

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2829

Vragen van het lid **Kuiken** (PvdA) aan de minister van Infrastructuur en Milieu over *de A13-A16* (ingezonden 11 mei 2012).

Antwoord van minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 20 juni 2012).

Vraag 1

Kunt u aangeven wat de verkeersprognoses zijn op de knooppunten Ypenburg en Prins Clausplein en op de A13 tussen Delft Zuid en Doenkade, als de A13/A16 wordt aangelegd? Is bij deze prognoses al rekening gehouden met de aanleg van de Blankenburgtunnel, de verlengde A4, de Rotterdamse baan en de verbreding van de A20? Is bij deze prognoses ook al rekening gehouden met de voorgenomen tolheffing op de A13/A16 en de tolheffing in de Blankenburgtunnel? Kunt u deze verkeersprognoses geven voor het hoge en het lage groeiscenario? Kunt u hierbij aangeven in welke mate de norm voor doorstroming gehaald wordt op al deze knooppunten en tot welke congestie dit zal leiden op de genoemde knooppunten en wegvakken? Kunt u aangeven of er op andere wegvakken op het snelwegennet rondom Rotterdam en Den Haag, als gevolg van de aanleg van de A13/A16, ook congestie ontstaat ten opzichte van de huidige situatie?

Antwoord 1

De gegevens over de verkeersprognoses voor de knooppunten Ypenburg en Prins Clausplein en voor de A13 tussen Delft Zuid en de Doenkade treft u aan in bijlage 1.

De verkeersprognoses van de A13/A16 zijn gebaseerd op berekeningen die zijn gemaakt in het kader van de Trajectnota/MER A13/16. In het toen vigerende verkeersmodel is gerekend met het zogenoemde (hoge) EC-scenario. Het rekenen met een hoog en laag scenario was in deze modelversie niet mogelijk.

De effecten van de A4 Delft-Schiedam zijn meegenomen in deze berekeningen. In deze berekeningen is geen rekening gehouden met de effecten van de Blankenburgtunnel, de Rotterdamsebaan en de verbreding van de A20. Over deze projecten waren ten tijde van deze berekeningen nog geen besluiten genomen.

In de gevoeligheidsanalyse voor tol is zowel de situatie zonder tolheffing als de situatie met tolheffing in beeld gebracht.

De effecten van de Blankenburgtunnel (inclusief de verbreding A20) zijn onderzocht voor het project Nieuwe Westelijke Oeververbinding (kamerstuk

32 598 nr. 11 d.d. 23 april 2012). Hierin is rekening gehouden met de aanleg van de A13/16. Uit onderzoek blijkt dat de verkeersintensiteit bij knooppunten Ypenburg en Clausplein niet toeneemt na de aanleg van de Blankenburgtunnel. De intensiteit op de A13 tussen Delft Zuid en de Doenkade neemt toe met 1 000 motorvoertuigen per etmaal (< 1%). Zoals aangegeven zijn deze cijfers niet verwerkt in de Trajectnota/MER van de A13/16.

In de Trajectnota/MER Rijksweg 13/16 zijn de reistijdprognoses voor de trajecten in het studie- en invloedsgebied van de A13/16 berekend. Zie bijlage 2. Hieruit blijkt, dat de invloed van aanleg van de A13/16 op de trajecten rondom Ypenburg/Prins Clausplein en de A13 beperkt is. Dit geldt ook in de situatie dat tol wordt geheven op de A13/16.

Voor een aantal trajecten rondom Ypenburg/Clausplein en op de A13 geldt, dat de reistijdstreefwaarde zowel zonder als met de A13/A16 niet wordt gehaald. De aanleg van de A13/16 is hierop beperkt van invloed.

Ook op andere trajecten in het studie- en invloedsgebied van A13/16 wijzigen de reistijdprognoses niet of in geringe mate door aanleg van de A13/A16.

Hieruit mag geconcludeerd worden, dat er geen trajecten zijn waarop ten gevolge van aanleg A13/16 congestie ontstaat.

Op de A20 tussen Knooppunt Kethelplein en Knooppunt Terbregseplein verbetert de reistijdfactor ten gevolge van aanleg van de A13/16 in beide richtingen fors.

Vraag 2

Is het waar dat bij de brede heroverwegingen in 2010 de A13/A16 als niet-prioritair werd gezien? Kunt u toelichten wat de redenen daarvoor waren?

