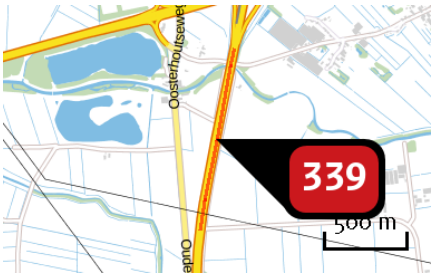

| | |
|---|---|
| Naam | 153032 |
| Locatie (X,Y) | 118658, 410641 |
| NOx | 16.184,47 kg/j |
| NH3 | 709,34 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 28.898,0 | NOx<br>NH3 | 7.286,69 kg/j<br>674,53 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.672,0 | NOx<br>NH3 | 3.659,61 kg/j<br>14,46 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.994,0 | NOx<br>NH3 | 5.238,17 kg/j<br>20,35 kg/j |



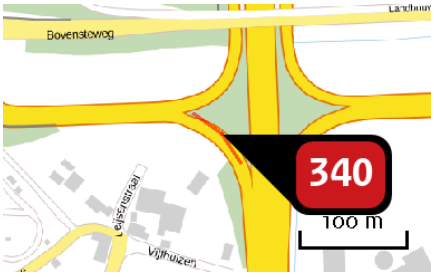

| | |
|---|---|
| Naam | 153039 |
| Locatie (X,Y) | 119621, 410884 |
| NOx | 831,70 kg/j |
| NH3 | 29,98 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 15.071,0 | NOx<br>NH3 | 301,44 kg/j<br>27,90 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.758,0 | NOx<br>NH3 | 299,63 kg/j<br>1,18 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 2.217,0 | NOx<br>NH3 | 230,64 kg/j<br>< 1 kg/j |



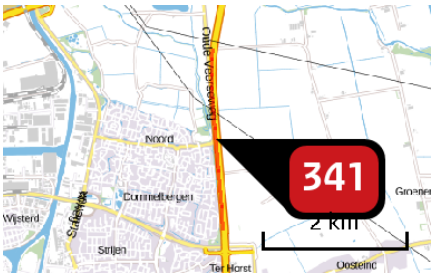

| | |
|---|---|
| Naam | 153058 |
| Locatie (X,Y) | 120017, 410165 |
| NOx | 11.110,66 kg/j |
| NH3 | 523,56 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 35.156,0 | NOx<br>NH3 | 5.415,14 kg/j<br>501,28 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.643,0 | NOx<br>NH3 | 2.211,27 kg/j<br>8,74 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 4.349,0 | NOx<br>NH3 | 3.484,24 kg/j<br>13,54 kg/j |



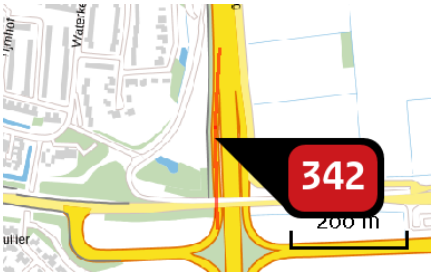

| | |
|---|---|
| Naam | 153061 |
| Locatie (X,Y) | 120029, 406767 |
| NOx | 115,15 kg/j |
| NH3 | 7,61 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 8.976,0 | NOx<br>NH3 | 80,70 kg/j<br>7,47 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 353,0 | NOx<br>NH3 | 17,24 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 368,0 | NOx<br>NH3 | 17,21 kg/j<br>< 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 153063 |
| Locatie (X,Y) | 119946, 408380 |
| NOx | 26,44 ton/j |
| NH3 | 1.236,96 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 36.564,0 | NOx | 12.785,67 kg/j |
| | | | NH3 | 1.183,57 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.641,0 | NOx | 5.016,18 kg/j |
| | | | NH3 | 19,82 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 4.750,0 | NOx | 8.639,18 kg/j |
| | | | NH3 | 33,57 kg/j |



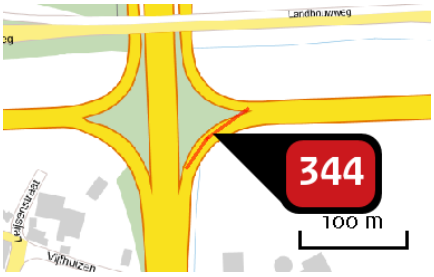

| | |
|---|---|
| Naam | 153064 |
| Locatie (X,Y) | 120037, 406986 |
| NOx | 594,97 kg/j |
| NH3 | 31,48 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 7.600,0 | NOx | 328,84 kg/j |
| | | | NH3 | 30,44 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 510,0 | NOx | 119,86 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 650,0 | NOx | 146,28 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



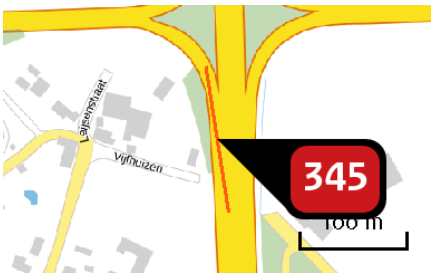

| | |
|---|---|
| Naam | 153065 |
| Locatie (X,Y) | 120057, 406874 |
| NOx | 4.638,21 kg/j |
| NH3 | 210,63 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 28.965,0 | NOx | 2.171,22 kg/j |
| | | | NH3 | 200,99 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.132,0 | NOx | 868,07 kg/j |
| | | | NH3 | 3,43 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 4.101,0 | NOx | 1.598,93 kg/j |
| | | | NH3 | 6,21 kg/j |



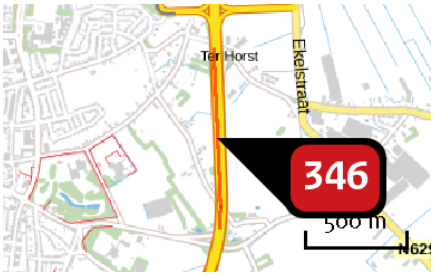

| | |
|---|---|
| Naam | 153066 |
| Locatie (X,Y) | 120115, 406772 |
| NOx | 134,49 kg/j |
| NH3 | 8,70 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 8.385,0 | NOx | 92,22 kg/j |
| | | | NH3 | 8,54 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 426,0 | NOx | 25,45 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 294,0 | NOx | 16,82 kg/j |
| | | | NH3 | < 1 kg/j |



