

Onderzoek naar geluid en lucht- kwaliteit voor de botenloods aan de Buitenweg te Maurik

Definitief

In opdracht van Gemeente Buren
Opgesteld door MWH B.V.
Projectnummer M10B0420
Documentnaam F:\data\Project\M10\M10B0420\2 (T) Inhoudelijk - Technisch\T4
Deliverables - op te leveren producten\T4.2 Controlled - extern\M10B0420
r01 Plangebied I.doc
Datum 21 maart 2011

Postadres
Postbus 5076
6802 EB ARNHEM
Nederland
T +31(0)26 7513800
F +31(0)26 7513818

Bezoekadres
Westervoortsedijk 50
6827 AT ARNHEM
Nederland
www.mwhglobal.nl

KVK Haaglanden 27 18 43 23
ING Bank Delft 65 93 74 331
IBAN NL 63 ING B 0659 374331/BIC INGBNL2A
MWH is ISO 9001:2008 en VCA* gecertificeerd

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
2	Invoergegevens	7
	2.1 Plangebied	7
	2.2 Verkeersstromen	7
3	Luchtkwaliteit	9
	3.1 Toetsingskader	9
	3.2 Berekeningen	9
	3.3 Conclusies	10
4	Geluid	11
	4.1 Wettelijk kader	11
	4.2 Berekeningen	11
	4.3 Resultaten en conclusies	12
5	Conclusies	15
	5.1 Algemene conclusie	15
	5.2 Aanzet milieuparagraaf bestemmingsplan	15
Bijlage 1: Verkeersintensiteiten en -verdeling		
Bijlage 2: Invoergegevens luchtkwaliteit		
Bijlage 3: Stratenbestand luchtkwaliteit		
Bijlage 4: Rekenresultaten luchtkwaliteit		

1 Inleiding

De gemeente Buren heeft voor de kern Maurik een masterplan opgesteld dat onder meer voorziet in de ontwikkeling van het nieuwe bedrijventerrein Homoet. Een onderdeel van het terrein betreft een botenloods van circa 1 hectare groot en wordt ontsloten via de Buitenweg. Ten behoeve van de verdere uitwerking van het stedenbouwkundig plan en het op te stellen bestemmingsplan zijn deelonderzoeken naar geluid vanwege wegverkeer en naar de lokale luchtkwaliteit nodig om te bepalen welke knelpunten en/ of randvoorwaarden uit de regelgeving voor geluid en luchtkwaliteit voortvloeien.

De realisatietermijn van het bedrijventerrein loopt tot en met 2020. In het kader van het masterplan is een analyse van de te verwachten verkeersstromen gemaakt voor de toekomstige situatie vijf jaar na realisatie van het hele bedrijventerrein (2025).

Situatie botenloods

De botenloods wordt gerealiseerd langs de Buitenweg, gelegen aan de noordzijde van het bedrijventerrein Homoet. In dit plangebied wordt de gelegenheid geboden om een opslagloods voor boten van derden te realiseren. Binnen het plangebied vinden geen werkzaamheden aan of het schoonspuiten van boten plaats. De verkeersbewegingen worden ontsloten door de Buitenweg.