Antwoord 2

Het rapport «Mobiliteit en Water» dat is opgesteld voor de Brede Heroverweging bevat voorstellen voor bezuinigingen van een onafhankelijke werkgroep. De A13/16 is in dat rapport inderdaad genoemd. In het rapport is aangegeven, dat het project A13/A16 weliswaar substantieel bijdraagt aan de doelstellingen, maar dat de kosteneffectiviteit afneemt doordat het gewenste voorkeursalternatief het beschikbare budget overstijgt. Ook wordt in het rapport genoemd dat aanzienlijke toelinkomsten verondersteld worden, die mogelijk niet realiseerbaar zijn.

Vraag 3

Kunt u garanderen dat er volgens u geen verbreding van de A13 noodzakelijk is tussen Den Haag en Delft als de A13/A16 wordt aangelegd? Mocht u dat niet kunnen garanderen, kunt u dan aangeven welke kosten globaal gemoeid zijn met de noodzakelijke verbreding om de doorstroming op de A13 en de knooppunten Ypenburg en Prins Clausplein te garanderen?

Antwoord 3

Uit de verkeersberekeningen in de Trajectnota/MER A13/A16 blijkt, dat de aanleg van de A13/A16 beperkt van invloed is op de verkeersontwikkeling op de A13 tussen Ypenburg en het Kleinpolderplein. Ter hoogte van Delft Zuid is sprake van een verkeerstoename van 5%. Kortom, de huidige prognoses geven aan dat een verbreding van de A13 niet nodig is.

Garanties voor de toekomst zijn nooit te geven. Dat is immers de reden van de periodiek door mij te maken Nationale Markt en Capaciteitsanalyses (NMCA's). Daarmee analyseer ik op welke trajecten op langere termijn de norm voor doorstroming wel en niet wordt gehaald. Zolang daaruit geen noodzaak blijkt voor het verbreden van de A13, valt er over de kosten daarvan ook niets met zekerheid te zeggen.

Vraag 4

Kunt u aangeven wat de toename of afname van het lokaal verkeer in Rotterdam, Lansingerland en Pijnacker-Nootdorp zal zijn als de A13/A16 wordt aangelegd met tolheffing en welk effect dat heeft op het gebruik van het regionale OV in de metropoolregio, uiteengezet voor het lage en hoge groeiscenario? Kunt u dit toelichten? Als u deze gegevens niet heeft, bent u dan bereid dit uit te laten zoeken? Zo niet, waarom niet?

Antwoord 4

In de Trajectnota/MER A13/A16 wordt een overzicht gegeven van de verkeerseffecten op de belangrijkste regionale en lokale wegen in Rotterdam, Lansingerland en Pijnacker-Nootdorp. In bijlage 3 treft u een overzicht aan van de veranderingen van de intensiteiten op het onderliggend wegennet. In bijlage 4 wordt een beeld gegeven van de wijzigingen van het aantal voertuigkilometers op het onderliggend wegennet. Er is sprake van afname in Rotterdam Noord, Rotterdam Centrum en de Spaanse Polder en van een toename in Prins Alexander. In Lansingerland blijft de situatie nagenoeg ongewijzigd.

In de Trajectnota/MER is op basis van een gevoeligheidsanalyse ingegaan op de vraag of er oplossingen in het openbaar vervoer denkbaar zijn, die voldoende tegemoet komen aan de projectdoelstelling. De conclusie is, dat deze oplossingen geen merkbaar effect hebben op de verkeersintensiteiten en dat de doelen van dit project daarmee niet worden gerealiseerd of (substantieel) dichterbij worden gebracht. Nader onderzoek naar het effect van de aanleg van de A13/16 (met en/of zonder tolheffing op de A13/16) op het gebruik van het regionale OV in de metropoolregio acht ik daarom niet zinvol.

Vraag 5

Kunt u aangeven in welk stadium de verkenning naar een ondergrondse passage van het Terbregseplein zich bevond toen is besloten dat dit geen optie meer was? Kunt u toelichten wat wel en wat niet exact is onderzocht in deze?