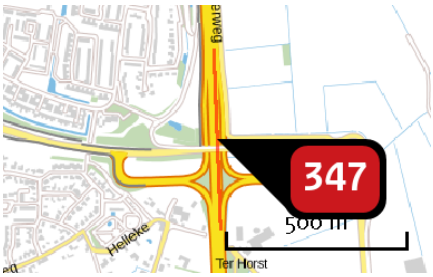

| | |
|---|---|
| Naam | 153069 |
| Locatie (X,Y) | 120057, 406674 |
| NOx | 242,96 kg/j |
| NH3 | 16,05 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 8.976,0 | NOx<br>NH3 | 170,28 kg/j<br>15,76 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 353,0 | NOx<br>NH3 | 36,37 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 368,0 | NOx<br>NH3 | 36,31 kg/j<br>< 1 kg/j |



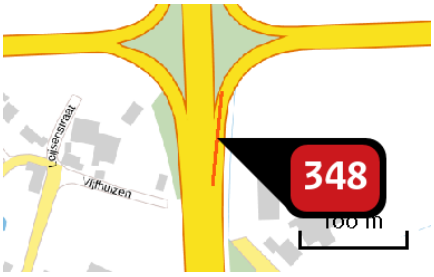

| | |
|---|---|
| Naam | 153070 |
| Locatie (X,Y) | 120085, 406169 |
| NOx | 9.221,46 kg/j |
| NH3 | 451,43 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 37.940,0 | NOx<br>NH3 | 4.685,02 kg/j<br>433,69 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.484,0 | NOx<br>NH3 | 1.666,10 kg/j<br>6,58 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 4.469,0 | NOx<br>NH3 | 2.870,34 kg/j<br>11,15 kg/j |



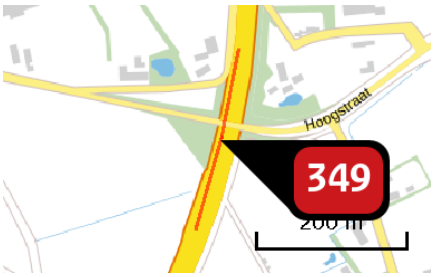

| | |
|---|---|
| Naam | 153071 |
| Locatie (X,Y) | 120074, 406904 |
| NOx | 3.940,03 kg/j |
| NH3 | 178,13 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 26.360,0 | NOx<br>NH3 | 1.835,42 kg/j<br>169,91 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.083,0 | NOx<br>NH3 | 787,80 kg/j<br>3,11 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.636,0 | NOx<br>NH3 | 1.316,81 kg/j<br>5,12 kg/j |



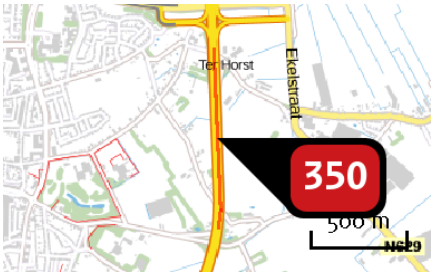

| | |
|---|---|
| Naam | 153072 |
| Locatie (X,Y) | 120086, 406699 |
| NOx | 147,76 kg/j |
| NH3 | 9,56 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 8.385,0 | NOx<br>NH3 | 101,32 kg/j<br>9,38 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 426,0 | NOx<br>NH3 | 27,96 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 294,0 | NOx<br>NH3 | 18,48 kg/j<br>< 1 kg/j |



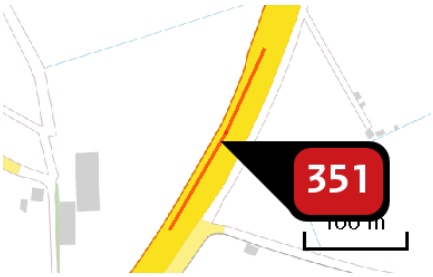

| | |
|---|---|
| Naam | 153076 |
| Locatie (X,Y) | 120068, 405609 |
| NOx | 2.554,89 kg/j |
| NH3 | 125,07 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 37.940,0 | NOx<br>NH3 | 1.298,03 kg/j<br>120,16 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.484,0 | NOx<br>NH3 | 461,61 kg/j<br>1,82 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 4.469,0 | NOx<br>NH3 | 795,26 kg/j<br>3,09 kg/j |



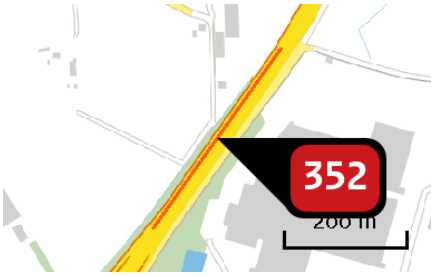

| | |
|---|---|
| Naam | 153077 |
| Locatie (X,Y) | 120098, 406190 |
| NOx | 9.028,26 kg/j |
| NH3 | 439,53 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 34.745,0 | NOx<br>NH3 | 4.559,17 kg/j<br>422,04 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.508,0 | NOx<br>NH3 | 1.787,54 kg/j<br>7,06 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.929,0 | NOx<br>NH3 | 2.681,54 kg/j<br>10,42 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 153078 |
| Locatie (X,Y) | 119993, 405404 |
| NOx | 2.053,34 kg/j |
| NH3 | 100,52 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 37.940,0 | NOx | 1.043,21 kg/j |
| | | | NH3 | 96,57 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.484,0 | NOx | 370,99 kg/j |
| | | | NH3 | 1,47 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 4.469,0 | NOx | 639,14 kg/j |
| | | | NH3 | 2,48 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 153080 |
| Locatie (X,Y) | 119840, 405174 |
| NOx | 3.757,49 kg/j |
| NH3 | 183,94 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 37.940,0 | NOx | 1.909,01 kg/j |
| | | | NH3 | 176,72 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.484,0 | NOx | 678,89 kg/j |
| | | | NH3 | 2,68 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 4.469,0 | NOx | 1.169,58 kg/j |
| | | | NH3 | 4,54 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 153081 |
| Locatie (X,Y) | 119317, 404462 |
| NOx | 337,04 kg/j |
| NH3 | 18,22 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 5.341,0 | NOx<br>NH3 | 170,46 kg/j<br>17,57 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 433,0 | NOx<br>NH3 | 83,58 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 449,0 | NOx<br>NH3 | 82,99 kg/j<br>< 1 kg/j |