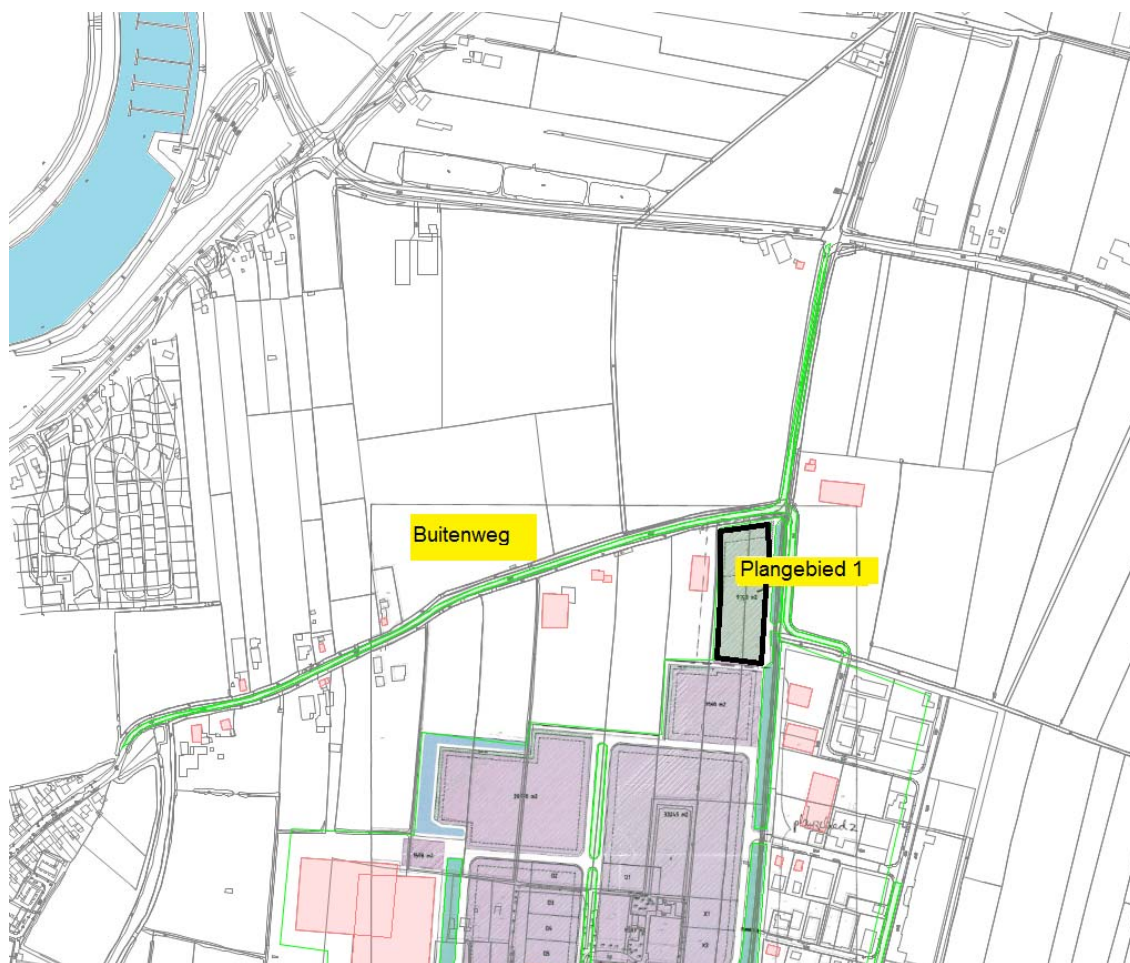
Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt verantwoord hoe de invoergegevens voor de berekeningen zijn bepaald. Het betreft hier met name de verkeersstromen, maar ook de selectie van wegen die wordt meegenomen. In hoofdstuk 3 zijn de berekeningen en resultaten betreffende luchtkwaliteit beschreven, in hoofdstuk 4 worden de akoestische aspecten van wegverkeer behandeld. In het laatste hoofdstuk worden beide onderwerpen samengevat en wordt een aanzet gegeven voor de teksten die te zijner tijd kunnen worden opgenomen in het bestemmingsplan.

2 Invoergegevens

2.1 Plangebied

Het plangebied 1 van bedrijventerrein Homoet (noordzijde Homoetsestraat) is weergegeven in figuur 1. Plangebied 1 is bestemd voor de realisatie van een opslag voor boten.



Figuur 1: Omgevingsituatie van het plangebied 'Bedrijventerrein Homoet'.

2.2 Verkeersstromen

Voor het verkeer is gebruik gemaakt van tellingen aan de Buitenweg in het jaar 2004. Voor de toetsjaren 2010 en 2025 is uitgegaan van een autonome ontwikkeling met een groei van 1.5% per jaar omdat er voor het overige voor dit gebied geen ruimtelijke plannen bestaan die invloed hebben op het verkeer. Voor het jaar 2010 komt de etmaalintensiteit uit op 796 voertuigen per etmaal. In 2025 is dat gegroeid naar 995 voertuigen per etmaal.

Voor de nieuwe bedrijfslocatie wordt uitgegaan van een gemiddeld aantal voertuigbewegingen van 20 personenwagens, 4 middelzware en 6 zware vrachtwagens. Deze aantallen zijn een zeer conservatieve inschatting. Alleen in het voorjaar en najaar zullen er enkele dagen zijn dat er meer verkeer zal zijn. Over het jaar heen zal het gemiddelde lager zijn.

