

# Agro en Food Cluster West Brabant

Achtergrondrapport verkeersgegevens PIP

projectnr. 162353

revisie 4

25 mei 2010

## Opdrachtgever

Provincie Noord-Brabant

Postbus 90151

5200 MC 's Hertogenbosch

datum vrijgave

25 mei 2010

beschrijving

revisie 4

goedkeuring

drs. D.I. Truijens

vrijgave

ir. H.A.M. van de Wetering

	Inhoud	Blz.
1	Inleiding	2
1.1	Leeswijzer	2
2	Huidige en autonome situatie	4
2.1	Inleiding	4
2.2	Provinciale wegen: N268 en N641	4
2.3	Rijkswegen	5
2.4	Andere wegen in het onderzoeksgebied	6
2.5	Activiteiten suikerfabriek (huidig en autonoom)	8
2.6	Verfijning huidige en autonome situatie(s)	10
3	Verkeersgeneratie AFC	11
3.1	Inleiding	11
3.2	Verkeersgeneratie bedrijventerrein	11
3.3	Verkeersgeneratie glastuinbouw	13
3.4	Fasering ontwikkelingen	14
4	Routing	15
4.1	Routing vrachtverkeer op ontsluitend wegennet	15
4.2	Routing personenverkeer op ontsluitend wegennet	17
5	Totstandkoming prognoses	19
6	I/C-verhouding	20
6.1	Uitgangspunten	20
6.2	I/C-verhouding	22
	Bijlage 1: Overzichtskaart wegvakken	
	Bijlage 2: Verkeersgegevens PIP	

## 1 Inleiding

In het kader van de ontwikkeling van het Agro Food Cluster West-Brabant (hierna: AFC) is ten behoeve van het MER een onderzoek gedaan naar het verkeersaspect. Hiertoe is handmatig het GGA-verkeersmodel in excel bijgesteld. Het doel hiervan was om verkeerscijfers te genereren ten behoeve van de m.e.r.-procedure. De vergelijking tussen de autonome toekomstsituatie en de (gefaseerde) oplevering van het AFC staat hierbij centraal. In de eerste instantie is dit gedaan en behoeve van het onderzoek naar de milieueffecten van 5 alternatieven (MER Fase 1). Vervolgens is het voorkeursalterantief (VKA) onderzocht (MER Fase 2).

Het gehanteerde model is een goed middel gebleken om inzicht te krijgen in de verkeersintensiteiten en voertuigverdelingen op de ontsluitende wegen van de verschillende alternatieven die opgesteld zijn in het kader van het MER voor het AFC. De bijstelling van het model is in zekere zin dynamisch opgebouwd: een verandering van aannames (van basisintensiteit tot verkeersgeneratie en fasering van de ontwikkelingen) kan eenvoudig in excel worden aangepast en resultaten zijn direct zichtbaar.

Omdat ten tijde van het opstellen van het MER nog veel zaken onduidelijk waren of nog open stonden, is voor de verkeersgeneratie verschillende keren gekozen voor een worst case benadering van uitgangspunten en aannames. De redenatie hierachter is dat indien het verkeersbeeld op basis van deze uitgangspunten goed is, dat dit met lagere uitgangspunten ook het geval zal zijn. Voor het doel van het MER -het in kaart brengen en vergelijken van milieueffecten van verschillende alternatieven- is deze benadering doelmatig.

Ten behoeve van het opstellen van het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) voor de ontwikkeling van het AFC zijn de verkeersresultaten aangepast. Als gevolg van het planproces rondom het PIP zijn steeds meer zaken duidelijker in te vullen en kunnen aannames en uitgangspunten ten aanzien van verkeer verder worden ingevuld.

Gebleken is dat het model voor het MER aangepast diende te worden als gevolg van meer specifieke uitgangspunten en actualiteiten. Bij de totstandkoming van de cijfers voor het PIP zijn de verschillende wijzigingen ten opzichte van het MER benoemd. Ook is in het model (van het MER) een verkeerde bronverwijzing geconstateerd, met een lagere verkeersintensiteit in de verkeersprognoses als resultaat. In het model voor het PIP zijn deze gecorrigeerd. Tot slot zijn er uitgangspunten vanwege de actualiteit veranderd. Een belangrijke wijziging van uitgangspunt is een afname van het aantal hectare te ontwikkelen bedrijven op het terrein van Suiker Unie ten opzichte van het MER.

### 1.1 Leeswijzer

In deze rapportage zijn in hoofdstuk 2 de gehanteerde basis gegevens beschreven voor de huidige en autonome situatie. Vervolgens zijn in hoofdstuk 3 de uitgangspunten beschreven die ten grondslag liggen aan de verkeersgeneratie van het AFC. Hoofdstuk 4 beschrijft de uitgangspunten ten aanzien van de routing van verkeer. Hoofdstuk 5 geeft een beschrijving van de totstandkoming van de verkeersprognoses en hoofdstuk 6 gaat in op de I/C-verhoudingen op de relevante wegvakken.

De wegvakken kunnen worden teruggevonden op de overzichtskaart zoals opgenomen in bijlage 1. In bijlage 2 zijn de verkeersgegevens van het AFC opgenomen.



## 2 Huidige en autonome situatie

### 2.1 Inleiding

In deze paragraaf zijn de bronnen gegeven die hebben geleid tot de cijfers voor de huidige en autonome situatie. Eén factor ontbreekt in deze paragraaf: de intensivering van de activiteiten van de Suikerunie. Deze intensivering is juridisch-planologisch reeds mogelijk, waardoor de stijging in verkeersgeneratie van de intensivering behoort tot verkeer in de autonome situatie.

De volgende paragraaf (2.2) gaat in op de verkeersgeneratie als gevolg van de intensivering. Daarna is deze verkeersgeneratie opgeteld bij de autonome cijfers in deze paragraaf. Dit vormt gezamenlijk de autonome situatie die geldt voor de MER.

### 2.2 Provinciale wegen: N268 en N641

De verkeersintensiteiten en bijbehorende voertuigverdelingen van provinciale wegen hebben de volgende bronnen:

- De intensiteiten voor het jaar 2009 zijn afkomstig van permanente telpunten van de provincie. Op basis van deze tellingen is de jaargemiddelde intensiteit voor werk- en wekdagen gegeneerd.
- Op wegvak 268STAM is de voertuigverdeling niet op tellingen gebaseerd, omdat de telling een verdeling van 71% lichte voertuigen laat zien en dus maar liefst 29% middel- en zwaar verkeer. De telling is uitgevoerd van 23 september tot en met 21 oktober 2009, tijdens de bietencampagne. Mogelijk is dit de oorzaak van het hoge aandeel vrachtverkeer. Daarom is uitgegaan van de voertuigverdeling van wegvak 268DINT voor wegvak 268STAM. In onderstaande tabel staan de cijfers.

Wegvak	Werkdagen 2009, jaargemiddeld				Weekdagen 2009, jaargemiddeld			
	Totaal	% licht	% middel	% zwaar	Totaal	% licht	% middel	% zwaar
268DINT	3.666	83,8%	6,6%	9,6%	3.333	85,3%	6,0%	8,7%
268STAM	5.583	83,8%	6,6%	9,6%	5.075	85,3%	6,0%	8,7%
268GAST	7.529	85,7%	5,7%	8,6%	6.835	86,9%	5,1%	8,0%
268KRUI	13.492	86,7%	6,3%	7,0%	12.360	87,8%	5,6%	6,6%
641GAST	7.927	82,7%	8,7%	8,6%	7.269	84,4%	7,7%	7,9%

Tabel 2.1: Jaargemiddelde werk- en wekdagen op vijf provinciale wegvakken

Voor 2010 autonoom is gerekend met groeifactoren, verkregen van de provincie, zie onderstaande tabel. Voor de berekening van 2009 naar 2010 zijn de jaarlijkse groeicijfers voor het etmaal aangehouden.

Wegvak	letter	pa	va	etm
268DINT	S	1,50%	-4,20%	1,00%
268STAM	D	1,40%	-4,40%	0,90%
268GAST	E	0,90%	-3,70%	0,60%
268KRUI	F	0,90%	-3,10%	0,70%
641GAST	G	0,50%	-2,90%	0,30%

Tabel 2.2: Percentages voor omrekening van intensiteiten van 2007 naar 2010 (bron: gegevens aangeleverd door provincie)

Voor 2015 is geïnterpoleerd tussen 2010 en 2020.

De cijfers voor 2020 zijn afkomstig van het NRM 3.3.2 van de provincie Noord-Brabant. Dit model genereert prognoses op basis van de meest recente inzichten in de autonome toekomstsituatie (2020).

Deze intensiteiten betreffen werkdagen. Om ook de intensiteit op weekdagen te bepalen, is de verhouding werkdag-weekdag in 2009 bepaald. Deze verhouding is toegepast op de andere jaartallen. Vanwege het relatief lage aandeel vrachtverkeer (in 2020) (door de aanleg van de A4 verschuift een deel van het huidige vrachtverkeer van het onderliggende naar het hoofdwegennet) en het ontbreken van gegevens op weekdagen (in het NRM model), is de voertuigverdeling op werkdagen ook aangehouden voor de weekdagen.

Voor de voertuigverdeling in 2020 is gebruik gemaakt van van de verdeling zoals volgt uit het NRM .Dit resulteert in de volgende tabel.

Wegvak	Werkdagen 2020, jaargemiddeld				Weekdagen 2020, jaargemiddeld			
	Totaal	% licht	% middel	% zwaar	Totaal	% licht	% middel	% zwaar
268DINT	8.132	95,4%	2,3%	2,3%	7.393	95,4%	2,3%	2,3%
268STAM	8.358	95,4%	2,3%	2,3%	7.598	95,4%	2,3%	2,3%
268GAST	9.740	96,6%	1,6%	1,8%	8.842	96,6%	1,6%	1,8%
268KRUI	15.530	97,2%	1,3%	1,5%	14.227	97,2%	1,3%	1,5%
641GAST	9.038	95,8%	1,9%	2,3%	8.288	95,8%	1,9%	2,3%
App.dijk	7.786	97,0%	1,4%	1,6%	6.851	97,0%	1,4%	1,6%

Tabel 2.3 NRM 3.3.2 autonome situatie 2020

Wegvak	werkdag	weekdag	werkdag	weekdag	werkdag	weekdag	werkdag	weekdag
	2009	2009	2010	2010	2015	2015	2020	2020
268DINT	3.666	3.333	3703	3366	5487	4989	8.132	7.393
268STAM	5.583	5.075	5633	5121	6862	6237	8.358	7.598
268GAST	7.529	6.835	7574	6876	8589	7797	9.740	8.842
268KRUI	13.492	12.360	13586	12447	14526	13307	15.530	14.227
641GAST	7.927	7.269	7951	7291	8477	7773	9.038	8.288

Tabel 2.4 Totaal overzicht verkeersintensiteiten provinciale wegen

## 2.3 Rijkswegen

De intensiteiten van rijkswegen zijn afkomstig van Rijkswaterstaat, cijfers voor 2007 en 2020. Hier komen ook voertuigverdelingen uit voort. Door middel van interpolatie zijn de tussenliggende jaren berekend voor het wegvak Dinteloord-Sabina. Aangenomen is dat de cijfers voor 2007 (zoals gebruikt in het MER) een goede basis vormen voor de milieuberekeningen voor het jaar 2009.

Voor het nieuw aan te leggen gedeelte van de A4 is ervan uitgegaan dat realisatie in 2015 is voltooid. De intensiteit voor 2020 is op basis van een groei van 2% per jaar (bron: Rijkswaterstaat) teruggerekend naar 2015.