Antwoord 5

Een ondergrondse passage van het Terbregseplein is in het kader van de Trajectnota/MER A13/16 nooit aan de orde geweest. Wel is een verdiepte ligging in beeld geweest. Een verdiepte ligging is vergeleken met een fly-over. Hierbij is onder andere gekeken naar aspecten geluid, lucht en kosten. De meerkosten voor de verdiepte ligging ten opzichte van de fly over zijn indicatief geschat op € 200 mln.

Vraag 6

Kunt u toelichten op welke wijze onderzoek is gedaan naar de haalbaarheid van een ondergrondse tunnel in plaats van de geplande landtunnel? Kunt u aangeven in welk stadium de verkenning naar een ondergrondse tunnel zich bevond toen is besloten dat dit geen optie meer was? Kunt u toelichten wat wel en wat niet exact is onderzocht in deze, waaronder ook gaarne een toelichting op de uitgangspunten ten aanzien van het prijspeil en de marktconformiteit van de kosten?

Antwoord 6

De kostenraming van beide tunnelopties, zowel een ondergrondse tunnel als een tunnel op maaiveld, zijn opgesteld volgens de standaard systematiek kostenramingen (SSK), de uniforme kostensystematiek van de Grond- Weg- en Waterbouw (GGW) op basis van prijspeil 2007. De SSK-systematiek is gebaseerd op bedrijfseconomische prijzen. Daarbij is onder andere ingegaan op het ontwerp, de kosten de relevante milieuaspecten.

Uit de Trajectnota/MER blijkt dat uit oogpunt van milieu er geen verschillen tussen beide tunnelopties, behoudens de effecten op de waterhuishouding. De effecten van beide opties zijn goed te ondervangen door aanvullende maatregelen (watercompensatie, aanleg nieuwe waterverbindingen). Ter voorbereiding op de bestuurlijke principeafspraken zijn ook mogelijkheden voor de inpassing van beide tunnel opties in beeld gebracht.

Op basis van de informatie uit de Trajectnota/MER, de ingediende zienswijzen, de aanvullende studies over landschappelijke inpassing en de geactualiseerde kostenramingen op basis van prijspeil 2010 van al deze mogelijkheden is in de bestuurlijke «principeafspraken» met de Stadsregio Rotterdam van 7 december 2011 de voorkeur voor de landtunnel vastgelegd.

Vraag 7

Kunt u aangeven wat de effecten op de leefomgeving rondom het Terbregseplein zullen zijn – te weten luchtkwaliteit, geluid, geur en horizonvervuiling – nu u heeft besloten dat er een fly-over komt over het Terbregseplein? Kunt u hierbij tevens de reeds bestaande effecten in ogenschouw nemen?

Antwoord 7

In de Trajectnota/MER zijn de effecten voor de luchtkwaliteit en geluid beschreven van zowel de huidige situatie op het Terbregseplein als de situatie na aanleg van de A13/A16. Uit het geluidsonderzoek blijkt dat de fly-over leidt tot een grotere toename van de geluidsbelasting dan de verdiepte ligging. Hierbij is nog niet het effect van wettelijke geluidbeperkende maatregelen meegenomen. Dat gebeurt in de fase van uitwerking van het Ontwerp Tracébesluit.

In lijn met de nieuwe geluidswetgeving voor autosnelwegen (SWUNG) is het binnenkort vast te stellen geluidsproductieplafond bij het Terbregseplein uitgangspunt. De geluidsproductie na aanleg van de A13/A16 zal niet boven dat plafond uitkomen.

De effecten voor de luchtkwaliteit zijn voor een fly-over lager dan voor de verdiepte ligging door de grotere invloed van wind. In beide gevallen blijven de concentraties NOx en fijnstof onder de wettelijke normen.

De effecten in termen van geur zijn zoals te doen gebruikelijk niet onderzocht. Ook de visuele effecten van een fly over het Terbregseplein zijn niet opgenomen in het MER.

Vraag 8

Kunt u aangeven in welke mate volgens u bij de aanleg van de A13/A16 wordt voldaan aan het credo «niet horen, niet zien en niet ruiken»?

Antwoord 8

Dit credo is niet mijn uitgangspunt bij infrastructuurprojecten. Bij de aanleg van de A13/A16 wordt zoals te doen gebruikelijk voldaan aan alle wettelijke eisen voor geluid, luchtkwaliteit, water, veiligheid en natuur. Door de aanvullende financiële bijdragen van het rijk en de regio worden op een tweetal trajecten de effecten verder verminderd:

Door de aanleg van de A13/A16 door het Lage Bergse Bos in de vorm van een tunnel op maaiveld zal sprake zijn van extra geluidsreductie.