3 Luchtkwaliteit

3.1 Toetsingskader

Grenswaarden

Op 15 november 2007 is de Wet milieubeheer gewijzigd. Met name hoofdstuk 5 titel 2 uit genoemde wet is veranderd. Omdat titel 2 handelt over luchtkwaliteit staat de nieuwe titel 2 bekend als de Wet luchtkwaliteit. De Wet luchtkwaliteit stelt eisen ten aanzien van de concentraties van stoffen in de lucht. In de wet zijn plandrempels en grenswaarden gesteld voor de stoffen NO₂ (stikstofdioxide), PM₁₀ (fijn stof), SO₂ (zwaveldioxide), Pb (lood), CO (koolstofmonoxide) en C₆H₆ (benzeen). Uit onze ervaring en uit jurisprudentie blijkt dat voor wegverkeer alleen de stoffen NO₂ en PM₁₀ mogelijk een knelpunt vormen. Deze rapportage richt zich dan ook op die stoffen. De berekeningen van de overige stoffen zijn als bijlage opgenomen.

In dit rapport is getoetst aan de volgende grenswaarden:

- Voor fijn stof (PM₁₀) geldt een grenswaarde van 40 µg/m³ als jaargemiddelde concentratie. Om een voor zeezout gecorrigeerde jaargemiddelde concentratie te bepalen, is een plaatsafhankelijke correctie nodig. De correctie bedraagt voor de gemeente Buren 4 µg/m³;
- Voor PM₁₀ geldt een grenswaarde van 50 µg/m³ als 24-uursgemiddelde concentratie, waarbij geldt dat deze waarde maximaal 35 maal per kalenderjaar mag worden overschreden. Ook hier wordt een correctie gegeven voor het aandeel zeezout door het aantal overschrijdingsdagen met 6 dagen te verminderen;
- De grenswaarde voor NO₂ bedraagt 40 µg/m³ als jaargemiddelde concentratie;
- Voor NO₂ geldt een grenswaarde van 200 µg/m³ als uurgemiddelde concentratie, waarbij geldt dat deze maximaal achttien maal per kalenderjaar mag worden overschreden.

Situaties

Om inzicht te krijgen in het effect van de nieuwe ontwikkeling zijn de luchtkwaliteitsberekeningen uitgevoerd voor de onderstaande situaties:

- huidige situatie voor 2010;
- autonome situatie voor 2025.

Methodiek

Voor de luchtkwaliteitsberekeningen is gebruik gemaakt van het model CAR II versie 9.0. In dit model dient naast de verkeersstromen nog een aantal andere parameters ingevoerd te worden. Deze zijn in bijlage 2 opgenomen.

3.2 Berekeningen

Voor de verschillende situaties zijn luchtkwaliteitsberekeningen uitgevoerd voor de Buitenweg waaraan het plangebied is gelegen. De berekeningen van CAR II versie 9.0 zijn opgenomen in de bijlagen 3 en 4.

2010

Tabel 1 geeft een overzicht van de blootstellingconcentraties op de Buitenweg te Maurik. Uit deze tabel blijkt dat ruimschoots aan de grenswaarden wordt voldaan:

- voor NO₂ werd in alle straten zowel de plandrempel van 50 µg/m³ en de grenswaarde van 40 µg/m³ niet overschreden;
- voor PM₁₀ werd in alle straten de grenswaarde van 40 µg/m³ niet overschreden;
- het aantal overschrijdingen van de 24-uursgemiddelde norm voor PM₁₀ bleef onder het maximum aantal van 35 keer per jaar.

Tabel 1. Overzicht van blootstellingconcentraties op wegen in de omgeving van Maurik in 2010.

	NO ₂ [µg/m ³]	PM ₁₀ [µg/m ³]	Overschr. 24-uur PM ₁₀
Grenswaarde	40	40	35
1: Buitenweg	20,0	20,0	2

2025: autonoom

Betreffende het jaar 2025 is de autonome situatie berekend. Tabel 2 geeft een overzicht van de blootstellingconcentraties op de Buitenweg te Maurik voor 2025. Uit deze tabel blijkt dat ook in de toekomstige situatie ruimschoots aan de grenswaarden wordt voldaan:

- voor NO₂ wordt in alle straten de grenswaarde van 40 µg/m³ niet overschreden;
- voor PM₁₀ wordt in alle straten de grenswaarde van 40 µg/m³ niet overschreden;
- het aantal overschrijdingen van de 24-uursgemiddelde norm voor PM₁₀ blijft onder het maximum aantal van 35 keer per jaar.

