

Bestemmingsplan Beerseweg Mill

Akoestisch onderzoek

Concept

E.B.M. van den Tillaart

Grontmij Nederland B.V.
Arnhem, 23 maart 2015

Verantwoording

Titel : Bestemmingsplan Beerseweg Mill
Subtitel : Akoestisch onderzoek
Projectnummer : 338423
Referentienummer : GM-0156722
Revisie : C1
Datum : 23 maart 2015

Auteur(s) : ing. D.P. Wijnberg
E-mail adres : info.milieu@grontmij.nl
Gecontroleerd door : ir. D.A Alkemade
Paraaf gecontroleerd : 
Goedgekeurd door : ing. D.J. van Bunnik
Paraaf goedgekeurd : 
Contact : Grontmij Nederland B.V.
Velperweg 26
6824 BJ Arnhem
Postbus 485
6800 AL Arnhem
T +31 88 811 66 00
F +31 26 445 92 81
www.grontmij.nl

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Leeswijzer	4
2	Wettelijk kader	5
2.1	Wegverkeer	5
3	Uitgangspunten	7
3.1	Zoneplichtige wegen	7
3.2	Toetsjaar	7
3.3	Gehanteerde correctie	7
3.4	Ruimtelijke situatie	7
3.5	Waarneemhoogten	8
3.6	Brongegevens	8
3.7	Rekenmethodiek	8
4	Rekenresultaten	9
4.1	Algemeen	9
4.2	Geluidbelasting Beerseweg	9
4.3	Geluidbelasting Krommedijk	10
4.4	Gecumuleerde geluidbelasting	10
5	Conclusie en samenvatting	11

Bijlage 1: Modeloverzicht

Bijlage 2: Verkeersgegevens

Bijlage 3: Resultaten

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De opdrachtgever is voornemens een woning te realiseren op perceel Mill N 624. Het betreft één kavel (grootte circa 1.700 m²) waarop één huis gebouwd gaat worden (zie onderstaand de ligging van het plangebied). Deze ontwikkeling voldoet niet binnen het ter plaatse geldende bestemmingsplan en zal zodoende via een procedure op grond van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) worden geregeld. In deze procedure dient aangetoond te worden dat het plan op het gebied van geluid voldoet aan vigerende wet- en regelgeving.

Het perceel bevindt zich binnen de wettelijke geluidszone van twee wegen. Ingevolge de Wet geluidhinder (Wgh) dienen de geluidbelastingen van deze twee wegen op de planlocatie te worden onderzocht en getoetst.



Figuur 1-1 Locatie perceel (bron: Google Earth)

1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt het wettelijk kader besproken. Hoofdstuk 3 behandelt de uitgangspunten welke zijn gehanteerd in het onderzoek. In hoofdstuk 4 staan de resultaten. Tot slot worden in hoofdstuk 5 de conclusies en samenvatting gegeven.

2 Wettelijk kader

2.1 Wegverkeer

In hoofdstuk VI van de Wet geluidhinder (Wgh) zijn de regels en grenswaarden voor wegverkeerslawaaï opgenomen.

2.1.1 Zoneplichtigheid

Vanuit de Wet geluidhinder (Wgh) is akoestisch onderzoek verplicht voor nieuwe aanleg van wegen, wijziging van bestaande wegen die zoneplichtig zijn en het realiseren van geluidgevoelige bestemmingen in de geluidszone van bestaande of nieuwe wegen. Iedere zoneplichtige weg heeft een geluidszone aan weerszijden van de weg, waarvan de breedte afhankelijk is van het aantal rijstroken en de ligging van de weg in stedelijk of buitenstedelijk gebied. De zonebreedte wordt gerekend vanaf de kant van de weg, waarbij op- en afritten worden meegerekend. De zonebreedtes zijn opgenomen in tabel 2.1.