Door de aanleg van (groene) geluidswallen langs het traject tussen de kruising met de HSL-Zuid en de tunnel op maaiveld in het Lage Bergse Bos zal daar sprake zijn van een extra geluidsreductie. Ook zal de weg daar visueel minder invloed hebben op het landschap.

Vraag 9

Kunt u aangeven, indien daar sprake van is, hoeveel woningen, bedrijven, scholen, sportvoorzieningen en andere maatschappelijke voorzieningen in de metropoolregio nu te maken krijgen met lucht- en geluidswaarden die boven de maximaal toegestane normen voor luchtkwaliteit en geluidshinder liggen, nu sprake is van de aanleg van de A13/A16 en eventueel daar uit voortvloeiende congestie op de A13 en de knooppunten Ypenburg en Prins Clausplein? Kunt u schetsen welke gevolgen dit heeft voor de omwonenden en het milieu en wat u van plan bent hieraan te gaan doen?

Antwoord 9

Er is geen sprake van een situatie waarin woningen, bedrijven, scholen, sportvoorzieningen en andere maatschappelijke voorzieningen in de metropoolregio te maken krijgen met lucht- en geluidswaarden, die boven de maximaal toegestane normen voor luchtkwaliteit en geluidshinder liggen. Er zal worden voldaan aan de wettelijk eisen voor luchtkwaliteit en geluid.

Bijlage 1

Intensiteiten HWN

Bron: NRM-berekeningen TN/MER A13/16

Intensiteiten in motorvoertuigen, Etmaal

Traject	parallel/hoofdrijbaan	referentie	Variant3	variant 3 tol 8ct A1316	variant 3 tol 11ct A1316
A4 Ypenburg – Clausplein	PRB	58 300	59 300	57 000	56 400
A4 Ypenburg – Clausplein	HRB	88 100	87 900	89 200	89 200
A4 Clausplein – Ypenburg	HRB	80 000	81 600	81 200	81 600
A4 Clausplein – Ypenburg	PRB	54 000	53 300	53 400	53 100
A13 Delft-Zuid – Doenkade	HRB	84 400	85 900	83 900	83 000
A13 Doenkade – Delft-Zuid	HRB	92 300	99 200	91 000	88 000

Bijlage 2

Reistijdverhoudingen op relevante trajecten

Bron: NRM-berekeningen TN/MER A13/16

OCHTENDSPITS

	traject	via	norm reistijdfactor	Ref	Var3	Var3 tol 8ct	Var3 tol11ct
1	Prins Clausplein – Knooppunt Gouwe	A12	1,5	1,1	1,1	1,1	1,1
2	Knooppunt Gouwe – Prins Clausplein	A12	1,5	1,9	1,9	1,9	1,9
3	Ypenburg – Den Haag Bezuidenhout	A4, A12	1,5	1,4	1,5	1,5	1,4
4	Den Haag Bezuidenhout – Ypenburg	A12, A4	1,5	1,8	1,9	1,8	1,8
5	Ypenburg – Kleinpolderplein	A13	1,5	1,8	2,0	2,0	2,0
6	Kleinpolderplein – Ypenburg	A13	1,5	1,9	1,9	2,0	2,0
7	Kleinpolderplein – Beneluxplein	A20, A4	2	2,1	2,0	2,0	2,0
8	Beneluxplein – Kleinpolderplein	A4, A20	2	2,4	2,4	2,3	2,3
9	Den Haag-Zuid – Kethelplein	A4	1,5	2,0	2,0	2,1	2,1
10	Kethelplein – Den Haag-Zuid	A4	1,5	2,1	2,0	2,1	2,0
11	De Lier – Kethelplein	A20	1,5	1,2	1,2	1,2	1,2
12	Kethelplein – De Lier	A20	1,5	1,0	1,0	1,0	1,0
13	Kethelplein – Terbregseplein	A20	2	2,2	1,8	1,8	1,9
14	Terbregseplein – Kethelplein	A20	2	2,1	1,5	1,5	1,5
15	Kleinpolderplein – Terbregsepl.(studietraject A13/16)	A20	2	2,5	1,8	1,8	1,9
16	Terbregseplein – Kleinpolderpl. (studietraject A13/16)	A20	2	3,0	1,5	1,6	1,6
17	Doenkade – Terbregseplein	A13/A16	1,5		1,6	1,4	1,3
18	Terbregseplein – Doenkade	A13/A16	1,5		1,2	1,1	1,1
19	Kleinpolderplein – Ridderkerk	A20, 16	2	1,7	1,5	1,5	1,5
20	Ridderkerk – Kleinpolderplein	A16, 20	2	2,4	2,0	2,1	2,1
21	Ridderkerk – Beneluxplein	A15	2	1,1	1,1	1,1	1,1
22	Beneluxplein – Ridderkerk	A15	2	1,1	1,1	1,1	1,1
23	Terbregseplein – Knooppunt Gouwe	A20	1,5	1,1	1,1	1,1	1,2
24	Knooppunt Gouwe – Terbregseplein	A20	1,5	1,5	1,7	1,6	1,6