Tabel 2. Overzicht van blootstellingconcentraties op wegen in de omgeving van Maurik voor 2025 in de autonome situatie.

	NO ₂ [µg/m ³]	PM ₁₀ [µg/m ³]	Overschr. 24-uur PM ₁₀
Grenswaarde	40	40	35
1: Buitenweg	14,7	17,6	0

3.3 Conclusies

Uit de berekeningen blijkt dat in beide situaties (2010 en de autonome groei voor 2025) aan de grenswaarden wordt voldaan. Ondanks de toename van de verkeersbewegingen vindt een verbetering van de luchtkwaliteit plaats.

De reden hiervoor is dat het CAR model rekening houdt met een daling van de achtergrondconcentratie voor NO₂ en PM₁₀.

4 Geluid

4.1 Wettelijk kader

Op grond van de Wet geluidhinder moet de geluidsbelasting vanwege wegverkeer worden bepaald binnen zones langs wegen. Een weg heeft, behoudens wegen die onderdeel zijn van een woonerf of wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 km/uur geldt, een zone die zich uitstrekt vanaf de as van de weg tot de volgende breedte aan weerszijden van de weg:

- in stedelijk gebied:
 - * voor een weg, bestaande uit drie of meer rijstroken: 350 meter;
 - * voor een weg, bestaande uit een of twee rijstroken: 200 meter.
- in buitenstedelijk gebied:
 - * voor een weg, bestaande uit vijf of meer rijstroken: 600 meter;
 - * voor een weg, bestaande uit drie of vier rijstroken: 400 meter;
 - * voor een weg, bestaande uit een of twee rijstroken: 250 meter.

De Buitenweg heeft daarmee een zone van 250 meter aan weerszijden.

De Wet geluidhinder geeft grenswaarden voor de geluidsbelasting van woningen. De voorkeursgrenswaarde vanwege wegverkeer bedraagt 48 dB (L_{den})¹ op de gevels van woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen.

Voor bestaande woningen in stedelijk gebied kan hier een hogere grenswaarde van maximaal 63 dB worden vastgesteld, voor buitenstedelijk gebied maximaal 58 dB.

Bij bestemmingsplanprocedures wordt onderzoek uitgevoerd naar de geluidsbelasting vanwege nieuwe wegen en/ of bij nieuwe woningen. Ook bij wijzigingen aan bestaande wegen is onderzoek nodig naar de geluidsbelasting bij bestaande woningen: indien er een wijziging op of aan een weg plaatsvindt waardoor de geluidsbelasting bij woningen toeneemt met ten minste 2 dB is er sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

Voordat wordt getoetst aan deze grenswaarden mag op grond van artikel 110g van de gewijzigde Wet geluidhinder een aftrek van 5 dB worden toegepast bij wegen met een rijsnelheid lager dan 70 km/uur.

Reikwijdte onderzoek

Voor deze situatie is de reikwijdte van het onderzoek beperkt tot het verkeer op de Buitenweg. Daarbuiten is de relatieve bijdrage helemaal verwaarloosbaar.

4.2 Berekeningen

De berekeningen zijn uitgevoerd met softwarepakket Winhavig versie 8.21. Met behulp van de digitale ondergrond (GBKN) van de directe omgeving van het plangebied is een model opgesteld waarin

¹ De L_{den} wordt bepaald als het gewogen gemiddelde van de geluidsbelasting overdag, in de avondperiode met toeslag +5 dB en de nachtperiode met toeslag +10 dB.

de Buitenweg en de daaraan gelegen (bestaande) woningen zijn opgenomen. De berekeningen zijn uitgevoerd conform Standaard Rekenmethode II uit het Reken en meetvoorschrift geluidhinder 2006. Er is gerekend met een 80% absorberende bodem buiten de aangegeven harde bodemgebieden. Voor de rijsnelheid is uitgegaan van 60 km/uur. Voor het reguliere wegverkeer is uitgegaan van de verdeling licht, middelzwaar en zwaar conform de telgegevens.