Voor werkdagen zijn alleen de cijfers voor 2020 berekend. Dit is gedaan op basis van een ontvangen factor van Rijkswaterstaat voor het omrekenen van week- naar werkdagen: het

aantal lichte voertuigen op weekdays delen door 0,94 om het aantal op weekdays te krijgen, middelzware voertuigen delen door 0,82 en zware voertuigen delen door 0,75. Er zijn geen gegevens voor handen voor de verschillende rijrichtingen. Er is een verdeling van 50%-50% aangehouden.

Voor weekdays leidt dit tot de volgende intensiteiten op weekdays in 2009, 2010, 2015 en 2020 en op weekdays in 2020:

Wegvak	wegvakletter	weekdag	weekdag	weekdag	weekdag	werkdag
		2009	2010	2015	2020	2020
<i>Sabina - Dinteloord z</i>	K	7.043	7.474	22.779	25.150	28.432
<i>Sabina - Dinteloord n</i>	L	7.043	7.474	22.779	25.150	28.432
<i>Dinteloord - Steenberg z</i>	M	nvt	nvt	20.017	22.100	25.142
<i>Dinteloord - Steenberg n</i>	N	nvt	nvt	20.017	22.100	25.142

Tabel 2.5: Intensiteiten op Rijkswegen huidige en autonome situatie

De voertuigverdelingen voor 2009 en 2020 zijn hieronder opgenomen. Voor 2010 en 2015 zijn deze bepaald door middel van interpolatie en voor 2020 op weekdays zijn deze bepaald op basis van genoemde factoren voor de omrekening.

Wegvak	2009 weekdag			2010 weekdag			2015 weekdag		
	L	MZ	Z	L	MZ	Z	L	MZ	Z
<i>Sabina - Dinteloord z</i>	83,4%	6,5%	10,1%	80,70%	7,50%	11,80%	75,8%	9,4%	14,8%
<i>Sabina - Dinteloord n</i>	83,4%	6,5%	10,1%	80,70%	7,50%	11,80%	75,8%	9,4%	14,8%
<i>Dinteloord - Steenberg z</i>	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	67,2%	12,8%	20,0%
<i>Dinteloord - Steenberg n</i>	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	67,2%	12,8%	20,0%

Tabel 2.6: Voertuigverdelingen Rijkswegen huidige en autonome situatie - 1

Wegvak	2020 weekdag			2020 werkdag		
	L	MZ	Z	L	MZ	Z
<i>Sabina - Dinteloord z</i>	70,4%	11,5%	18,1%	66,2%	12,4%	21,3%
<i>Sabina - Dinteloord n</i>	70,4%	11,5%	18,1%	66,2%	12,4%	21,3%
<i>Dinteloord - Steenberg z</i>	67,2%	12,8%	20,0%	62,8%	13,7%	23,4%
<i>Dinteloord - Steenberg n</i>	67,2%	12,8%	20,0%	62,8%	13,7%	23,4%

Tabel 2.7 Voertuigverdelingen Rijkswegen huidige en autonome situatie - 2

## 2.4 Andere wegen in het onderzoeksgebied

Naast de genoemde wegen zijn de volgende wegen in het onderzoeksgebied betrokken:

- Noordzeedijk (ter hoogte van de A4 en ter hoogte van het kanaal)
- Kreekweg
- Steenbergseweg
- Noordlangeweg (tussen de Steenbergseweg en de A4)
- N640/Appelaarsedijk.

Uitgangspunt is dat het gedeelte van de Noordzeedijk tussen de oostelijke en de westelijke nieuw aan te leggen ontsluitingsweg bij planontwikkeling van het AFC wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer (aannee ten behoeve van het onderzoek: vanaf 2010). Dit wegvak komt dan ook niet terug in de tabellen.

Voor de Appelaarsedijk zijn verkeerstellingen uit 2001 beschikbaar gesteld waaruit de intensiteit op werk- en weekdays zijn voortgekomen. Er is rekening gehouden met een

autonome groei van 1,5% per jaar in de periode 2001-2007. De voertuigverdeling is ook afkomstig van deze telling en is voor werk- en weekdays gelijk. Voor 2010 en 2015 is ook deze voertuigverdeling aangehouden. De intensiteit in 2010 en 2015 is bepaald door middel van interpolatie tussen 2007 en 2020, zowel op werk- als weekdays. Voor de intensiteit en voertuigverdeling op weekdays in 2020 is uitgegaan van de verkregen modelgegevens van de provincie (NRM 3.3.2). De provincie beschikt niet over weekcijfers, zodat de verhouding werk-week zoals blijkt uit de verkeerstelling gebruikt is voor het omrekenen van de werkdagintensiteit 2020 naar een de weekdagintensiteit in 2020.

De intensiteiten op de Noordzeedijk (t.h.v. A4) en de Kreekweg zijn afkomstig van het GGA-model met basisjaar 2005 en vervolgens naar 2007 en 2010 gerekend met een autonome groei van 1,5% per jaar. De intensiteit op weekdays bedraagt 90% van werkdagintensiteit. De voertuigverdeling is ingeschat door de gemeente. Voor werk- en weekdays is dezelfde voertuigverdeling aangehouden.

Voor de intensiteiten op de Noordzeedijk ter hoogte van het kanaal is uitgegaan van het GGA-model met basisjaar 2005, waarbij voor de verschillende prognosejaren is gerekend met een autonome groei van 1,5% per jaar.

De intensiteiten van de Steenbergseweg en de Noordlangeweg (tussen Steenbergseweg en de A4) zijn eveneens afkomstig van het GGA-model met basisjaar 2005, waarbij de intensiteit met een autonome groei van 1,5% per jaar is omgerekend naar 2007 en 2010. Voor 2020 is uitgegaan van het GGA-model met prognosejaar 2020, waarbij voor 2015 is teruggerekend met een autonome groei van 1,5% per jaar. Vanwege het ontbreken van informatie over de voertuigverdeling is deze voor alle jaren gelijk gehouden aan het aansluitende wegvak van de N268.

Aangenomen is dat de cijfers voor 2007 (zoals gebruikt in het MER) een goede basis vormen voor de milieuberekeningen voor het jaar 2009.

Wegvak		werkdag	weekdag	werkdag	weekdag	werkdag	weekdag	werkdag	weekdag
		2009	2009	2010	2010	2015	2015	2020	2020
App.dijk	H	5.655	4.976	6.088	5.357	6.887	6.058	7.786	6.951
Noordzdk A4	T	2.046	1.841	2.139	1.926	2.305	2.074	2.483	2.235
Noordzdk Kan	Q	2.046	1.841	2.139	1.926	2.305	2.074	2.483	2.235
Kreekweg	R	2.230	2.007	2.332	2.099	2.513	2.261	2.707	2.436
Steenb.weg	I	14.544	13.089	15.208	13.687	5.004	4.504	5.391	4.852
Noordl.weg	J	17.429	15.686	18.225	16.403	8.592	7.733	9.256	8.330

Tabel 2.8: Verkeersintensiteiten verschillende jaren huidige en autonome situatie

Wegvak		2009/2010/2015 werkdag			2009/2010/2015 weekdag		
		L	MZ	Z	L	MZ	Z
		App.dijk	H	90,8%	6,4%	2,8%	90,8%
Noordzdk A4	T	85,0%	12,0%	3,0%	85,0%	12,0%	3,0%
Noordzdk A4	Q	85,0%	12,0%	3,0%	85,0%	12,0%	3,0%
Kreekweg	R	90,0%	7,0%	3,0%	90,0%	7,0%	3,0%
Steenb.weg	I	83,8%	6,6%	9,6%	85,3%	6,0%	8,7%
Noordl.weg	J	83,8%	6,6%	9,6%	85,3%	6,0%	8,7%

Tabel 2.9 Voertuigverdelingen verschillende jaren huidige en autonome situatie



Wegvak		2020 werkdag			2020 weekdag		
		L	MZ	Z	L	MZ	Z
App.dijk	H	97,0%	1,4%	1,6%	97,0%	1,4%	1,6%
Noordzdk A4	T	85,0%	12,0%	3,0%	85,0%	12,0%	3,0%
Noordzdk A4	Q	85,0%	12,0%	3,0%	85,0%	12,0%	3,0%
Kreekweg	R	90,0%	7,0%	3,0%	90,0%	7,0%	3,0%
Steenb.weg	I	95,4%	2,3%	2,3%	95,4%	2,3%	2,3%
Noordl.weg	J	95,4%	2,3%	2,3%	95,4%	2,3%	2,3%

Tabel 2.10 Voertuigverdelingen 2020

## 2.5 Activiteiten suikerfabriek (huidig en autonoom)

Het vrachtverkeer van en naar de suikerfabriek transporteert bieten, perspulp, betacal, bulk- en stukgoed, melasse, kalksteen, bietengrond, natronloog en andere hulpmiddelen. Sommige van deze vrachtwagens rijden alleen tijdens de campagne (bieten, perspulp, melasse, natronloog en andere hulpmiddelen, 48% van de betacal wordt vervoerd tijdens campagne), andere het hele jaar door (kalksteen, bulk- en stukgoed, bietengrond).

Van enkele materialen/producten is het aantal vrachtwagens bekend, voor de andere is het aantal vrachtwagens berekend op basis van de hoeveelheden die worden getransporteerd, bijvoorbeeld 2.400.000 ton bieten per jaar, en het uitgangspunt dat een vrachtwagen gemiddeld 30 ton bieten vervoert (en dus niet het maximum van 35 ton). Voor bieten leidt dit tot het aantal van 80.000 vrachtwagens en dus 160.000 bewegingen (er is geen sprake van gecombineerde trips). Verdeeld over 120 campagnedagen resulteert dit in 1.333 vvt/etmaal op een campagnedag. Jaargemiddeld is dit 438 vvt/etmaal. Voor de verlenging van de bietencampagne van 120 naar 140 dagen is ervan uitgegaan dat de 1.333 vvt/etmaal niet dagelijks plaatsvindt in een periode van 120 dagen, maar dat deze gedurende een periode van 140 dagen plaatsvindt. De etmaalintensiteit blijft dus gelijk, maar door deze verlenging is de jaargemiddelde intensiteit hoger. Het jaargemiddelde aantal vrachtwagenbewegingen ten behoeve van bietentransport stijgt dan van 438 vvt/etm naar 511 vvt/etm. In het model is uitgegaan van deze verlenging naar 140 dagen.

Voor het vrachtverkeer is ervan uitgegaan dat er alleen zware vrachtwagens worden ingezet, geen lichte/middelzware.

Onderdeel	aantal ton	aantal vrachtw.	aant. bewe- gingen	aantal dagen	aant. bew/ dag	% tijdens camp.	aant. vvt op camp. dagen	aant. vvt op niet- camp. dagen	aant. vt jaargem. 120 dagen	aant. vt jaargem. 140 dagen
Bieten	2.400.000	80.000	160.000	120	1333	100%	1333	0	438	511
Perspulp	200.000	6.667	13.333	120	111	100%	111	0	37	43
Betacal	120.000	4.000	8.000	365	22	48%	32	17	22	23
bulk en stukgoed		14.615	29.230	365			168	45	86	92
melasse	120.000	4.000	8.000	120	67	100%	67	0	22	26
kalksteen	80.000	2.667	5.333	365	15		15	15	15	15
natronloog ea hulpmiddelen					4	100%	4	0	1	2
bietengrond	60.000	2.000	4.000	365	11		11	11	11	11
Totaal vvt							1741	88	631	722

Tabel 2.11 Vrachtvervoer suikerfabriek (bron: Gegevens Suikerunie)

Naast het vrachtverkeer rijdt er ook personenverkeer. In totaal zijn er ca. 315 medewerkers: 135 vast op de fabriek, 100 op centraal kantoor, 20 contractors en 60 campagnemedewerkers. Uitgaande van 2,5 pa/etmaal (uitgaande van een kantoorfunctie) leidt dit tot de verkeersgeneratie zoals opgenomen in de onderstaande tabel

Verkeersgeneratie suikerfabriek	tijdens campagne (werk=week)	buiten campagne (week)	jaargem120 (week)	jaargem140 (week)
vrachtwagenbew.	1.741	88	631	722
personenautobew.	788	638	687	695
<b>totaal mvt/etmaal</b>	<b>2.529</b>	<b>725</b>	<b>1.318</b>	<b>1.417</b>

Tabel 2.12 Verkeersgeneratie Suikerfabriek

Overigens is de verkeersgeneratie op campagne WERKdagen gelijk aan campagne WEEKdagen. De overige kolommen betreffen weekdagen.