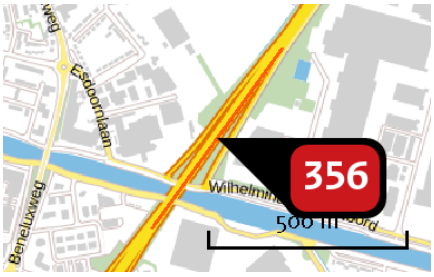

| | |
|---|---|
| Naam | 153082 |
| Locatie (X,Y) | 119568, 404792 |
| NOx | 5.314,68 kg/j |
| NH3 | 268,83 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 34.220,0 | NOx<br>NH3 | 2.501,39 kg/j<br>257,83 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.265,0 | NOx<br>NH3 | 1.001,36 kg/j<br>3,96 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 4.280,0 | NOx<br>NH3 | 1.811,92 kg/j<br>7,04 kg/j |



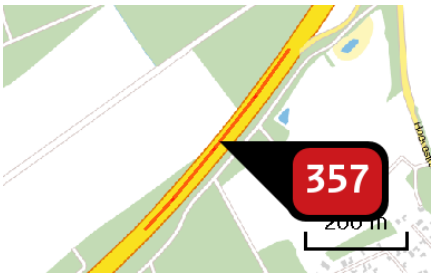

| | |
|---|---|
| Naam | 153088 |
| Locatie (X,Y) | 119357, 404448 |
| NOx | 424,23 kg/j |
| NH3 | 21,90 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 5.714,0 | NOx<br>NH3 | 204,11 kg/j<br>21,04 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 520,0 | NOx<br>NH3 | 112,34 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 521,0 | NOx<br>NH3 | 107,78 kg/j<br>< 1 kg/j |



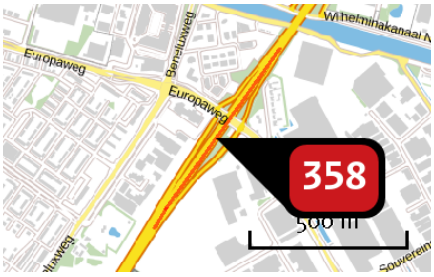

| | |
|---|---|
| Naam | 153089 |
| Locatie (X,Y) | 119589, 404797 |
| NOx | 4.751,95 kg/j |
| NH3 | 242,46 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 32.304,0 | NOx<br>NH3 | 2.257,58 kg/j<br>232,70 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.298,0 | NOx<br>NH3 | 971,31 kg/j<br>3,84 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.763,0 | NOx<br>NH3 | 1.523,06 kg/j<br>5,92 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 153090 |
| Locatie (X,Y) | 117992, 402413 |
| NOx | 4.390,99 kg/j |
| NH3 | 220,13 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 36.220,0 | NOx<br>NH3 | 2.289,28 kg/j<br>211,92 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.102,0 | NOx<br>NH3 | 721,64 kg/j<br>2,85 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 4.198,0 | NOx<br>NH3 | 1.380,07 kg/j<br>5,36 kg/j |



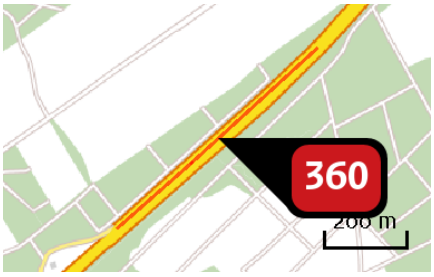

| | |
|---|---|
| Naam | 153094 |
| Locatie (X,Y) | 119226, 404290 |
| NOx | 4.911,96 kg/j |
| NH3 | 250,00 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 26.590,0 | NOx<br>NH3 | 2.327,32 kg/j<br>239,89 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.778,0 | NOx<br>NH3 | 941,22 kg/j<br>3,72 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.242,0 | NOx<br>NH3 | 1.643,41 kg/j<br>6,39 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 153098 |
| Locatie (X,Y) | 118605, 403320 |
| NOx | 13.931,95 kg/j |
| NH3 | 716,07 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 32.971,0 | NOx<br>NH3 | 7.462,13 kg/j<br>690,77 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.943,0 | NOx<br>NH3 | 2.388,57 kg/j<br>9,44 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.467,0 | NOx<br>NH3 | 4.081,25 kg/j<br>15,86 kg/j |



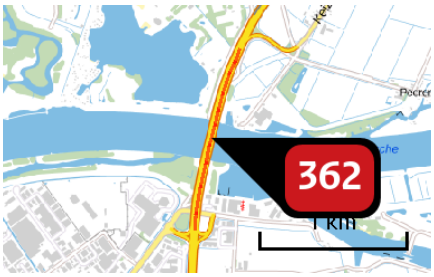

| | |
|---|---|
| Naam | 153635 |
| Locatie (X,Y) | 117607, 402025 |
| NOx | 6.337,59 kg/j |
| NH3 | 317,74 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 36.214,0 | NOx<br>NH3 | 3.304,40 kg/j<br>305,89 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.101,0 | NOx<br>NH3 | 1.041,30 kg/j<br>4,11 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 4.197,0 | NOx<br>NH3 | 1.991,88 kg/j<br>7,74 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 154888 |
| Locatie (X,Y) | 120569, 414030 |
| NOx | 221,20 kg/j |
| NH3 | < 1 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 0,0 | | |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 716,0 | NOx<br>NH3 | 101,61 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 880,0 | NOx<br>NH3 | 119,59 kg/j<br>< 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 155771 |
| Locatie (X,Y) | 120699, 414680 |
| NOx | 16.500,59 kg/j |
| NH3 | 680,39 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 39.542,0 | NOx<br>NH3 | 6.946,45 kg/j<br>643,03 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 3.754,0 | NOx<br>NH3 | 3.582,07 kg/j<br>14,15 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 6.536,0 | NOx<br>NH3 | 5.972,08 kg/j<br>23,21 kg/j |