4.3 Resultaten en conclusies

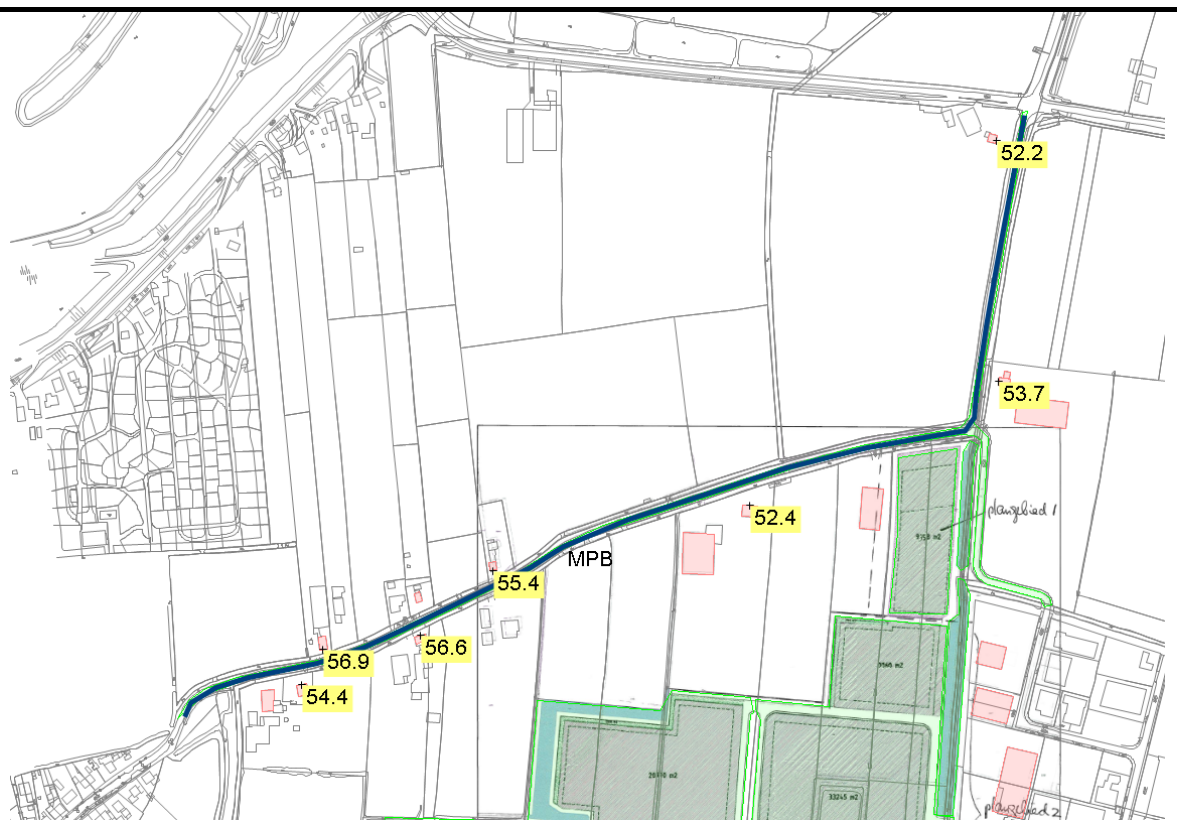
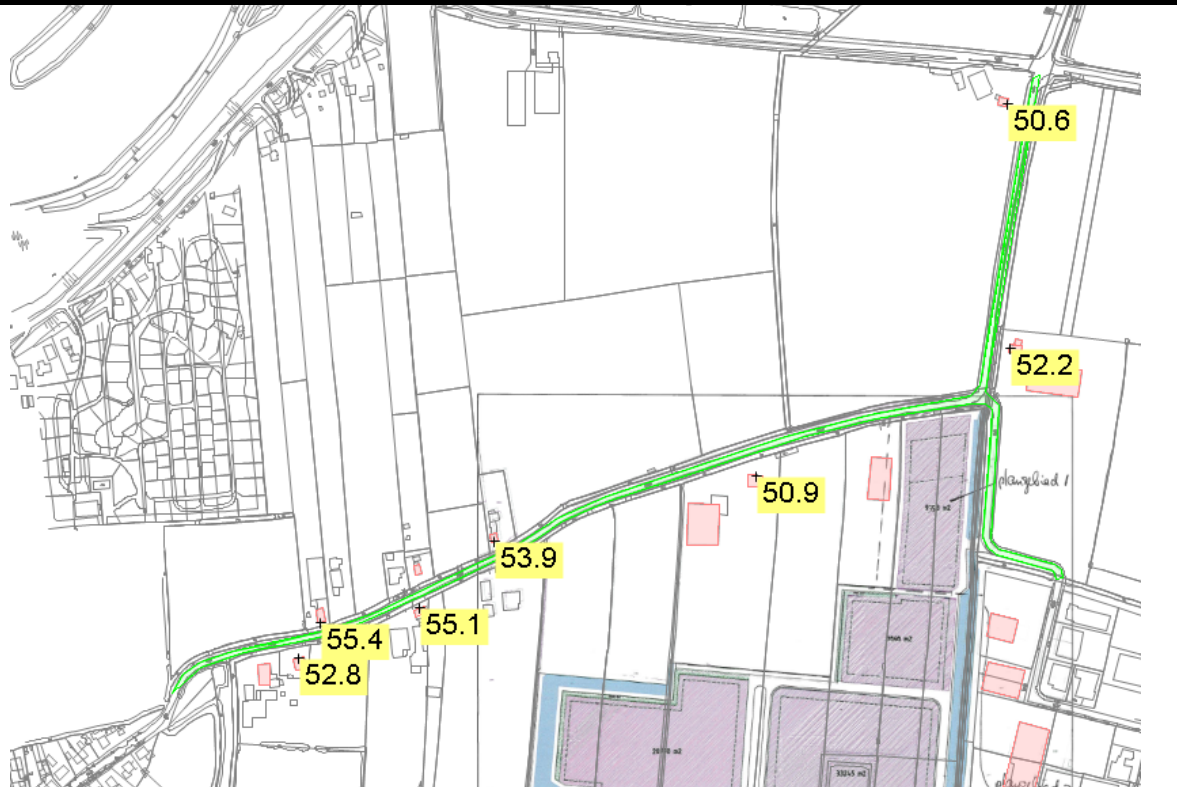
Met het model is een berekening gemaakt van de huidige situatie en de toekomstige situatie 2025 met autonome groei en inclusief de extra bewegingen vanwege het bedrijventerrein.