#### Intensivering activiteiten suikerfabriek

In het PIP is rekening gehouden met de volgende waarschijnlijke (of reeds vergunde) autonome ontwikkelingen:

- een extra magazijn (suiker): gehele jaar, gemiddeld 10 vrachtvoertuigbewegingen per etmaal;
- tarwe/gist concentraat voor bietenperspulp (80.000 ton tijdens de campagne): 44 vrachtvoertuigbewegingen op campagne dagen, leidt tot 15 vvt/etmaal jaargemiddeld bij 120 dagen en 17 vvt/etmaal jaargemiddeld bij 140 dagen;
- biomassavergistingsinstallatie: Peutz heeft in haar rapport van 31 mei 2007 (milieuvergunning, geluid) gerekend met 25 transporten per dag. Aanname is dat dit het aantal vrachten betreft en voor de verkeersgeneratie nog een factor 2 meegerekend moet worden: 25 vrachtwagens heen en terug leidt tot 50 vrachtwagenbewegingen.

Het totaal van de ontwikkelingen bedraagt zodoende 105 vrachtvoertuigbewegingen per etmaal op campagnedagen en 77 jaargemiddeld (incl. verlenging campagne). In onderstaande tabel staan de cijfers opgesomd.

Verkeersgeneratie intensivering suikerfabriek	tijdens campagne (werk=week)	buiten campagne (week)	jaargem120 (week)	jaargem140 (week)
vrachtwagenbew.	105	60	75	77
personenautobew.	0	0	0	0
<b>totaal mvt/etmaal</b>	<b>105</b>	<b>60</b>	<b>75</b>	<b>77</b>

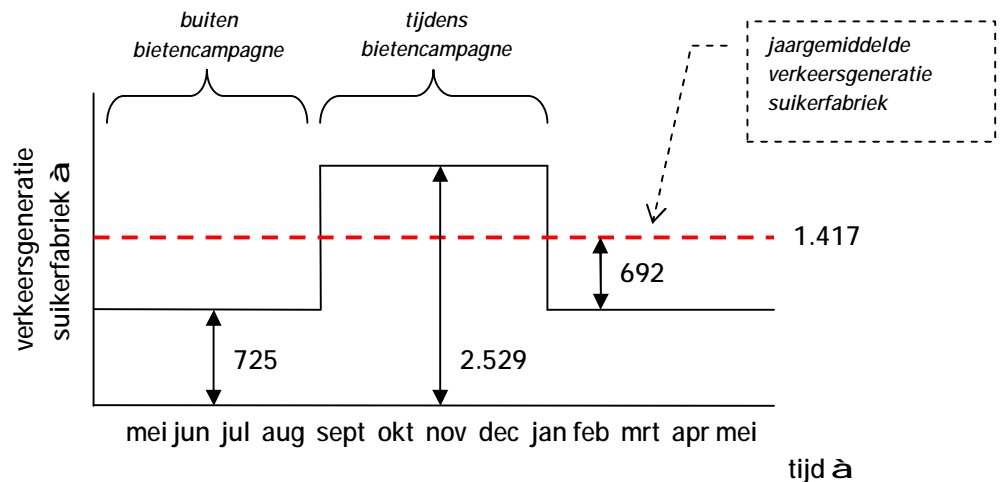
Tabel 2.13 Verkeersgeneratie intensivering suikerfabriek

Voor de intensivering is uitgegaan van 60% middelzwaar en 40% zwaar vrachtverkeer. Voor personenverkeer geldt dat er zich al jaren een tendens voordoet waarbij het aantal werknemers afneemt. Door dit gegeven wordt voor de toename van het aantal werknemers ten gevolge van de intensivering uitgegaan van compensatie: de groei door de intensivering wordt teniet gedaan als gevolg van de tendens van een dalend aantal personeelsleden. In totaal betreft de toename van het personenverkeer (lichte voertuigen) dus 0 verkeersbewegingen.

Uitgangspunt is dat de intensivering in 2020 plaatsheeft.

## 2.6 Verfijning huidige en autonome situatie(s)

Wanneer de verkeerscijfers van het NRM met de verkeersproductiecijfers van de suikerfabriek worden vergeleken, blijkt dat in het NRM 3.3.2 de bietencampagne niet is opgenomen. Verkeer van en naar de suikerfabriek buiten de campagne, lijkt wel goed in het model te zitten. Daarom is een verfijning doorgevoerd van de modelgegevens. Deze verfijning omvat een toename van verkeer op de ontsluitende wegen van de suikerfabriek.



Figuur 2.14: Verkeersgeneratie suikerfabriek (mvt/etm)

In figuur 2.14 is de verkeersgeneratie van de suikerfabriek weergegeven. Buiten de campagne genereert de suikerfabriek 725 mvt/etmaal. Tijdens de campagne genereert de suikerfabriek 2.529 mvt/etmaal. Op een jaargemiddelde werkdag leidt dit (met 140 campagnedagen) tot een verkeersgeneratie van 1.417 mvt/etmaal (zie tabel 2.12). In de voorgaande hoofdstukken gepresenteerde verkeersgegevens voor de huidige en de autonome situatie is niet specifiek rekening gehouden met het effect dat de bietencampagne heeft op de verkeersintensiteiten. Wel lijkt rekening gehouden te zijn met het verkeer dat de suikerfabriek buiten de campagne genereert. Om rekening te houden met de bietencampagne zijn de intensiteiten op de ontsluitende wegen van de suikerfabriek opgehoogd. Hierbij is het verschil gehanteerd tussen de jaargemiddelde verkeersgeneratie en de verkeersgeneratie buiten de bietencampagne.

## 3 Verkeersgeneratie AFC

### 3.1 Inleiding

In het MER (VKA, fase 2) is destijds uitgegaan van de volgende aantallen hectaren te ontwikkelen terrein:

- 68,8 ha bruto bedrijventerrein, herontwikkeling op bestaand terrein;
- 66,8 ha bruto bedrijventerrein, op nieuw terrein;
- 282,9 ha bruto glastuinbouw, exclusief waterberging.

In het PIP zijn alle oppervlakten nagemeten aan de hand van de verbeelding die onderdeel uitmaakt van het PIP. Dit heeft geleid tot enkele kleine wijzigingen ten opzichte van het MER (VKA).

Verder is als gevolg van voortschrijdend inzicht ten aanzien van de benodigde ruimte op het terrein van Suikerunie gewijzigd. Ten behoeve van de eigen ontwikkeling van Suikerunie is in het PIP een kleiner oppervlak mogelijk gemaakt dan in het MER was aangenomen. In het PIP is ten behoeve van de eigen ontwikkeling van Suikerunie 37 ha netto mogelijk gemaakt op reeds bestaand Suikerunie terrein en betreft de ontwikkeling van bedrijven in de voeding- en drankindustrie (SBI-code 15). Dit terrein van 37 ha netto bestaat uit twee delen:

- een terrein tussen de bietenontvangst en het kanaal: dit is 10 ha netto. Op dit terrein is geen ruimte benodigd voor wegen en dergelijke (wat relevant is voor het omrekenen van bruto naar netto en vv), dus dit oppervlak van 10 ha netto kan volledig worden ingezet voor de voeding- en drankindustrie.
- een terrein ter plaatse van de vloeivelden: dit is 27 ha netto. Op dit terrein is beperkte ruimte benodigd voor wegen en dergelijke, waardoor de bruto-netto-verhouding op 90% ligt. Het bruto-oppervlak bedraagt 30,0 ha.

De geplande 66,8 ha bruto bedrijventerrein op nieuw terrein blijft gehandhaafd.

De totalen komen voor het PIP op het volgende neer:

- 40 ha bruto (ca. 37 ha netto) bedrijventerrein, herontwikkeling op bestaand terrein; 100% SBI-code 15 (voeding en drank industrie)
- 66,8 ha bruto bedrijventerrein, op nieuw terrein; 40% SBI-code 15 en 60% gemengd bedrijventerrein
- 282,9 ha bruto glastuinbouw.

### 3.2 Verkeersgeneratie bedrijventerrein

#### Inleiding

Voor het nieuw te ontwikkelen bedrijventerrein is onderscheid gemaakt tussen een 'gemengd bedrijventerrein' (indien het type bedrijventerrein bekend is) en bedrijven met SBI-code 15 (het type bedrijf is bekend). De Standaard Bedrijfsindeling (SBI) is een systematische hiërarchische indeling van economische activiteiten. SBI-codes worden onder andere door het CBS gebruikt om bedrijfseenheden te rubriceren naar hun hoofdsactiviteit. Door ook op basis van de SBI-code berekeningen te maken, wordt een nauwkeurigere prognose gemaakt. SBI-code 15 betreft de voeding- en drankindustrie. Aangenomen is dat het verkeersbeeld van deze categorie representatief is voor de te ontwikkelen bedrijvigheid/industrie op het terrein van Suikerunie en een gedeelte van het nieuw te ontwikkelen bedrijventerrein.

Er is uitgegaan van 60% gemengd bedrijventerrein en 40% SBI-code 15. Het gemengd bedrijventerrein is verklaard in CROW-publicatie 256 "Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden – vuistregels en kengetallen gemotoriseerd verkeer" (oktober 2007) en de SBI-code 15 is verklaard in de rapportage van het CROW "Toepassing kengetallen goederenvervoer van en naar bedrijventerreinen" (november 2005).

In het MER is uitgegaan van een 60% en 40% verdeling tussen respectievelijk "gemengd bedrijventerrein" en "SBI-code 15 (voeding en drank industrie)" ongeacht de locatie van het te ontwikkelen bedrijventerrein. Gezien de activiteiten van Suikerunie kan worden aangenomen dat op het terrein van Suikerunie alleen activiteiten gerelateerd aan de voeding en drankindustrie zullen worden gerealiseerd. Derhalve is aangenomen dat 100% van de ontwikkeling van bedrijven op bestaand terrein van Suikerunie de categorie SBI-code 15 betreft. Voor het gedeelte nieuw te ontwikkelen bedrijventerrein is de 60/40 verdeling wel aangehouden.

Dit resulteert in totaal (herontwikkeling Suikerunie en ontwikkeling nieuw terrein) in:

- 40,1 ha bruto "gemengd bedrijventerrein" oftewel (77% van 40,1=) 31,1 ha netto;
- 66,7 ha bruto "bedrijventerrein SBI-code 15" oftewel (37 + 77% van 26,7=) 57,6 hectare netto.

#### Gemengd bedrijventerrein

Voor het gemengd bedrijventerrein is uitgegaan van de volgende beschikbare informatie: omvang bedrijventerrein (aantal ha) en type bedrijventerrein (gemengd, bijvoorbeeld geen hoogwaardig bedrijvenpark of een distributierrein). De volgende uitgangspunten zijn gehanteerd:

Het kencijfer uit 2007 geeft het aantal van 214 voertuigbewegingen per dag per netto hectare aan. Als omrekenfactor van bruto naar netto is 77% gebruikt (bron: CROW-publicatie 256). De 214 voertuigen bestaan uit 170 personenautobewegingen (pa) en 44 vrachtvoertuigbewegingen (vvt).