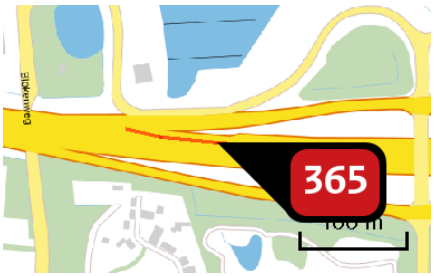

| | |
|---|---|
| Naam | 155773 |
| Locatie (X,Y) | 121547, 416093 |
| NOx | 26,27 ton/j |
| NH3 | 1.062,91 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 36.421,0 | NOx<br>NH3 | 10.830,33 kg/j<br>1.002,57 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 3.458,0 | NOx<br>NH3 | 5.585,35 kg/j<br>22,07 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 6.369,0 | NOx<br>NH3 | 9.850,77 kg/j<br>38,28 kg/j |



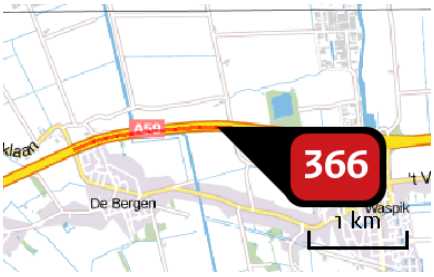

| | |
|---|---|
| Naam | 155790 |
| Locatie (X,Y) | 120578, 414167 |
| NOx | 238,89 kg/j |
| NH3 | 7,39 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 5.765,0 | NOx<br>NH3 | 72,76 kg/j<br>6,74 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.148,0 | NOx<br>NH3 | 78,70 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.332,0 | NOx<br>NH3 | 87,44 kg/j<br>< 1 kg/j |



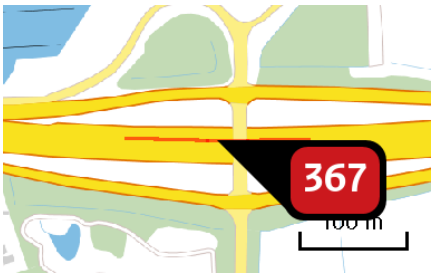

| | |
|---|---|
| Naam | 161408 |
| Locatie (X,Y) | 124466, 411676 |
| NOx | 1.392,78 kg/j |
| NH3 | 63,26 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 27.179,0 | NOx | 652,12 kg/j |
| | | | NH3 | 60,37 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.301,0 | NOx | 299,88 kg/j |
| | | | NH3 | 1,18 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.532,0 | NOx | 440,78 kg/j |
| | | | NH3 | 1,71 kg/j |



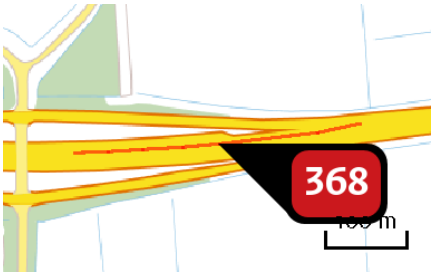

| | |
|---|---|
| Naam | 161410 |
| Locatie (X,Y) | 122914, 411834 |
| NOx | 25,03 ton/j |
| NH3 | 1.144,12 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 28.402,0 | NOx | 11.800,44 kg/j |
| | | | NH3 | 1.092,37 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.395,0 | NOx | 5.404,93 kg/j |
| | | | NH3 | 21,35 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.620,0 | NOx | 7.822,88 kg/j |
| | | | NH3 | 30,40 kg/j |



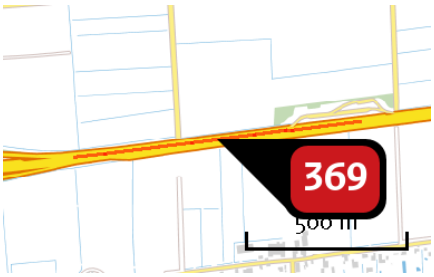

| | |
|---|---|
| Naam | 161411 |
| Locatie (X,Y) | 124637, 411668 |
| NOx | 1.393,92 kg/j |
| NH3 | 63,32 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 27.179,0 | NOx | 652,65 kg/j |
| | | | NH3 | 60,42 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.301,0 | NOx | 300,12 kg/j |
| | | | NH3 | 1,19 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.532,0 | NOx | 441,14 kg/j |
| | | | NH3 | 1,71 kg/j |



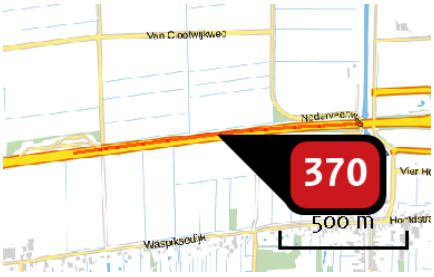

| | |
|---|---|
| Naam | 161421 |
| Locatie (X,Y) | 124898, 411679 |
| NOx | 2.869,01 kg/j |
| NH3 | 130,32 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 27.179,0 | NOx | 1.343,31 kg/j |
| | | | NH3 | 124,35 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.301,0 | NOx | 617,73 kg/j |
| | | | NH3 | 2,44 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.532,0 | NOx | 907,97 kg/j |
| | | | NH3 | 3,53 kg/j |