AVONDSPITS

	traject	via	norm reistijdfactor	Ref	Var3	Var3 tol 8ct 1 316	Var3 tol 11ct 1 316
1	Prins Clausplein – Knooppunt Gouwe	A12	1,5	1,3	1,3	1,3	1,3
2	Knooppunt Gouwe – Prins Clausplein	A12	1,5	1,4	1,4	1,4	1,4
3	Ypenburg – Den Haag Bezuidenhout	A4/A12	1,5	1,7	1,7	1,7	1,7
4	Den Haag Bezuidenhout – Ypenburg	A12/A4	1,5	2,2	2,3	2,2	2,3
5	Ypenburg – Kleinpolderplein	A13	1,5	1,6	1,6	1,6	1,6
6	Kleinpolderplein – Ypenburg	A13	1,5	1,9	2,1	2,1	2,1
7	Kleinpolderplein – Beneluxplein	A20/A4	2	1,9	2,2	2,0	2,2
8	Beneluxplein – Kleinpolderplein	A4/A20	2	2,2	2,1	2,2	2,1
9	Den Haag-Zuid – Kethelplein	A4	1,5	2,1	2,1	2,1	2,1
10	Kethelplein – Den Haag-Zuid	A4	1,5	1,3	1,4	1,4	1,3
11	De Lier – Kethelplein	A20	1,5	1,1	1,1	1,1	1,1
12	Kethelplein – De Lier	A20	1,5	1,0	1,0	1,0	1,0
13	Kethelplein – Terbregseplein	A20	2	2,9	2,3	2,3	2,4

AVONDSPITS

	traject	via	norm reistijdfactor	Ref	Var3	Var3 tol 8ct 1 316	Var3 tol 11ct 1 316
14	Terbregseplein – Kethelplein	A20	2	2,2	1,7	1,7	1,7
15	Kleinpolderplein – Terbregsepl. (studietraject A13/16)	A20	2	3,5	2,3	2,5	2,5
16	Terbregseplein – Kleinpolderpl. (studietraject A13/16)	A20	2	2,8	1,4	1,5	1,6
17	Doenkade – Terbregseplein	A13/A16	1,5		1,8	1,4	1,4
18	Terbregseplein – Doenkade	A13/A16	1,5		1,5	1,2	1,1
19	Kleinpolderplein – Ridderkerk	A20/A16	2	2,1	2,0	2,1	2,2
20	Ridderkerk – Kleinpolderplein	A16/A20	2	2,3	1,7	1,8	1,9
21	Ridderkerk – Beneluxplein	A15	2	1,1	1,1	1,1	1,1
22	Beneluxplein – Ridderkerk	A15	2	1,1	1,1	1,1	1,1
23	Terbregseplein – Knooppunt Gouwe	A20	1,5	1,2	1,4	1,4	1,4
24	Knooppunt Gouwe – Terbregseplein	A20	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5