Voor de verdeling van het vrachtverkeer naar middelzwaar en zwaar vrachtverkeer houdt het CROW de verdeling 41%-59% aan voor de verhouding lichte - zware vrachtauto's. Deze verdeling dient als uitgangspunt voor de verhouding middelzware - zware motorvoertuigen.

Op weekdays genereert het bedrijventerrein 75% van het verkeer ten opzichte van werkdagen (CROW-publicatie 256).

#### Bedrijventerrein SBI-code 15: voeding- en drankindustrie

Voor dit gedeelte van het bedrijventerrein is een kencijfer gebruikt dat de vrachtverkeersgeneratie per etmaal per bedrijf aangeeft (CROW "Toepassing kengetallen goederenvervoer van en naar bedrijventerreinen", november 2005). Hiervoor is een aanname gehanteerd van 10.000 m<sup>2</sup> als gemiddelde kavelgrootte, wederom uitgaande van een bruto/netto-verhouding van 77%.

Elk bedrijf genereert gemiddeld 21,6 vrachtwagenbewegingen voor de aanvoer en 18,4 voor de afvoer. Samen is dit 40,0 vrachtwagenbewegingen per bedrijf per etmaal.

Voor de vrachtvoertuigverdeling zijn de cijfers conform rapportage "Toepassing kengetallen goederenvervoer van en naar bedrijventerreinen" van het CROW uit november

2005, aangehouden. Dit betekent een verhouding van bestelbusjes - lichte vrachtwagens - zware vrachtwagens van 17% - 13% - 70% voor de aanvoer (54% van de verkeersgeneratie) en 33% - 10% - 57% voor de afvoer (46% van de verkeersgeneratie). De bestelbusjes zijn lichte motorvoertuigen.

De kentallen voor personenvervoer van de bedrijven met SBI-code 15 is afgeleid uit CBS-cijfers. In Nederland zijn er 4.545 bedrijven met SBI-code 15 met in totaal 130.400 werknemers (cijfers 2006). Op basis hiervan kan een gemiddeld aantal werknemers per bedrijf worden bepaald, namelijk 28,7. Uitgangspunt is een gemiddelde van 2,5 bewegingen per werknemer per etmaal (laag aantal vanwege aard bedrijvigheid)

Op weekdays genereert het bedrijventerrein 75% van het verkeer ten opzichte van werkdagen (CROW-publicatie 256).

Totaal bedrijventerrein

In onderstaande tabel zijn de gehanteerde cijfers voor het PIP opgenomen.

Verkeersgeneratie (# bewegingen)	personenauto's	vrachtverkeer	Totaal
Gemengd bedrijventerrein werkdagen	5.246	1.358	6.604
Bedrijventerrein SBI-code 15 werkdagen	4.130	2.304	6.434
Totaal	9.376	3.662	13.038
Aandeel	71,9%	28,1%	100%

Tabel 3.1 Verkeersgeneratie bedrijventerrein naar personenauto's en vrachtverkeer

NB. Een gedeelte van het vrachtverkeer van/naar het bedrijventerrein met SBI-code 15 voltrekt zich in bestelbusjes. Dit zijn lichte motorvoertuigen. Dit verklaart het verschil in het aantal personenauto's in bovenstaande tabel en het aantal lichte motorvoertuigen in onderstaande tabel.

Verkeersgeneratie (# bewegingen/werkdag)	Licht	Middelzwaar	Zwaar	Totaal
gemengd bedrijventerrein	5.246	557	801	6.604
Bedrijventerrein SBI-code 15	4.691	268	1.475	6.434
Totaal bedrijventerrein	9.937	824	2.276	13.038
Aandeel	76,2%	6,3%	17,5%	100%

Tabel 3.2 Verkeersgeneratie bedrijventerrein naar lichte, middelzware en zware motorvoertuigen

### 3.3 Verkeersgeneratie glastuinbouw

Voor de verkeersgeneratie van het glastuinbouwgebied zijn geen kencijfers van het CROW beschikbaar. Kencijfers gehanteerd in diverse bronnen\* lopen beperkt uiteen: 7,5 - 8,0 mvt/etmaal per bruto hectare glastuinbouw. Voor deze ontwikkeling is uitgegaan van het hoogste: 8,0 mvt/etmaal. Uitgaande van 282,9 ha bruto leidt dit tot 2.263 mvt/etmaal.

Uit de broncijfers blijkt dat 85% licht verkeer is. De overige 15% is vrachtverkeer, dat voor 60% uit middelzwaar verkeer bestaat, voor 40% uit zwaar verkeer.

De glastuinbouw bevat in het model opgesteld ten behoeve van het MER bij de toename op het wegennet een foutieve verwijzing naar middelzwaar. Hierdoor zijn teveel middelzware vrachtwagens gegenereerd. Dit is gecorrigeerd voor het PIP en leidt tot een lager aantal middelzwaar verkeer en daarmee tot een lagere verkeersintensiteit.

Verkeersgeneratie (# bewegingen)	Licht	Middelzwaar	Zwaar	Totaal
Glastuinbouw werkdag	1.928	201	134	2.263
Glastuinbouw weekdag	1.446	151	101	1.697

Tabel 3.3 Verkeersgeneratie glastuinbouw

Voor het berekenen van wekdagen is, vanwege het ontbreken van een kencijfers, uitgegaan van de omrekenfactor van 0,91 zoals op de wegvakken van de provinciale wegen blijkt.

*\*Bronnen: Ervaringscijfers provincie Zeeland, Bestemmingsplan Glastuinbouwgebied Terneuzen, RBOI, oktober 2005; MER Glastuinbouwlocatie Nieuw-Rijsenhout, Oranjewoud, maart 2004; Programma van Eisen Glastuinbouw in de Zuidplaspolder, Praktijkonderzoek Plant en Omgeving en Expertisecentrum LNV, december 2004.*

### 3.4 Fasering ontwikkelingen

Bij de ontwikkelingen is de volgende fasering aangehouden:

- De intensivering van de activiteiten van de suikerfabriek voltrekt zich in de periode na 2015. De intensivering is dus meegenomen voor prognosejaar 2020 en nog niet in 2015;
- De ontwikkeling van het bedrijventerrein (zowel gemengd bedrijventerrein als met SBI-code 15): 20% in 2010, 70% in 2015 en 100% in 2020;
- De ontwikkeling van glastuinbouw: 100% in 2010;
- Het doortrekken van de A4 is nog niet in 2010 gerealiseerd, wel in 2015 en 2020.

## 4 Routing

### 4.1 Routing vrachtverkeer op ontsluitend wegennet

#### Uitgangspunten

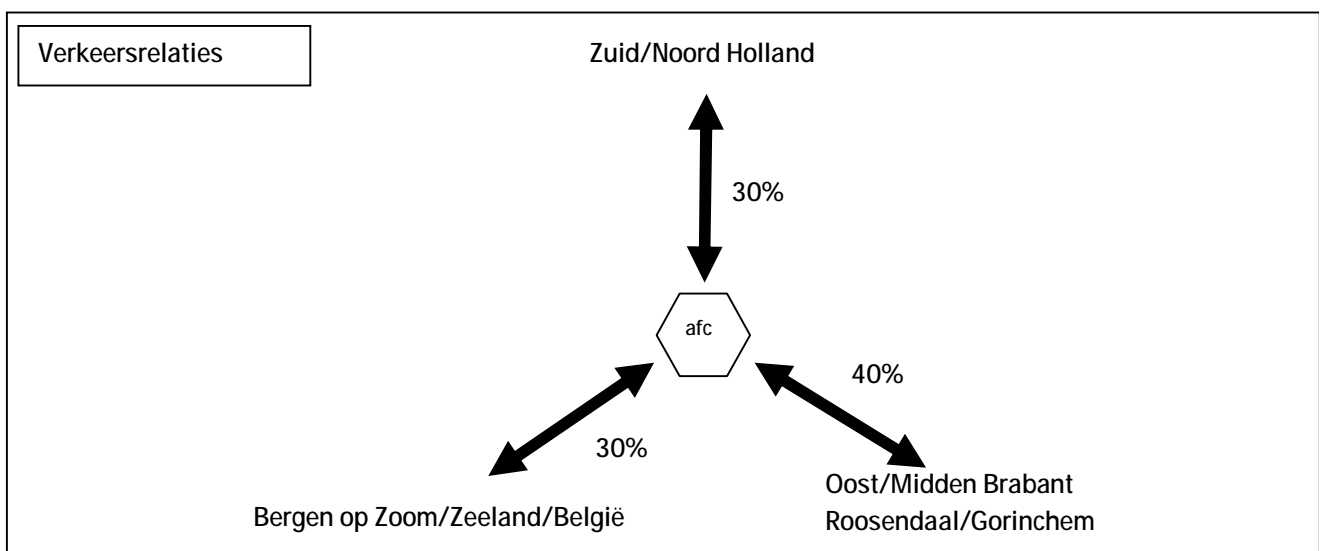
Het verkeer dat door de ontwikkeling wordt gegenereerd, is toegedeeld aan het wegennet. Hierbij is de routekeuze als beschreven in de rapportage "Agro Industrieel Complex Dinteloord" van vrachtverkeer van en naar de suikerfabriek als uitgangspunt gehanteerd. In deze rapportage is reeds rekening gehouden met de inrichting van het wegvak tussen Stampersgat en Fijnaart (Appelaarsedijk) als erftoegangsweg, waardoor deze weg niet meer gebruikt zal worden door vrachtverkeer. Dit verkeer zal worden afgewikkeld via de A4.

De toedeling van het vrachtverkeer aan deze routes is gebeurd op basis van expert judgement en heeft in samenspraak met de opdrachtgever plaatsgevonden. Uit dit overleg (voorjaar 2007) is voortgekomen welk percentage vrachtverkeer welke route kiest. Ook personenverkeer is aan bod gekomen. De verdeling van personenverkeer over de wegen is gebaseerd op de ligging van woongebieden in de omgeving.

Basis voor de routing van het vrachtverkeer is de volgende verdeling (zie figuur):

1. 30% richting Bergen op Zoom en verder;
2. 40% richting Roosendaal, Midden- en Oost-Brabant, Gorinchem;
3. 30% richting Zuid-Holland.

Deze uitgangspunten gelden zowel voor de suikerfabriek, bedrijventerrein als voor de glastuinbouw.