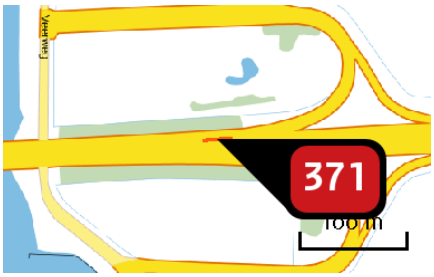

| | |
|---|---|
| Naam | 161422 |
| Locatie (X,Y) | 125516, 411758 |
| NOx | 8.349,98 kg/j |
| NH3 | 391,38 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 32.208,0 | NOx | 4.046,04 kg/j |
| | | | NH3 | 374,54 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.642,0 | NOx | 1.802,75 kg/j |
| | | | NH3 | 7,12 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.828,0 | NOx | 2.501,19 kg/j |
| | | | NH3 | 9,72 kg/j |



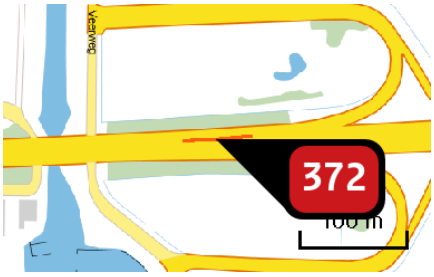

| | |
|---|---|
| Naam | 161423 |
| Locatie (X,Y) | 126522, 411884 |
| NOx | 10.573,14 kg/j |
| NH3 | 495,59 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 32.208,0 | NOx | 5.123,29 kg/j |
| | | | NH3 | 474,26 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.642,0 | NOx | 2.282,72 kg/j |
| | | | NH3 | 9,02 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.828,0 | NOx | 3.167,13 kg/j |
| | | | NH3 | 12,31 kg/j |



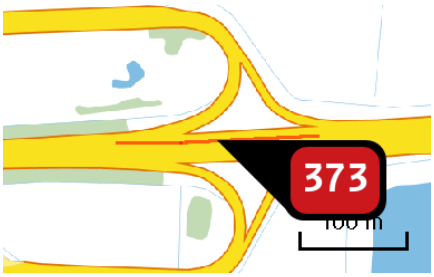

| | |
|---|---|
| Naam | 161434 |
| Locatie (X,Y) | 127301, 411940 |
| NOx | 234,04 kg/j |
| NH3 | 10,97 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 32.208,0 | NOx<br>NH3 | 113,41 kg/j<br>10,50 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.642,0 | NOx<br>NH3 | 50,53 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.828,0 | NOx<br>NH3 | 70,11 kg/j<br>< 1 kg/j |



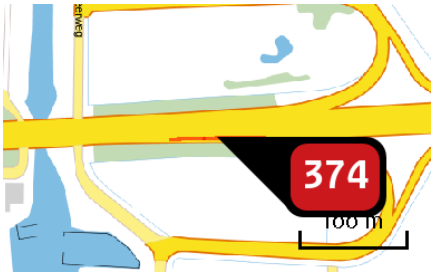

| | |
|---|---|
| Naam | 161435 |
| Locatie (X,Y) | 127255, 411936 |
| NOx | 589,36 kg/j |
| NH3 | 27,62 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 32.208,0 | NOx<br>NH3 | 285,58 kg/j<br>26,44 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.642,0 | NOx<br>NH3 | 127,24 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.828,0 | NOx<br>NH3 | 176,54 kg/j<br>< 1 kg/j |



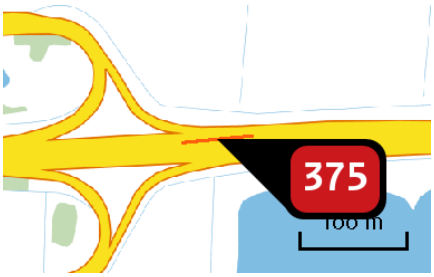

| | |
|---|---|
| Naam | 161437 |
| Locatie (X,Y) | 127407, 411942 |
| NOx | 1.727,02 kg/j |
| NH3 | 81,37 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 31.778,0 | NOx<br>NH3 | 841,53 kg/j<br>77,90 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.569,0 | NOx<br>NH3 | 369,52 kg/j<br>1,46 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.746,0 | NOx<br>NH3 | 515,97 kg/j<br>2,00 kg/j |



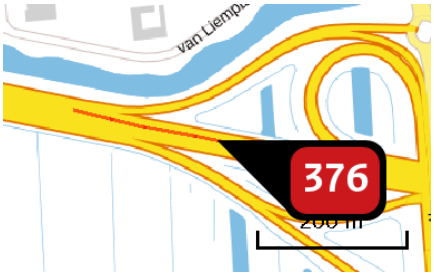

| | |
|---|---|
| Naam | 161439 |
| Locatie (X,Y) | 127269, 411921 |
| NOx | 871,63 kg/j |
| NH3 | 35,91 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 29.644,0 | NOx<br>NH3 | 366,56 kg/j<br>33,93 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 4.265,0 | NOx<br>NH3 | 286,46 kg/j<br>1,13 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.399,0 | NOx<br>NH3 | 218,61 kg/j<br>< 1 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 161445 |
| Locatie (X,Y) | 127534, 411949 |
| NOx | 594,86 kg/j |
| NH3 | 28,03 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 31.778,0 | NOx<br>NH3 | 289,86 kg/j<br>26,83 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.569,0 | NOx<br>NH3 | 127,28 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.746,0 | NOx<br>NH3 | 177,72 kg/j<br>< 1 kg/j |



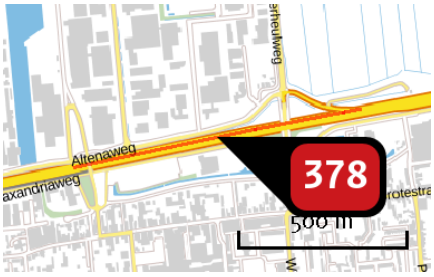

| | |
|---|---|
| Naam | 161453 |
| Locatie (X,Y) | 130743, 411502 |
| NOx | 1.888,89 kg/j |
| NH3 | 101,89 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 19.442,0 | NOx<br>NH3 | 1.065,92 kg/j<br>98,67 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.128,0 | NOx<br>NH3 | 335,91 kg/j<br>1,33 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.708,0 | NOx<br>NH3 | 487,06 kg/j<br>1,89 kg/j |