Bijlage 3

Intensiteiten onderliggend wegennet

Bron: NRM-berekeningen TN/MER A13/16

Intensiteiten in motorvoertuigen, Etmaal

Naam	ref	var3	var3tol8ct_1316	var3tol11ct_1316
Doenkade (N209) ten oosten van A13	56 980	40 425	45 522	46 494
Doenkade (N209) t.h.v. Randstadrail	50 770	40 440	44 229	45 006
N209 tussen Ankie V.O.laan en Boterdorpseweg	44 881	52 764	52 975	52 254
N209 t.h.v. Bergschenhoek	31 946	32 573	32 996	32 972
Boterdorpseweg t.h.v. HSL-viaduct	21 758	21 338	21 364	21 695
Landscheidingsweg (Rodenrijs)	10 547	9 326	8 069	7 866
N471 ten noorden van aansluiting N209	30 543	32 833	31 541	31 518
G.K. van Hoogendoornweg noord van A20	53 933	39 910	37 040	37 739
N471 zuid van A13/A16	38 515	27 248	27 227	27 905
Ankie Verbeek Ohrlaan zuid van A13/A16	24 342	23 121	22 764	22 718
Molenlaan t.h.v. Rottebrug	27 045	24 506	22 319	23 432
Rooseveltdweg west van J. Mottweg	25 202	24 778	24 069	23 800
Hoofdweg, oost van A16	52 703	41 233	43 854	43 686
A. van Rijckevorselweg, west van A16	60 245	55 156	55 384	55 871
Jacques Dutilhweg, west van A16	27 721	18 262	18 954	20 749
Bosdreef	58 025	49 860	50 435	51 110
Gordelweg	26 701	20 342	20 781	21 068
Schieweg zuid van A20	39 435	40 547	39 600	39 649
Stadhoudersweg t.h.v. spoorviaduct	60 187	52 516	53 965	53 532
Matlingeweg, noord van A20	18 267	14 786	14 925	15 065
Matlingeweg (Doenbrug, west van A13)	37 397	36 983	35 925	35 628
N219, ten noorden van A20	44 542	38 097	37 788	37 960
Tergbresweg, onderdoorgang A20	27 447	23 276	22 719	22 933
Prins Alexanderweg, onderdoorgang A20	21 658	12 223	12 272	12 368
N209 tussen Bergschenhoek en Bleiswijk	37 079	36 817	37 324	37 434
N472 tussen Oudelandselaan en N471	20 994	18 785	18 323	18 294
N471 tussen Oudelandselaan en N472	29 690	30 617	29 508	29 466
N470 ten oosten van N471	28 106	26 985	27 086	26 957
N470 tussen Oude Leedeweg en N471	35 191	34 442	35 237	35 780
Klapwijkseweg ten noorden van N470	15 174	15 960	15 703	15 582
Oostlaan ten westen van Klapwijkseweg	20 165	19 282	19 973	19 979

Bijlage 4

Voertuigkilometrage onderliggend wegennet

Bron: NRM-berekeningen TN/MER A13/16

Totaal wegennet Bestand	Gebied	etmaal	t.o.v. referentie etmaal
Referentie	OWN	18 776 813	1,00
Variant 3	OWN	18 395 234	0,98
Variant 3tol8ct_1316	OWN	18 430 087	0,98
Variant 3tol11ct_1316	OWN	18 469 152	0,98
Referentie	Prins Alexander	402 098	1,00
Variant 3	Prins Alexander	427 387	1,06
Variant 3tol8ct_1316	Prins Alexander	429 933	1,07
Variant 3tol11ct_1316	Prins Alexander	429 449	1,07
Referentie	Lansingerland	1 049 276	1,00
Variant 3	Lansingerland	1 012 293	0,96
Variant 3tol8ct_1316	Lansingerland	1 040 542	0,99
Variant 3tol11ct_1316	Lansingerland	1 046 717	1,00
Referentie	Rotterdam-Noord	608 045	1,00
Variant 3	Rotterdam-Noord	521 365	0,86
Variant 3tol8ct_1316	Rotterdam-Noord	505 979	0,83
Variant 3tol11ct_1316	Rotterdam-Noord	514 511	0,85
Referentie	Rotterdam-centrum	1 748 987	1,00
Variant 3	Rotterdam-centrum	1 584 601	0,91
Variant 3tol8ct_1316	Rotterdam-centrum	1 601 489	0,92
Variant 3tol11ct_1316	Rotterdam-centrum	1 607 122	0,92
Referentie	Spaanse polder	561 632	1,00
Variant 3	Spaanse polder	513 650	0,91
Variant 3tol8ct_1316	Spaanse polder	502 748	0,90
Variant 3tol11ct_1316	Spaanse polder	505 339	0,90