Figuur 4.1 Relaties vrachtverkeer

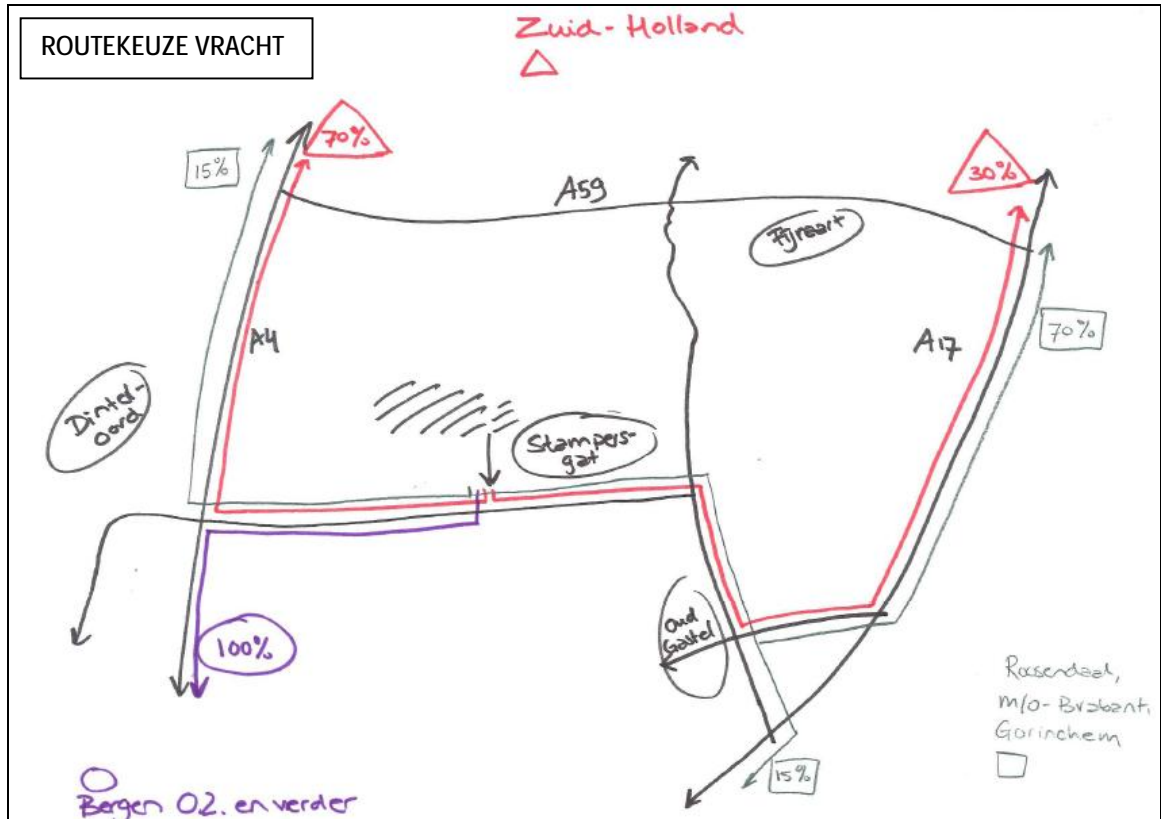
Voor de routekeuze is uitgegaan van het volgende:

1. 100% van het verkeer van en naar Bergen op Zoom rijdt via de Steenbergseweg/A4 (t/m 2010 via Steenbergseweg, vanaf 2015 via A4);
2. Verkeer richting Roosendaal e.a.: 70% rijdt via N268, Oud Gastel en de A17-noord, 15% via N268, Oud Gastel en A17-zuid, 15% via N268 en de nieuwe A4-noord;



3. Verkeer richting Zuid-Holland: 70% rijdt via de N268 in westelijke richting en de A4, 30% via de N268 in oostelijke richting, Oud Gastel en de A17-noord richting Moerdijk.

Dit is weergegeven in de volgende figuur.



Figuur 4.2 Routekeuze vrachtverkeer

NB:

- uitgangspunt is dat vrachtverkeer van het AFC geen gebruik maakt van de Appelaarsdijk (Stammersgat-Fijnaart);
- uitgangspunt is dat vrachtverkeer van het AFC geen gebruik maakt van de Noordzeedijk (m.u.v. wegvak tussen suikerfabriek en vloeivelden);
- Ontsluiting van de Suikerfabriek via de Kreekweg, ook in de toekomstige situatie;
- In 2010 rijdt verkeer via de Steenbergseweg richting Bergen op Zoom en verder omdat de A4 nog niet is aangelegd.

Totalen verkeersattractie/productie op 4 punten als verkeer AFC = 1				
Nr	Ri ZH: rood: 30%	Ri BoZ: paars: 30%	Ri M-Brabant/ Gorinchem: grijs: 40%	Totaal
1. A4 thv A59	$0,30 \cdot 0,70 = 0,21$	0	$0,40 \cdot 0,15 = 0,06$	0,27
2. A17 thv A59	$0,30 \cdot 0,30 = 0,09$	0	$0,40 \cdot 0,70 = 0,28$	0,37
3. A17 thv N268	0	0	$0,40 \cdot 0,15 = 0,06$	0,06
4. A4 richting BoZ	0	$0,30 \cdot 1,00 = 0,30$	0	0,30
			totaal	1,00

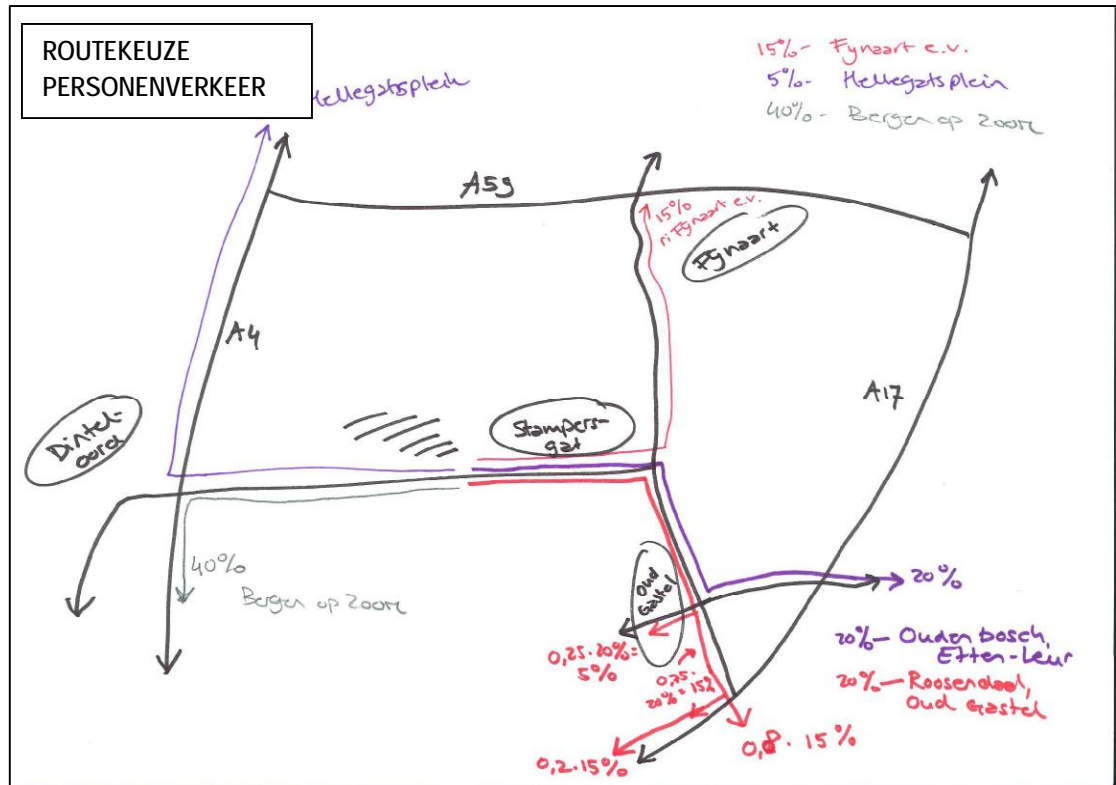
Tabel 4.1 Totalen verkeersattractie/productie op 4 punten

## 4.2 Routing personenverkeer op ontsluitend wegennet

Voor de routing van het personenverkeer is uitgegaan van de volgende verdeling:

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

Dit is weergegeven in onderstaande figuur.



Figuur 4.3 Routing personenverkeer

N.B.:

- In 2010 rijdt verkeer via de Steenbergseweg richting Bergen op Zoom en verder, omdat de A4 nog niet is aangelegd; Na de aanleg van de A4 zal dit via de snelweg worden afgewikkeld.
- De ontsluiting van de suikerfabriek loopt via de Kreekweg, ook in de toekomstige situatie.

Verkeer op beide ontsluitingswegen

Het terrein wordt voorzien van twee ontsluitingswegen: een oostelijke en een westelijke aansluiting op wegvak 268DINT. Op deze manier ontstaan drie wegvakken: 268DINT-west, 268DINT-midden en 268DINT-oost. Voor beide ontsluitingswegen gelden de volgende uitgangspunten:

- Op de westelijke ontsluitingsweg zal het verkeer van de Noordzeedijk (t.h.v. de A4) gaan rijden plus 80% van het verkeer dat wordt gegenereerd door de glastuinbouw;
- Op de oostelijke ontsluitingsweg zal 20% van het verkeer rijden dat wordt gegenereerd door de glastuinbouw plus al het verkeer gegenereerd door het bedrijventerrein;

- Uitgangspunt is dat de suikerfabriek wordt ontsloten via de Kreekweg en het verkeer geen gebruik maakt van de ontsluitingswegen van het AFC.

## 5 Totstandkoming prognoses

In bijlage 2 zijn de tabellen met de prognoses voor de verschillende jaartallen en de verschillende situaties opgenomen. In de onderstaande tabel is opgenomen hoe de prognoses tot stand zijn gekomen.

Situatie/jaartal	Prognose inclusief
Huidige situatie 2009	- basisgegevens wegvakken huidige situatie - verfijning o.b.v. jaargemiddelde bietencampagne
Autonome situatie 2010	- Huidige situatie 2009 incl. autonome ophoging - verfijning o.b.v. jaargemiddelde bietencampagne
Incl. ontwikkelingen 2010	- autonome situatie 2010 - 100% glastuinbouw en 20% bedrijventerrein ontwikkeld - routing conform H4
Tijdens bietencampagne 2010	- Incl. ontwikkelingen 2010 - werk/weekdag tijdens campagne
Autonome situatie 2015	- interpolatie tussen 2010 en 2020 - verfijning o.b.v. jaargemiddelde bietencampagne - rijksweg A4 gerealiseerd
Incl. ontwikkelingen 2015	- autonome situatie 2015 - 100% glastuinbouw en 70% bedrijventerrein ontwikkeld - routing conform H4
Tijdens bietencampagne 2015	- Incl. ontwikkelingen 2015 - werk/weekdag tijdens campagne
Autonome situatie 2020	- basisgegevens wegvakken 2020 - verfijning o.b.v. jaargemiddelde bietencampagne - rijksweg A4 gerealiseerd - intensivering Suiker Unie
Incl. ontwikkelingen 2020	- autonome situatie 2020 - 100% glastuinbouw en 100% bedrijventerrein ontwikkeld - routing conform H4
Tijdens bietencampagne 2020	- Incl. ontwikkelingen 2020 - werk/weekdag tijdens campagne

Tabel 5.1 Totstandkoming prognoses voor het AFC

## 6 I/C-verhouding

### 6.1 Uitgangspunten

#### Selectie relevante wegvakken

Een ontwikkeling als het AFC heeft de grootste invloed op het onderliggend wegennet. De grootste toename van verkeersintensiteiten vindt plaats op de ontsluitende wegen. Uitgangspunt dat de rijkswegen voldoende capaciteit hebben om de verkeerstoename te kunnen verwerken. Dit is ook gebleken uit de I/C berekeningen in het MER. Uit deze berekeningen is ook gebleken dat alleen de provinciale wegen relevant zijn voor een nadere beschouwing.

#### Spitsuur

Om het spitsuur nauwkeuriger te bepalen is gebruik gemaakt van de meest recente gegevens: tellingen van het jaar 2009. Voor elk wegvak is het drukste ochtend- en avondspitsuur bepaald. Vervolgens zijn deze spitsfactoren per wegvak toegepast om van de etmaalintensiteit een spitsuurintensiteit te maken.