Figuur 2 geeft het model met de berekeningsresultaten. Uit de berekeningen blijkt dat de geluidsbelasting bij de woningen varieert tussen 50.6 en 55.4 dB. In de toekomstige situatie neemt dat toe naar 52.2-56.9 dB. De relatieve toename bedraagt 1.4-1.5 dB.

Uit een nadere analyse blijkt dat de toename voor een groot deel bestaat uit de autonome ontwikkeling. Deze toename bedraagt 1.2 dB. De toename vanwege het extra verkeer voor plangebied 1 bedraagt 0.3 dB.

Indien de berekende waarden worden getoetst aan de grenswaarde voor de Wet geluidhinder dan kunnen de berekende waarden eerst gecorrigeerd worden met 5 dB. De maximaal berekende waarde komt dan uit op (afgerond) 52 dB. Deze waarde is lager dan de maximale grenswaarde van 53 dB voor nieuwe situaties in het buitengebied. Voor de woningen in noordelijke richting (richting de plassen van Maurik) is de geluidsbelasting niet hoger dan $53,7 \text{ dB} - 5 \text{ dB} = 49 \text{ dB}$. Daarmee wordt binnen 1 dB voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Figuur 2 Overzicht model met berekeningsresultaten.



Op basis van de uitgevoerde berekeningen kan worden geconcludeerd dat de toename van het geluid beperkt blijft tot ca. 1,2 dB vanwege autonome ontwikkeling tussen 2010 en 2025 en ca. 0,3 dB vanwege het verkeer voor plangebied 1. De toename vanwege het verkeer in plangebied 1 is daarmee niet relevant. De maximale grenswaarde voor woningen in het buitengebied wordt niet overschreden.

5 Conclusies

5.1 Algemene conclusie

Uit dit onderzoek blijkt dat er voor luchtkwaliteit geen belemmeringen zijn voor de planontwikkelingen op basis van de regelgeving. Ook voor geluid geldt dat in beide situaties wordt voldaan aan de bepalingen uit de Wet geluidhinder: de geluidsbelasting ter plaatse van bestaande woningen neemt niet met 2 dB of meer toe vanwege de realisatie van een botenloods.