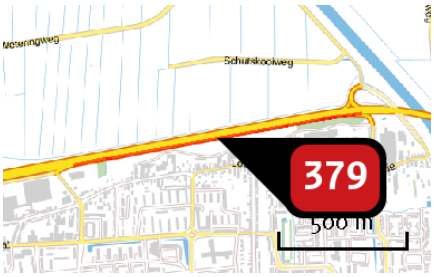

| | |
|---|---|
| Naam | 161456 |
| Locatie (X,Y) | 134030, 411825 |
| NOx | 11.846,43 kg/j |
| NH3 | 665,71 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 31.541,0 | NOx<br>NH3 | 6.985,92 kg/j<br>646,69 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.764,0 | NOx<br>NH3 | 2.122,18 kg/j<br>8,38 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 2.377,0 | NOx<br>NH3 | 2.738,33 kg/j<br>10,64 kg/j |



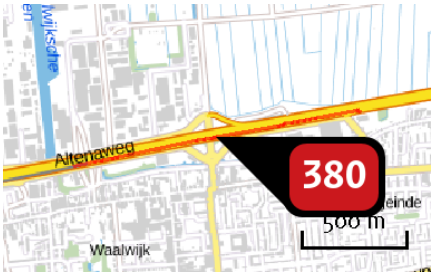

| | |
|---|---|
| Naam | 161457 |
| Locatie (X,Y) | 132825, 411599 |
| NOx | 6.492,19 kg/j |
| NH3 | 364,83 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 31.541,0 | NOx<br>NH3 | 3.828,49 kg/j<br>354,40 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.764,0 | NOx<br>NH3 | 1.163,02 kg/j<br>4,59 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 2.377,0 | NOx<br>NH3 | 1.500,69 kg/j<br>5,83 kg/j |



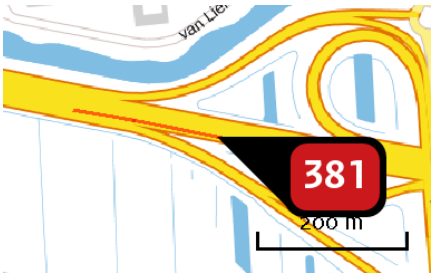

| | |
|---|---|
| Naam | 161458 |
| Locatie (X,Y) | 134308, 411860 |
| NOx | 8.965,54 kg/j |
| NH3 | 478,23 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 31.448,0 | NOx<br>NH3 | 4.998,24 kg/j<br>462,69 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.260,0 | NOx<br>NH3 | 1.951,05 kg/j<br>7,71 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 2.439,0 | NOx<br>NH3 | 2.016,25 kg/j<br>7,83 kg/j |



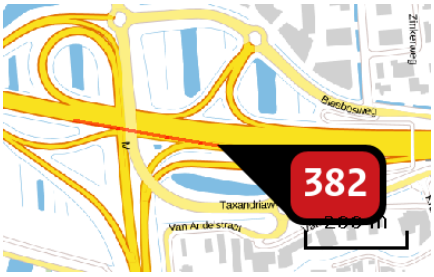

| | |
|---|---|
| Naam | 161459 |
| Locatie (X,Y) | 133062, 411632 |
| NOx | 11.055,99 kg/j |
| NH3 | 589,74 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 31.448,0 | NOx<br>NH3 | 6.163,66 kg/j<br>570,57 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.260,0 | NOx<br>NH3 | 2.405,96 kg/j<br>9,50 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 2.439,0 | NOx<br>NH3 | 2.486,37 kg/j<br>9,66 kg/j |



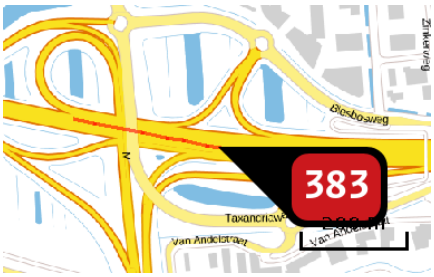

| | |
|---|---|
| Naam | 161477 |
| Locatie (X,Y) | 130741, 411488 |
| NOx | 1.836,87 kg/j |
| NH3 | 84,47 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 15.935,0 | NOx<br>NH3 | 871,58 kg/j<br>80,68 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.672,0 | NOx<br>NH3 | 496,74 kg/j<br>1,96 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.647,0 | NOx<br>NH3 | 468,55 kg/j<br>1,82 kg/j |



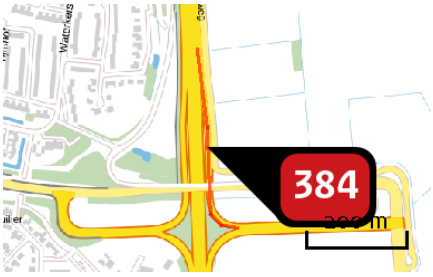

| | |
|---|---|
| Naam | 161478 |
| Locatie (X,Y) | 131213, 411398 |
| NOx | 2.688,24 kg/j |
| NH3 | 123,61 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 15.935,0 | NOx<br>NH3 | 1.275,55 kg/j<br>118,08 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.672,0 | NOx<br>NH3 | 726,97 kg/j<br>2,87 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.647,0 | NOx<br>NH3 | 685,72 kg/j<br>2,66 kg/j |



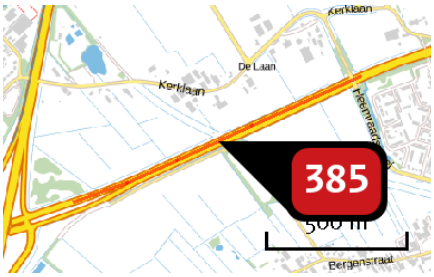

| | |
|---|---|
| Naam | 161479 |
| Locatie (X,Y) | 131206, 411414 |
| NOx | 2.649,24 kg/j |
| NH3 | 142,91 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 19.442,0 | NOx<br>NH3 | 1.494,99 kg/j<br>138,39 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.128,0 | NOx<br>NH3 | 471,13 kg/j<br>1,86 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.708,0 | NOx<br>NH3 | 683,12 kg/j<br>2,65 kg/j |