OS en AS op werkdagen	Ochtendspits (OS)				Avondspits (AS)			
	totaal	pa	mz	zv	totaal	pa	mz	zv
<b>268DINT</b>								
noordelijke rijstrook	6,6%	6,7%	7,6%	5,2%	9,1%	9,7%	7,6%	5,2%
zuidelijke rijstrook	8,1%	8,6%	5,7%	5,6%	8,6%	8,9%	9,4%	6,1%
<b>268STAM</b>								
noordelijke rijstrook	7,6%	8,3%	8,6%	4,9%	7,7%	9,3%	4,3%	3,8%
zuidelijke rijstrook	7,3%	8,3%	6,5%	4,5%	8,8%	10,1%	9,4%	4,7%
<b>268GAST</b>								
oostelijke rijstrook	6,9%	6,9%	7,2%	5,9%	9,5%	10,4%	5,3%	4,1%
westelijke rijstrook	8,4%	8,8%	6,6%	5,8%	9,0%	9,3%	9,9%	5,8%
<b>268KRUI</b>								
oostelijke rijstrook	5,4%	5,3%	5,9%	5,7%	10,6%	11,5%	5,3%	3,8%
westelijke rijstrook	9,7%	10,2%	8,0%	5,2%	7,4%	7,6%	8,6%	5,2%
<b>641GAST</b>								
noordelijke rijstrook	6,6%	6,4%	8,8%	6,4%	10,2%	11,3%	5,5%	4,3%
zuidelijke rijstrook	9,6%	10,1%	7,8%	5,9%	7,4%	7,9%	5,6%	4,1%

Tabel 6.1 Spitsuur 2009

#### Spitsfactoren

Voor het omrekenen van de toename per etmaal naar de toename per spits dienen spitsfactoren te worden gebruikt per type ontwikkeling. Voor het gemengd bedrijventerrein geeft het CROW deze cijfers (CROW-publicatie 256), maar voor de overige ontwikkelingen niet. Deze cijfers zijn ook gehanteerd bij de andere ontwikkelingen.

	Ochtendspits		Avondspits	
	L	MZ/Z	L	MZ/Z
% spits van het etmaal	9%	8%	8%	7%

Tabel 6.2 Spitsfactoren AFC

### Verdeling aankomst en vertrek

Het CROW (CROW-publicatie 256) geeft de verdeling in aankomst en vertrek voor een gemengd bedrijventerrein. Deze zijn tevens aangehouden voor het bedrijventerrein met SBI-code 15. Voor de intensivering, campagne en de glastuinbouw zijn geen kencijfers voorhanden, derhalve is uitgegaan van een verdeling van 60%-40%. Dit is gebaseerd op onder andere de aanwezigheid van ploegendiensten (de ene ploeg arriveert, de andere vertrekt) en doordat de 'afhankelijkheid' van de spits kleiner is dan bij een bedrijventerrein.

% aankomst en vertrek	Ochtendspits		Avondspits	
	% aank	% vertr	% aank	% vertr
Toename ontw. intensivering	60%	40%	40%	60%
Toename door campagne	60%	40%	40%	60%
toename vracht ontw. bedrijventerrein	76%	24%	22%	78%
toename vracht SBI-code 15	76%	24%	22%	78%
toename pers. BT	76%	24%	22%	78%
Toename vracht ontw. glas	60%	40%	40%	60%
toename pers. glas	60%	40%	40%	60%

Tabel 6.3 Verdeling aankomst en vertrek

### Intensiteiten tijdens spits

Bovenstaande leidt tot de volgende intensiteiten tijdens de spits.

OS en AS op werkdagen 2020 tijdens campagne, NRM 3.3.2	Ochtendspits (OS)				Avondspits (AS)			
	totaal	l	mz	zv	totaal	l	mz	zv
<b>268DINT -west</b>								
noordelijke rijstrook	515	431	22	63	903	747	40	115
zuidelijke rijstrook	807	642	40	125	474	402	18	54
<b>Totaal</b>	<b>1322</b>	<b>1073</b>	<b>62</b>	<b>187</b>	<b>1377</b>	<b>1149</b>	<b>58</b>	<b>169</b>
<b>268DINT -midden</b>								
noordelijke rijstrook	537	451	22	63	907	755	38	114
zuidelijke rijstrook	796	635	37	123	493	420	19	54
<b>Totaal</b>	<b>1333</b>	<b>1087</b>	<b>60</b>	<b>186</b>	<b>1400</b>	<b>1175</b>	<b>57</b>	<b>168</b>
<b>268DINT -oost</b>								
noordelijke rijstrook	860	728	35	97	641	565	17	58
zuidelijke rijstrook	518	440	15	63	800	682	31	88
<b>Totaal</b>	<b>1378</b>	<b>1168</b>	<b>50</b>	<b>160</b>	<b>1441</b>	<b>1247</b>	<b>48</b>	<b>145</b>
<b>268STAM</b>								
noordelijke rijstrook	936	803	36	97	599	546	13	39
zuidelijke rijstrook	507	447	15	44	861	745	31	84
<b>Totaal</b>	<b>1443</b>	<b>1250</b>	<b>52</b>	<b>141</b>	<b>1459</b>	<b>1291</b>	<b>45</b>	<b>124</b>
<b>268GAST</b>								
oostelijke rijstrook	766	635	33	99	627	575	13	40
westelijke rijstrook	601	540	15	47	789	736	31	22
<b>Totaal</b>	<b>1368</b>	<b>1174</b>	<b>48</b>	<b>146</b>	<b>1416</b>	<b>1310</b>	<b>44</b>	<b>62</b>
<b>268KRUI</b>								
oostelijke rijstrook	539	510	9	20	910	895	6	9
westelijke rijstrook	840	817	11	12	711	680	14	17
<b>Totaal</b>	<b>1379</b>	<b>1327</b>	<b>20</b>	<b>31</b>	<b>1621</b>	<b>1575</b>	<b>19</b>	<b>27</b>
<b>641GAST</b>								

noordelijke rijstrook	534	416	31	87	544	497	12	35
zuidelijke rijstrook	595	537	16	43	625	526	25	73
Totaal	1129	953	46	129	1169	1024	37	108

Tabel 6.4 Verkeersintensiteiten tijdens ochtend- en avondspits

## 6.2 I/C-verhouding

Op basis van omrekenfactoren van mvt naar pae (personenautoequivalenten) zijn bovenstaande cijfers naar een spitsintensiteit in pae omgerekend. Hierbij is een licht motorvoertuig 1 pae, een middelzwaar motorvoertuig 1,5 pae en een zwaar motorvoertuig 2 pae. Deze intensiteit in pae is vervolgens gedeeld door de capaciteit van het wegvak. De capaciteiten zijn verkregen van de provincie.

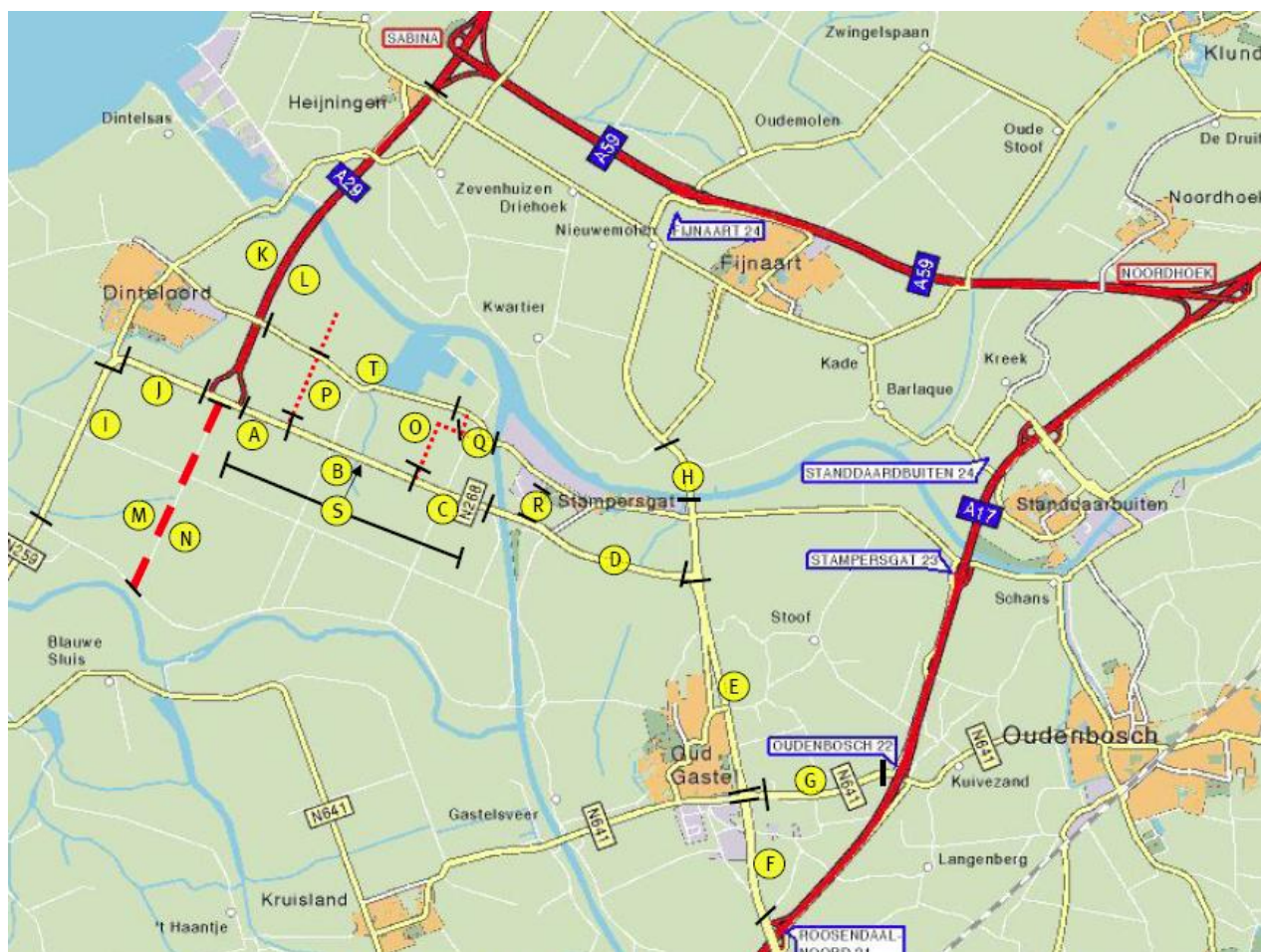
Dit resulteert in de volgende I/C-verhoudingen. De hoogste I/C-verhouding bedraagt 77,8%.