5.2 Aanzet milieuparagraaf bestemmingsplan

Lucht

Het aspect luchtkwaliteit is door MWH BV in opdracht van de gemeente Buren in het kader van dit bestemmingsplan onderzocht. Het onderzoek is gedateerd op 19 januari 2011 en heeft het kenmerk M10B0420.r01. Het doel van het onderzoek is de luchtkwaliteit te toetsen aan de normen en eisen van de Wet luchtkwaliteit. Het onderzoek is er op gericht in kaart te brengen of er overschrijdingen van de grenswaarden optreden. Als er overschrijdingen zijn, wordt gekeken of er sprake is van een verslechtering van de luchtkwaliteit. Om deze vergelijking mogelijk te maken is de huidige situatie vergeleken met de autonome ontwikkeling voor 2025.

Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door het de Wet luchtkwaliteit. Deze wet bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofdioxide, zwevende deeltjes, lood, koolmonoxide en benzeen. Hierbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk langs wegen met name de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijnstof van belang.

De autonome groei van de verkeersbewegingen en de extra vervoersbewegingen vanwege het bedrijventerrein leidt niet tot een verslechtering van de lokale luchtkwaliteit. De blootstellingconcentraties blijven ruim onder de grenswaarden.

Op grond hiervan staat de toetsing aan de Wet luchtkwaliteit de realisatie van de botenloods niet in de weg. Het bestemmingsplan zal naar verwachting uit het oogpunt van luchtkwaliteit aan de eisen van een goede ruimtelijke ordening voldoen.

Wegverkeerslawaai

Per 1 januari 2007 is de Wet geluidhinder gewijzigd. Voor nieuwe situaties moet de geluidsbelasting vanwege wegverkeer worden bepaald in Lden (dB) in plaats van in dB(A). De voorkeursgrenswaarde van wegenverkeer bedraagt 48 dB (Lden) op de gevels van woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen. Voor stedelijk gebied kan hier een hogere grenswaarde van maximaal 63 dB worden vastgesteld, voor buitenstedelijk gebied maximaal 58 dB.

Bij bestemmingsplanprocedures wordt onderzoek uitgevoerd naar de geluidsbelasting vanwege nieuwe wegen en/of bij nieuwe woningen. Ook bij wijzigingen aan bestaande wegen is onderzoek nodig naar de geluidsbelasting bij bestaande woningen: indien er een wijziging op of aan een weg plaatsvindt waardoor de geluidsbelasting bij woningen toeneemt met ten minste 2 dB is er sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

Door MWH BV is in opdracht van de gemeente Buren onderzoek uitgevoerd naar de geluidsbelasting vanwege de Buitenweg. Het onderzoek is gedateerd op 19 januari 2011 en heeft het kenmerk M10B0420.r02. Uit dit onderzoek blijkt dat de toename van het geluid beperkt blijft tot ca. 1,2 dB vanwege autonome ontwikkeling tussen 2010 en 2025 en ca. 0,3 dB vanwege het verkeer voor plangebied 1. De toename vanwege het verkeer in plangebied 1 is daarmee niet relevant. De maximale grenswaarde voor woningen in het buitengebied wordt niet overschreden.

Bijlagen

- Bijlage 1: Verkeersintensiteiten en -verdeling
- Bijlage 2: Invoergegevens luchtkwaliteit
- Bijlage 3: Stratenbestand luchtkwaliteit
- Bijlage 4: Rekenresultaten luchtkwaliteit

Bijlage 1: Verkeersintensiteiten en -verdeling

Verkeersintensiteiten gemeente Buren

Situatie	Buitenweg	
2010		796
	86%	684
	7%	57
	2%	16
	5%	40
2025 autonoom		995
	86%	855
	7%	71
	2%	20
	5%	50

Meetpunten
1: Buitenweg

Bijlage 2: Invoergegevens luchtkwaliteit

In het model CAR II versie 9.0 moet een aantal parameters worden ingevoerd:

- De verkeersintensiteiten per etmaal en de onderverdeling naar de fracties licht, middelzwaar, zwaar en autobussen zijn gebaseerd op verkeerstellingen door de gemeente Buren en op een gemiddelde groeifactor van 1,5% van het wegverkeer per jaar. In het geval van de situatie met bedrijventerrein en eventueel verbindingsweg zijn bij de intensiteiten het extra aantal personenauto's en vrachtwagens opgeteld (op basis van berekeningen door Grontmij) en zijn op basis hiervan de fracties berekend;
- Het aantal parkeerbewegingen is alleen ten behoeve van de benzeenconcentraties. Deze zijn in het kader van deze rapportage buiten beschouwing gelaten;
- De snelheidstype is afhankelijk van de situatie geclassificeerd als:
 - * doorstromend stadsverkeer, zijnde doorstromend verkeer binnen de bebouwde kom, stadsstraat (gemiddeld 26 km/uur);
 - * buitenweg, zijnde een weg met een snelheidslimiet van maximaal 70 km/uur (gemiddeld 44 km/uur)².
- De wegtype is afhankelijk van de situatie gekarakteriseerd als:
 - * type 1, zijnde een weg door open terrein, incidenteel gebouwen of bomen binnen een straal van 100 meter;
 - * type 2, zijnde de basistype (niet vallend onder andere typen);
 - * type 3a, zijnde een weg met aan beide zijden bebouwing, waarbij afstand wegas-gevel kleiner dan 3 maal de hoogte van bebouwing maar groter dan 1,5 maal de hoogte van bebouwing is;
 - * type 4, zijnde een weg met aan een zijde min of meer aaneengesloten bebouwing op een afstand van minder dan 3 maal de hoogte van de bebouwing.
- De bomenfactor is afhankelijk van de situatie gesteld op:
 - * factor 1, wat inhoudt dat hier en daar bomen staan of geheel niet;
 - * factor 1,25, wat inhoudt dat een of meer rijen bomen staan met een onderlinge afstand van minder dan 15 meter met openingen tussen de kronen.
- In CAR kunnen alleen afstanden tot de wegas worden ingevoerd. Conform jurisprudentie dient de luchtkwaliteit te worden berekend op 4 meter afstand van het midden van de dichtstbijgelegen rijstrook. De invoerafstanden in CAR tot de wegas zijn op basis van dit uitgangspunt berekend en bedragen 5 meter (naar beneden afgerond en exclusief eventuele fietsstroken)
- De schalingsfactoren emissiefactoren voor alle verkeerstypen bedragen 1 (standaardwaarde).

In het wegenbestand uit model CAR II versie 9.0 (bijlage 3) zijn de parameters per straat terug te vinden.

² Voor een aantal wegen buiten de bebouwde kom geldt een maximumsnelheid van 80 km/uur, doch de snelheidstype buitenweg komt het dichtst in de buurt.

Bijlage 3: Stratenbestand luchtkwaliteit

Stratenbestand 2010: Huidige situatie

Plaats	Straat	X [m]	Y [m]	Intensiteit [mvt/etm]	Fractie licht	Fractie middel	Fractie zwaar	Fractie autobus	Parkeer-bewegingen	Snelheidstype	Wegtype	Bomen-factor	Afstand tot wegas
Maurik	Buitenweg	158719	442237	796	0,86	0,07	0,02	0,05	0	Buitenweg	1	1	5

Statenbestand 2025: Autonoom

Plaats	Straat	X [m]	Y [m]	Intensiteit [mvt/etm]	Fractie licht	Fractie middel	Fractie zwaar	Fractie autobus	Parkeer-bewegingen	Snelheidstype	Wegtype	Bomen-factor	Afstand tot wegas
Maurik	Buitenweg	158719	442237	995	0,86	0,07	0,02	0,05	0	Buitenweg	1	1	5

Bijlage 4: Rekenresultaten luchtkwaliteit

Correctie zeezout:
 Jaargemiddelde 4 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
 Overschrijdingsdagen 6 dagen

2010: Huidige situatie

			NO2 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	NO2 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	NO2 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	PM10 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	PM10 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	PM10 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)
Straatnaam	X	Y	Jaargemiddelde	Jm achtergrond	# Overschrijdingen grenswaarde	Jaargemiddelde	Jm achtergrond	# Overschrijdingen grenswaarde
Buitenweg	158719	442237	20,0	19,6	0	24,0	24,0	8

2025: Autonom

			NO2 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	NO2 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	NO2 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	PM10 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	PM10 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	PM10 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)
Straatnaam	X	Y	Jaargemiddelde	Jm achtergrond	# Overschrijdingen grenswaarde	Jaargemiddelde	Jm achtergrond	# Overschrijdingen grenswaarde
Tielestraat	158719	442237	14,7	14,5	0	21,6	21,6	4