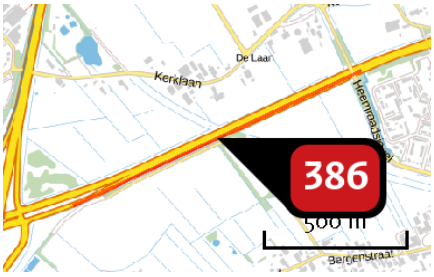

| | |
|---|---|
| Naam | 292286215 |
| Locatie (X,Y) | 120087, 406955 |
| NOx | 862,12 kg/j |
| NH3 | 46,62 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 8.796,0 | NOx<br>NH3 | 487,78 kg/j<br>45,15 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 560,0 | NOx<br>NH3 | 168,68 kg/j<br>< 1 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 713,0 | NOx<br>NH3 | 205,65 kg/j<br>< 1 kg/j |



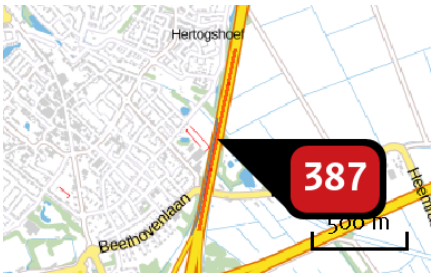

| | |
|---|---|
| Naam | 292369311 |
| Locatie (X,Y) | 120953, 411375 |
| NOx | 9.397,52 kg/j |
| NH3 | 429,59 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 28.402,0 | NOx<br>NH3 | 4.430,79 kg/j<br>410,16 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.395,0 | NOx<br>NH3 | 2.029,42 kg/j<br>8,02 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.620,0 | NOx<br>NH3 | 2.937,31 kg/j<br>11,41 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 292369312 |
| Locatie (X,Y) | 120963, 411360 |
| NOx | 10.349,38 kg/j |
| NH3 | 404,29 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 26.485,0 | NOx<br>NH3 | 4.102,70 kg/j<br>379,79 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 4.244,0 | NOx<br>NH3 | 3.570,92 kg/j<br>14,11 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.321,0 | NOx<br>NH3 | 2.675,76 kg/j<br>10,40 kg/j |



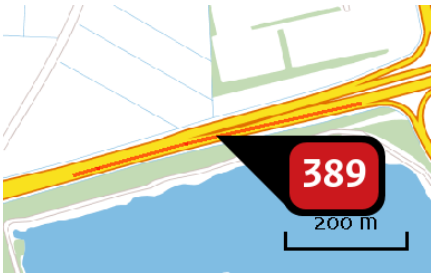

| | |
|---|---|
| Naam | 292423531 |
| Locatie (X,Y) | 120352, 411872 |
| NOx | 7.794,77 kg/j |
| NH3 | 331,56 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 25.322,0 | NOx<br>NH3 | 3.396,03 kg/j<br>314,37 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.142,0 | NOx<br>NH3 | 1.560,37 kg/j<br>6,16 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 4.069,0 | NOx<br>NH3 | 2.838,37 kg/j<br>11,03 kg/j |



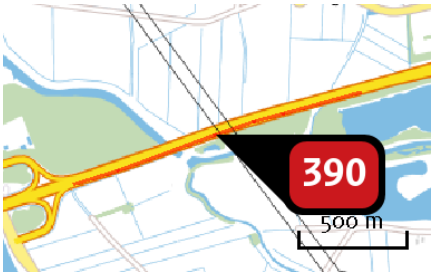

| | |
|---|---|
| Naam | 292423532 |
| Locatie (X,Y) | 120539, 413109 |
| NOx | 20,14 ton/j |
| NH3 | 819,71 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 38.240,0 | NOx<br>NH3 | 8.357,35 kg/j<br>773,64 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 3.760,0 | NOx<br>NH3 | 4.463,49 kg/j<br>17,63 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 6.438,0 | NOx<br>NH3 | 7.318,31 kg/j<br>28,44 kg/j |



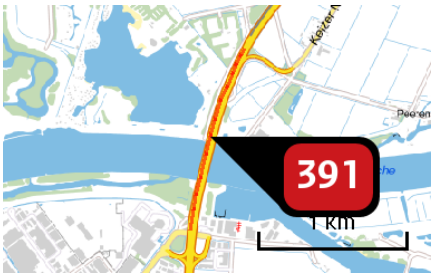

| | |
|---|---|
| Naam | 292423533 |
| Locatie (X,Y) | 119316, 410811 |
| NOx | 2.839,38 kg/j |
| NH3 | 102,36 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 15.071,0 | NOx<br>NH3 | 1.029,09 kg/j<br>95,26 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.758,0 | NOx<br>NH3 | 1.022,91 kg/j<br>4,04 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 2.217,0 | NOx<br>NH3 | 787,38 kg/j<br>3,06 kg/j |



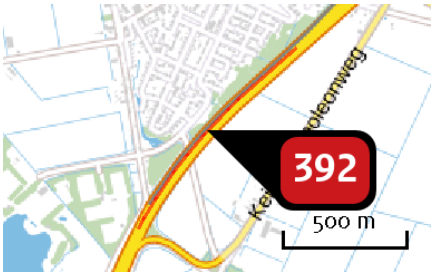

| | |
|---|---|
| Naam | 292423534 |
| Locatie (X,Y) | 118417, 410552 |
| NOx | 14.709,14 kg/j |
| NH3 | 540,30 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 27.989,0 | NOx<br>NH3 | 5.444,52 kg/j<br>504,00 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 4.376,0 | NOx<br>NH3 | 4.623,64 kg/j<br>18,27 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 4.587,0 | NOx<br>NH3 | 4.640,98 kg/j<br>18,03 kg/j |



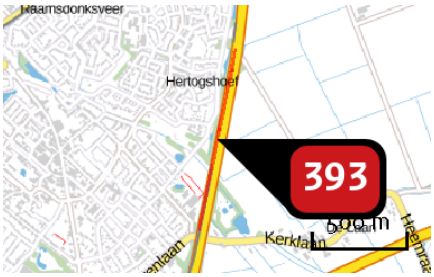

| | |
|---|---|
| Naam | 292423544 |
| Locatie (X,Y) | 120715, 414830 |
| NOx | 3.357,98 kg/j |
| NH3 | 103,82 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 5.765,0 | NOx | 1.022,72 kg/j |
| | | | NH3 | 94,67 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.148,0 | NOx | 1.106,20 kg/j |
| | | | NH3 | 4,37 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.332,0 | NOx | 1.229,06 kg/j |
| | | | NH3 | 4,78 kg/j |