OS en AS op werkdagen 2020, NRM 3.3.2, tijdens campagne	Intensiteit in pae/h		Cap		
	OS	AS		OS	AS
268DINT -west					
noordelijke rijstrook	589	1038	1350	43,6%	76,9%
zuidelijke rijstrook	951	537	1350	70,5%	39,8%
Totaal	1540	1575	2700	57,0%	58,3%
268DINT -midden					
noordelijke rijstrook	611	1040	1350	45,2%	77,1%
zuidelijke rijstrook	938	556	1350	69,5%	41,2%
Totaal	1549	1597	2700	57,4%	59,1%
268DINT -oost					
noordelijke rijstrook	975	707	1350	72,2%	52,4%
zuidelijke rijstrook	588	903	1350	43,6%	66,9%
Totaal	1564	1611	2700	57,9%	59,7%
268STAM					
noordelijke rijstrook	1050	644	1350	77,8%	47,7%
zuidelijke rijstrook	559	961	1350	41,4%	71,2%
Totaal	1609	1605	2700	59,6%	59,4%
268GAST					
oostelijke rijstrook	882	673	1350	65,3%	49,9%
westelijke rijstrook	655	826	1350	48,6%	61,2%
Totaal	1537	1499	2700	56,9%	55,5%
268KRUI					
oostelijke rijstrook	562	922	1350	41,7%	68,3%
westelijke rijstrook	857	735	1350	63,5%	54,5%
Totaal	1420	1657	2700	52,6%	61,4%
641GAST					
noordelijke rijstrook	636	586	1350	47,1%	43,4%
zuidelijke rijstrook	646	711	1350	47,8%	52,6%
Totaal	1282	1296	2700	47,5%	48,0%

Tabel 6.5 I/C-verhoudingen ochtend- en avondspits in 2020 incl. ontwikkelingen

## Bijlage 1 : Overzicht wegvakken

Wegvak	Wegvakletter
268DINT- west	A
268DINT- midden	B
268DINT - oost	C
268STAM: Kanaalweg - Rijpersweg	D
268GAST: Rijpersweg - N641	E
268KRUI: N641 - A17	F
641GAST: N268 - A17	G
Fijnaart-Stampersgat	H
Noordzeedijk	T
Kreekweg	R
Steenbergseweg	I
Noordlangeweg (tussen Steenbergseweg en A4)	J
Oostelijke ontsluiting AFC	O
Westelijke ontsluiting AFC	P
Noordzeedijk (t.h.v. kanaal)	Q
Gehele Noordlangeweg (tussen A4 en kanaal)	S
Sabina - Dinteloord z	K
Sabina - Dinteloord n	L
Dinteloord - Steenbergen z	M
Dinteloord - Steenbergen n	N







## Bijlage 2 : Verkeersgegevens PIP

### Etmaalintensiteiten, jaargemiddelde werkdagen

Wegvak	2009				2020 autonoom				2020 inclusief ontwikkelingen			
	Totaal	L	MZ	Z	Totaal	L	MZ	Z	Totaal	L	MZ	Z
268DINT: A29 - Kanaalweg: west	4060	76,4%	6,0%	17,6%	8570	90,9%	2,5%	6,6%	15936	82,8%	5,0%	12,2%
268DINT: A29 - Kanaalweg: midden	4060	76,4%	6,0%	17,6%	8570	90,9%	2,5%	6,6%	16032	83,3%	4,8%	12,0%
268DINT: A29 - Kanaalwe: oost	4060	76,4%	6,0%	17,6%	8570	90,9%	2,5%	6,6%	16506	86,3%	4,0%	9,7%
268STAM: Kanaalweg - Rijpersweg	5880	80,0%	6,3%	13,8%	8689	92,1%	2,4%	5,5%	16625	87,0%	3,9%	9,1%
268GAST: Rijpersweg - N641	7826	82,8%	5,4%	11,8%	10071	93,6%	1,7%	4,6%	16311	87,0%	3,8%	9,2%
268KRUI: N641 - A17	13534	86,5%	6,2%	7,3%	15576	96,9%	1,3%	1,8%	17512	96,1%	1,5%	2,4%
641GAST: N268 - A17	8183	80,4%	8,4%	11,2%	9323	93,1%	2,0%	4,8%	13062	85,4%	4,4%	10,3%
Fijnaart-Stampersgat	5655	90,8%	6,4%	2,8%	7786	97,0%	1,4%	1,6%	9482	97,5%	1,1%	1,3%
Noordzeedijk thv A4	2046	85,0%	12,0%	3,0%	2483	85,0%	12,0%	3,0%	2483	85,0%	12,0%	3,0%
Noordzeedijk twv Kanaal	2219	85,0%	12,0%	3,0%	2656	80,0%	11,2%	8,8%	16147	77,1%	7,2%	15,7%
Kreekweg	2922	70,7%	5,3%	24,0%	3476	71,7%	6,8%	21,5%	3476	71,7%	6,8%	21,5%
Steenbergseweg	14544	83,8%	6,6%	9,6%	5391	95,4%	2,3%	2,3%	5391	95,4%	2,3%	2,3%
Noordlangeweg (Steenb.weg - A4)	17429	83,8%	6,6%	9,6%	9256	95,4%	2,3%	2,3%	9256	95,4%	2,3%	2,3%
Oostelijke ontsluitingsweg	-	-	-	-	-	-	-	-	13491	76,5%	6,4%	17,1%
Westelijke ontsluitingsweg	-	-	-	-	-	-	-	-	4294	85,1%	10,7%	4,2%
Sabina - Dinteloord z	-	-	-	-	28513	66,1%	12,4%	21,5%	29215	65,7%	12,5%	21,9%
Sabina - Dinteloord n	-	-	-	-	28513	66,1%	12,4%	21,5%	29215	65,7%	12,5%	21,9%
Dinteloord - Steenbergen z	-	-	-	-	25258	62,6%	13,7%	23,7%	28118	64,6%	12,8%	22,6%
Dinteloord - Steenbergen n	-	-	-	-	25258	62,6%	13,7%	23,7%	28118	64,6%	12,8%	22,6%

### Etmaalintensiteiten, werkdagen tijdens campagne

Wegvak	2009				2020 autonoom				2020 inclusief ontwikkelingen			
	Totaal	L	MZ	Z	Totaal	L	MZ	Z	Totaal	L	MZ	Z
268DINT: A29 - Kanaalweg: west	4694	67,2%	5,2%	27,6%	9204	85,2%	2,3%	12,5%	16569	80,0%	4,8%	15,2%
268DINT: A29 - Kanaalweg: midden	4694	67,2%	5,2%	27,6%	9204	85,2%	2,3%	12,5%	16666	80,4%	4,6%	15,0%
268DINT: A29 - Kanaalwe: oost	4694	67,2%	5,2%	27,6%	9204	85,2%	2,3%	12,5%	17140	83,4%	3,8%	12,8%
268STAM: Kanaalweg - Rijpersweg	6359	74,6%	5,8%	19,6%	9167	87,7%	2,3%	10,0%	17103	84,8%	3,8%	11,4%
268GAST: Rijpersweg - N641	8305	78,5%	5,1%	16,4%	10549	89,8%	1,6%	8,6%	16789	84,8%	3,7%	11,6%
268KRUI: N641 - A17	13600	86,1%	6,2%	7,7%	15643	96,5%	1,3%	2,1%	17578	95,8%	1,5%	2,7%
641GAST: N268 - A17	8594	76,9%	8,0%	15,1%	9734	89,5%	2,0%	8,5%	13474	83,0%	4,2%	12,8%
Fijnaart-Stampersgat	5655	90,8%	6,4%	2,8%	7786	97,0%	1,4%	1,6%	9482	97,5%	1,1%	1,3%
Noordzeedijk thv A4	2046	85,0%	12,0%	3,0%	2483	85,0%	12,0%	3,0%	2483	85,0%	12,0%	3,0%
Noordzeedijk twv Kanaal	2219	85,0%	12,0%	3,0%	2761	77,3%	10,8%	11,9%	16252	76,6%	7,2%	16,2%
Kreekweg	4034	53,5%	3,9%	42,7%	4588	56,4%	5,1%	38,5%	4588	56,4%	5,1%	38,5%
Steenbergseweg	14877	82,1%	6,5%	12,9%	5391	95,4%	2,3%	2,3%	5391	95,4%	2,3%	2,3%
Noordlangeweg (Steenb.weg - A4)	17763	82,4%	6,5%	11,1%	9256	95,4%	2,3%	2,3%	9256	95,4%	2,3%	2,3%
Oostelijke ontsluitingsweg	-	-	-	-	-	-	-	-	13491	76,5%	6,4%	17,1%
Westelijke ontsluitingsweg	-	-	-	-	-	-	-	-	4294	85,1%	10,7%	4,2%
Sabina - Dinteloord z	-	-	-	-	28630	65,8%	12,3%	21,8%	29332	65,4%	12,4%	22,2%
Sabina - Dinteloord n	-	-	-	-	28630	65,8%	12,3%	21,8%	29332	65,4%	12,4%	22,2%
Dinteloord - Steenbergen z	-	-	-	-	25424	62,2%	13,6%	24,2%	28285	64,2%	12,8%	23,0%
Dinteloord - Steenbergen n	-	-	-	-	25424	62,2%	13,6%	24,2%	28285	64,2%	12,8%	23,0%

Etmaalintensiteiten, jaargemiddelde weekdagen - 1

Wegvak	2009, exclusief ontwikkelingen				2010 autonoom				2010 incl. ontwikkelingen			
	Totaal	L	MZ	Z	Totaal	L	MZ	Z	Totaal	L	MZ	Z
268DINT: A29 - Kanaalweg: west	3.727	77,2%	5,4%	17,5%	3.761	77,2%	5,4%	17,4%	5.670	77,2%	6,7%	16,2%
268DINT: A29 - Kanaalweg: midden	3.727	77,2%	5,4%	17,5%	3.761	77,2%	5,4%	17,4%	5.758	78,4%	6,0%	15,6%
268DINT: A29 - Kanaalweg: oost	3.727	77,2%	5,4%	17,5%	3.761	77,2%	5,4%	17,4%	5.867	79,8%	5,7%	14,5%
268STAM: Kanaalweg - Rijpersweg	5.372	81,0%	5,7%	13,3%	5.418	81,1%	5,7%	13,2%	7.524	82,0%	5,9%	12,2%
268GAST: Rijpersweg - N641	7.132	83,7%	4,9%	11,5%	7.173	83,7%	4,9%	11,5%	8.805	82,9%	5,5%	11,6%
268KRUI: N641 - A17	12.402	87,5%	5,6%	6,9%	12.488	87,5%	5,6%	6,9%	13.013	87,7%	5,5%	6,8%
641GAST: N268 - A17	7.525	81,8%	7,4%	10,8%	7.547	81,8%	7,4%	10,8%	8.495	80,5%	7,9%	11,6%
Fijnaart-Stampersgat	4.976	90,8%	6,4%	2,8%	5.357	90,8%	6,4%	2,8%	5.831	91,5%	5,9%	2,6%
Noordzeedijk thv A4	1.841	85,0%	12,0%	3,0%	1.926	85,0%	12,0%	3,0%	1.926	85,0%	12,0%	3,0%
Noordzeedijk twv Kanaal	2.014	85,0%	12,0%	3,0%	2.098	78,7%	11,0%	10,3%	4.466	78,2%	8,8%	13,0%
Kreekweg	2.699	69,1%	5,2%	25,7%	2.791	69,8%	5,3%	25,0%	2.791	69,8%	5,3%	25,0%
Steenbergseweg	13.089	85,3%	6,0%	8,7%	13.687	85,3%	6,0%	8,7%	15.208	85,2%	6,0%	8,7%
Noordlangeweg (Steenb.weg - A4)	15.686	85,3%	6,0%	8,7%	16.403	85,3%	6,0%	8,7%	17.924	85,3%	6,0%	8,7%
Oostelijke ontsluitingsweg*	-	-	-	-	-	-	-	-	2.368	77,8%	6,8%	15,5%
Westelijke ontsluitingsweg*	-	-	-	-	-	-	-	-	3.573	85,1%	10,6%	4,3%
Sabina - Dinteloord z	7.116	82,6%	6,4%	10,9%	7.547	80,0%	7,4%	12,6%	7.715	79,4%	7,7%	12,9%
Sabina - Dinteloord n	7.116	82,6%	6,4%	10,9%	7.547	80,0%	7,4%	12,6%	7.715	79,4%	7,7%	12,9%
Dinteloord - Steenbergen z	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dinteloord - Steenbergen n	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Etmaalintensiteiten, jaargemiddelde weekdagen - 2

Wegvak	2015 autonoom				2015 incl. ontwikkelingen				2020 autonoom				2020 inclusief ontwikkelingen			
	Totaal	L	MZ	Z	Totaal	L	MZ	Z	Totaal	L	MZ	Z	Totaal	L	MZ	Z
268DINT: A29 - Kanaalweg: west	4.989	85,3%	6,0%	8,7%	9.658	77,3%	6,8%	16,0%	7.826	90,5%	2,5%	7,0%	13.519	83,4%	4,8%	11,8%
268DINT: A29 - Kanaalweg: midden	5.383	79,7%	5,6%	14,8%	9.745	78,0%	6,4%	15,6%	7.826	90,5%	2,5%	7,0%	13.607	83,9%	4,5%	11,5%
268DINT: A29 - Kanaalwe: oost	4.989	85,3%	6,0%	8,7%	10.013	80,8%	5,6%	13,6%	7.826	90,5%	2,5%	7,0%	13.971	86,6%	3,8%	9,6%
268STAM: Kanaalweg - Rijpersweg	6.237	85,3%	6,0%	8,7%	11.165	81,9%	5,7%	12,4%	7.924	91,8%	2,4%	5,8%	14.068	87,3%	3,8%	8,9%
268GAST: Rijpersweg - N641	7.797	86,9%	5,1%	8,0%	11.723	81,9%	5,6%	12,5%	9.168	93,4%	1,7%	4,9%	13.995	87,6%	3,6%	8,8%
268KRUI: N641 - A17	13.307	87,8%	5,6%	6,6%	14.484	87,7%	5,4%	6,9%	14.273	96,9%	1,3%	1,8%	15.774	96,2%	1,5%	2,3%
641GAST: N268 - A17	7.773	84,4%	7,7%	7,9%	10.189	78,8%	8,1%	13,1%	8.568	92,9%	2,0%	5,0%	11.455	86,2%	4,1%	9,7%
Fijnaart-Stampersgat	6.058	90,8%	6,4%	2,8%	7.060	92,1%	5,5%	2,4%	6.851	97,0%	1,4%	1,6%	8.169	97,5%	1,2%	1,4%
Noordzeedijk thv A4	2.074	85,0%	12,0%	3,0%	2.074	85,0%	12,0%	3,0%	2.235	85,0%	12,0%	3,0%	2.235	85,0%	12,0%	3,0%
Noordzeedijk twv Kanaal	2.247	79,1%	11,1%	9,8%	9.504	77,3%	7,6%	15,2%	2.408	79,5%	11,1%	9,4%	12.598	77,1%	7,3%	15,5%
Kreekweg	2.953	70,9%	5,4%	23,8%	2.953	70,9%	5,4%	23,8%	3.195	70,4%	6,6%	23,0%	3.195	70,4%	6,6%	23,0%
Steenbergseweg	4.504	85,3%	6,0%	8,7%	4.504	85,3%	6,0%	8,7%	4.852	95,4%	2,3%	2,3%	4.852	95,4%	2,3%	2,3%
Noordlangeweg (Steenb.weg - A4)	7.733	85,3%	6,0%	8,7%	7.733	85,3%	6,0%	8,7%	8.330	95,4%	2,3%	2,3%	8.330	95,4%	2,3%	2,3%
Oostelijke ontsluitingsweg	-	-	-	-	7.257	76,7%	6,5%	16,8%	-	-	-	-	10.191	76,6%	6,4%	17,0%
Westelijke ontsluitingsweg	-	-	-	-	3.722	85,1%	10,6%	4,3%	-	-	-	-	3.882	85,1%	10,7%	4,2%
Sabina - Dinteloord z	22.779	75,8%	9,4%	14,8%	23.253	75,1%	9,5%	15,4%	25.230	70,2%	11,5%	18,3%	25.770	69,8%	11,6%	18,7%
Sabina - Dinteloord n	22.779	75,8%	9,4%	14,8%	23.253	75,1%	9,5%	15,4%	25.230	70,2%	11,5%	18,3%	25.770	69,8%	11,6%	18,7%
Dinteloord - Steenbergen z	20.017	67,2%	12,8%	20,0%	21.790	68,1%	12,2%	19,7%	22.214	66,9%	12,8%	20,3%	24.429	68,3%	12,1%	19,6%
Dinteloord - Steenbergen n	20.017	67,2%	12,8%	20,0%	21.790	68,1%	12,2%	19,7%	22.214	66,9%	12,8%	20,3%	24.429	68,3%	12,1%	19,6%

### Etmaalintensiteiten, tijdens bietencampagne

Wegvak	2009, exclusief ontwikkelingen				2010 autonoom				2010 incl. ontwikkelingen			
	Totaal	L	MZ	Z	Totaal	L	MZ	Z	Totaal	L	MZ	Z
268DINT: A29 - Kanaalweg: west	4.361	67,2%	4,6%	28,2%	4.394	67,3%	4,6%	28,1%	6.304	70,2%	6,0%	23,8%
268DINT: A29 - Kanaalweg: midden	4.361	67,2%	4,6%	28,2%	4.394	67,3%	4,6%	28,1%	6.392	71,5%	5,4%	23,1%
268DINT: A29 - Kanaalweg: oost	3.967	73,8%	5,1%	31,0%	4.394	67,3%	4,6%	28,1%	6.500	72,8%	5,2%	22,1%
268STAM: Kanaalweg - Rijpersweg	5.553	79,1%	5,5%	20,7%	5.896	75,2%	5,2%	19,6%	8.002	77,6%	5,5%	16,9%
268GAST: Rijpersweg - N641	7.313	82,1%	4,7%	17,2%	7.652	79,0%	4,6%	16,5%	9.283	79,1%	5,2%	15,7%
268KRUI: N641 - A17	12.427	87,4%	5,6%	7,4%	12.555	87,1%	5,6%	7,3%	13.080	87,3%	5,5%	7,2%
641GAST: N268 - A17	7.680	80,6%	7,3%	15,5%	7.958	78,0%	7,0%	14,9%	8.906	77,2%	7,6%	15,3%
Fijnaart-Stampersgat	4.976	90,8%	6,4%	2,8%	5.357	90,8%	6,4%	2,8%	5.831	91,5%	5,9%	2,6%
Noordzeedijk thv A4	1.841	85,0%	12,0%	3,0%	1.926	85,0%	12,0%	3,0%	1.926	85,0%	12,0%	3,0%
Noordzeedijk twv Kanaal	2.119	74,9%	10,4%	14,6%	2.203	75,3%	10,5%	14,2%	4.571	76,6%	8,6%	14,8%
Kreekweg	3.119	62,7%	4,5%	54,9%	3.903	52,3%	3,8%	44,0%	3.903	52,3%	3,8%	44,0%
Steenbergseweg	13.423	83,4%	5,9%	10,7%	14.021	83,5%	5,9%	10,6%	15.208	85,2%	6,0%	8,7%
Noordlangeweg (Steenb.weg - A4)	16.020	83,7%	5,9%	10,4%	16.736	83,8%	5,9%	10,3%	17.924	85,3%	6,0%	8,7%
Oostelijke ontsluitingsweg*	-	-	-	-	-	-	-	-	2.368	77,8%	6,8%	15,5%
Westelijke ontsluitingsweg*	-	-	-	-	-	-	-	-	3.573	85,1%	10,6%	4,3%
Sabina - Dinteloord z	7.232	81,4%	6,3%	12,2%	7.663	78,9%	7,3%	13,8%	7.832	78,3%	7,6%	14,1%
Sabina - Dinteloord n	7.232	81,4%	6,3%	12,2%	7.663	78,9%	7,3%	13,8%	7.832	78,3%	7,6%	14,1%
Dinteloord - Steenbergen z	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dinteloord - Steenbergen n	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Wegvak	2015 autonoom				2015 incl. ontwikkelingen				2020 autonoom				2020 inclusief ontwikkelingen			
	Totaal	L	MZ	Z	Totaal	L	MZ	Z	Totaal	L	MZ	Z	Totaal	L	MZ	Z
268DINT: A29 - Kanaalweg: west	6.017	72,1%	5,0%	22,9%	10.291	73,0%	6,3%	20,7%	8.459	84,4%	2,3%	13,4%	14.153	80,1%	4,6%	15,3%
268DINT: A29 - Kanaalweg: midden	6.017	72,1%	5,0%	22,9%	10.379	73,7%	6,0%	20,3%	8.459	84,4%	2,3%	13,4%	14.241	80,6%	4,3%	15,1%
268DINT: A29 - Kanaalwe: oost	6.017	72,1%	5,0%	22,9%	10.647	76,5%	5,3%	18,2%	8.459	84,4%	2,3%	13,4%	14.604	83,2%	3,7%	13,1%
268STAM: Kanaalweg - Rijpersweg	7.013	76,8%	5,4%	17,9%	11.643	78,9%	5,5%	15,6%	8.402	87,1%	2,3%	10,7%	14.547	84,7%	3,7%	11,6%
268GAST: Rijpersweg - N641	8.573	79,8%	4,6%	15,6%	12.202	79,0%	5,4%	15,6%	9.646	89,2%	1,6%	9,2%	14.473	85,0%	3,5%	11,6%
268KRUI: N641 - A17	13.415	87,2%	5,6%	7,3%	14.550	87,4%	5,4%	7,3%	14.339	96,5%	1,3%	2,2%	15.840	95,8%	1,5%	2,7%
641GAST: N268 - A17	8.441	78,4%	7,1%	14,5%	10.600	76,1%	7,8%	16,2%	8.980	89,1%	1,9%	9,0%	11.866	83,5%	4,0%	12,5%
Fijnaart-Stampersgat	6.058	90,8%	6,4%	2,8%	7.060	92,1%	5,5%	2,4%	6.851	97,0%	1,4%	1,6%	8.169	97,5%	1,2%	1,4%
Noordzeedijk thv A4	2.074	85,0%	12,0%	3,0%	2.074	85,0%	12,0%	3,0%	2.235	85,0%	12,0%	3,0%	2.235	85,0%	12,0%	3,0%
Noordzeedijk twv Kanaal	2.352	75,9%	10,6%	13,5%	9.609	76,5%	7,5%	16,0%	2.513	76,5%	10,7%	12,8%	12.703	76,6%	7,3%	16,2%
Kreekweg	4.065	53,8%	3,9%	42,3%	4.065	53,8%	3,9%	42,3%	4.307	54,4%	4,9%	40,7%	4.307	54,4%	4,9%	40,7%
Steenbergseweg	4.504	85,3%	6,0%	8,7%	4.504	85,3%	6,0%	8,7%	4.852	95,4%	2,3%	2,3%	4.852	95,4%	2,3%	2,3%
Noordlangeweg (Steenb.weg - A4)	7.733	85,3%	6,0%	8,7%	7.733	85,3%	6,0%	8,7%	8.330	95,4%	2,3%	2,3%	8.330	95,4%	2,3%	2,3%
Oostelijke ontsluitingsweg	-	-	-	-	7.257	76,7%	6,5%	16,8%	-	-	-	-	10.191	76,6%	6,4%	17,0%
Westelijke ontsluitingsweg	-	-	-	-	3.722	85,1%	10,6%	4,3%	-	-	-	-	3.882	85,1%	10,7%	4,2%
Sabina - Dinteloord z	22.969	75,2%	9,3%	15,4%	23.369	74,8%	9,4%	15,8%	25.346	69,9%	11,4%	18,7%	25.886	69,5%	11,5%	19,0%
Sabina - Dinteloord n	22.969	75,2%	9,3%	15,4%	23.369	74,8%	9,4%	15,8%	25.346	69,9%	11,4%	18,7%	25.886	69,5%	11,5%	19,0%
Dinteloord - Steenbergen z	20.287	66,4%	12,6%	21,0%	21.957	67,6%	12,1%	20,3%	22.381	66,5%	12,7%	20,9%	24.596	67,9%	12,0%	20,1%
Dinteloord - Steenbergen n	20.287	66,4%	12,6%	21,0%	21.957	67,6%	12,1%	20,3%	22.381	66,5%	12,7%	20,9%	24.596	67,9%	12,0%	20,1%