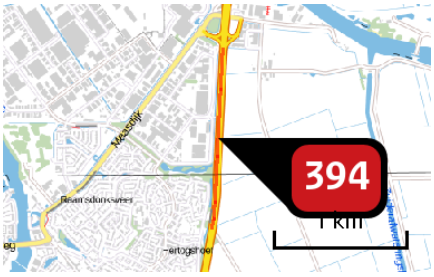

| | |
|---|---|
| Naam | 292423545 |
| Locatie (X,Y) | 121222, 415807 |
| NOx | 12.582,26 kg/j |
| NH3 | 544,94 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 41.212,0 | NOx | 5.591,37 kg/j |
| | | | NH3 | 517,59 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 3.853,0 | NOx | 2.839,41 kg/j |
| | | | NH3 | 11,22 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 5.883,0 | NOx | 4.151,47 kg/j |
| | | | NH3 | 16,13 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 292423546 |
| Locatie (X,Y) | 120389, 412118 |
| NOx | 12.288,88 kg/j |
| NH3 | 511,83 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 38.640,0 | NOx<br>NH3 | 5.230,86 kg/j<br>484,22 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 3.903,0 | NOx<br>NH3 | 2.869,92 kg/j<br>11,34 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 5.948,0 | NOx<br>NH3 | 4.188,09 kg/j<br>16,27 kg/j |



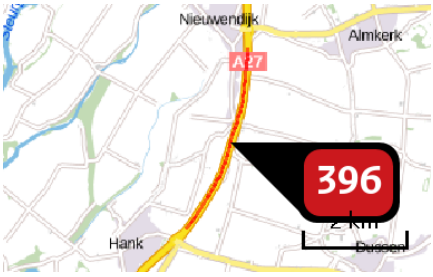

| | |
|---|---|
| Naam | 292423547 |
| Locatie (X,Y) | 120533, 413262 |
| NOx | 3.217,90 kg/j |
| NH3 | 66,28 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 3.192,0 | NOx<br>NH3 | 605,44 kg/j<br>56,05 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 1.198,0 | NOx<br>NH3 | 1.234,25 kg/j<br>4,88 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 1.397,0 | NOx<br>NH3 | 1.378,21 kg/j<br>5,36 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 292423548 |
| Locatie (X,Y) | 120578, 414027 |
| NOx | 29,93 ton/j |
| NH3 | 1.391,47 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 35.448,0 | NOx<br>NH3 | 14.374,26 kg/j<br>1.330,63 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.705,0 | NOx<br>NH3 | 5.957,94 kg/j<br>23,54 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 4.552,0 | NOx<br>NH3 | 9.600,74 kg/j<br>37,31 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 0 |
| Locatie (X,Y) | 122980, 418315 |
| NOx | 45,98 ton/j |
| NH3 | 1.971,07 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 39.128,0 | NOx<br>NH3 | 20,20 ton/j<br>1.870,26 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 3.640,0 | NOx<br>NH3 | 10.208,93 kg/j<br>40,33 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 5.795,0 | NOx<br>NH3 | 15.563,46 kg/j<br>60,48 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 0 |
| Locatie (X,Y) | 123028, 418419 |
| NOx | 44,06 ton/j |
| NH3 | 1.796,50 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 37.337,0 | NOx<br>NH3 | 18.319,84 kg/j<br>1.695,87 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 3.526,0 | NOx<br>NH3 | 9.397,23 kg/j<br>37,12 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 6.404,0 | NOx<br>NH3 | 16.343,40 kg/j<br>63,51 kg/j |




| | |
|---|---|
| Naam | 153037 |
| Locatie (X,Y) | 119604, 410904 |
| NOx | 1.519,48 kg/j |
| NH3 | 66,60 kg/j |

| Soort | Voertuig | Aantal voertuigen (/dag) | Stof | Emissie |
|---|---|---|---|---|
| Standaard | Licht verkeer | 28.898,0 | NOx<br>NH3 | 684,11 kg/j<br>63,33 kg/j |
| Standaard | Middelzwaar vrachtverkeer | 2.672,0 | NOx<br>NH3 | 343,58 kg/j<br>1,36 kg/j |
| Standaard | Zwaar vrachtverkeer | 3.994,0 | NOx<br>NH3 | 491,79 kg/j<br>1,91 kg/j |

## Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden verleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

## Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van:

| | |
|---|---|
| AERIUS | versie 2016L_20171215_64190d2d2b |
| Database | versie 2016L_20170828_c3f058f00f |

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
https://www.aerius.nl/nl/factsheets/uitleg

**Copyright © 2017**
Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.

## Over Antea Group

Van stad tot land, van water tot lucht; de adviseurs en ingenieurs van Antea Group dragen in Nederland sinds jaar en dag bij aan onze leefomgeving. We ontwerpen bruggen en wegen, realiseren woonwijken en waterwerken. Maar we zijn ook betrokken bij thema's zoals milieu, veiligheid, assetmanagement en energie. Onder de naam Oranjewoud groeiden we uit tot een allround en onafhankelijk partner voor bedrijfsleven en overheden. Als Antea Group zetten we deze expertise ook mondiaal in. Door hoogwaardige kennis te combineren met een pragmatische aanpak maken we oplossingen haalbaar én uitvoerbaar. Doelgericht, met oog voor duurzaamheid. Op deze manier anticiperen we op de vragen van vandaag en de oplossingen van de toekomst. Al meer dan 60 jaar.

## Contactgegevens

Beneluxweg 125
4904 SJ  OOSTERHOUT
Postbus 40
4900 AA  OOSTERHOUT
T. 0162-487 000
E. info.nl@anteagroup.com

**www.anteagroup.nl**