Tabel 2.1 Zonebreedte

Aantal rijstroken in de toekomstige situatie	Zonebreedte Buitenstedelijk	Zonebreedte binnenstedelijk
5 of meer	600 meter	350 meter
3 of 4	400 meter	350 meter
1 of 2	250 meter	200 meter

Volgens de huidige wetgeving geldt geen zone voor wegen met een maximum snelheid van 30 km/uur. Hierdoor is het geluid van deze wegen uitgesloten van de verplichte toetsing aan de wettelijke grenswaarden.

2.1.2 Geluidbelasting

Op grond van artikel 1 van de Wet geluidhinder wordt de geluidbelasting vanwege een weg uitgedrukt in de L_{den} -waarde van het equivalente geluidsniveau en weergegeven in dB. De geluidbelasting wordt op grond van artikel 110d van de Wet geluidhinder berekend volgens het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012.

De geluidbelasting wordt berekend als het gemiddelde van een geheel jaar. Overeenkomstig artikel 1 van de Wet geluidhinder wordt onder de L_{den} -waarde verstaan het energetisch en naar de tijdsduur van de beoordelingsperiode gemiddelde van de volgende waarden:

- het A-gewogen equivalente geluidsniveau gedurende de dagperiode (van 07.00 uur tot 19.00 uur);
- het A-gewogen equivalente geluidsniveau gedurende de avondperiode (van 19.00 uur tot 23.00 uur) vermeerderd met 5 dB;
- het A-gewogen equivalente geluidsniveau gedurende de nachtperiode (van 23.00 uur tot 07.00 uur) vermeerderd met 10 dB

2.1.3 Correctie stiller worden verkeer

Voordat tot toetsing wordt overgegaan, dient conform artikel 3.4 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (RMG 2014) een aftrek toegepast te worden, waarmee rekening wordt gehouden met het stiller worden van het verkeer. De correctie is afhankelijk van de snelheid en de geluidbelasting van de desbetreffende weg.

2.1.4 Stedelijk en buitenstedelijk gebied

Voor de bepaling van het onderzoeksgebied en de maximale hogere waarde houdt de Wet geluidhinder rekening met de ligging van de geluidsgevoelige bestemmingen en wordt onderscheid gemaakt tussen stedelijk en buitenstedelijk gebied.

Het gebied binnen de bebouwde kom behoort tot het stedelijk gebied, met uitzondering van het gebied binnen de bebouwde kom, dat is gelegen binnen de zone van een autoweg of autosnelweg. In het laatste geval en voor de situatie buiten de bebouwde kom gelden de normen die van toepassing zijn op het buitenstedelijk gebied.

2.1.5 Voorkeursgrenswaarde, grenswaarde en hogere waarde

Bij de realisatie van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen in een geluidszone van een bestaande weg is de voorkeursgrenswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder van toepassing. De voorkeursgrenswaarde vormt de grenswaarde waaraan de geluidbelasting wordt getoetst. Als de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden dan moeten geluidsmaatregelen overwogen worden. Blijkt het niet mogelijk om met maatregelen de geluidbelasting tot de grenswaarde terug te brengen dan dient een hogere waarde te worden vastgesteld. Die vaststelling kan alleen gebeuren als de toepassing van maatregelen gericht op het terugbrengen van de (toekomstige) geluidbelasting tot de geldende grenswaarde onvoldoende doeltreffend zijn of op bezwaren stuiten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard. Tevens dient de locatie volgens het lokaal ontheffingenbeleid in aanmerking te komen voor ontheffing.

2.1.6 Grenswaarden nieuw te projecteren geluidsgevoelige bestemmingen

Voor nieuw te projecteren geluidsgevoelige bestemmingen langs een bestaande weg gelden de normen zoals in onderstaande tabel is opgenomen.

Tabel 2.2 Grenswaarden nieuw te projecteren geluidsgevoelige bestemmingen

Normering	'Regime nieuwe situaties'
Voorkeursgrenswaarde	48 dB
Maximale ontheffing (stedelijk)	63 dB
Maximale ontheffing (buitenstedelijk)	53 dB 58 dB (bij agrarische bestemming)
Binnenhuisbelasting	28 dB / 33 dB

2.1.7 Ontheffingsprocedure

Onder bepaalde voorwaarden is ontheffing van de voorkeursgrenswaarde mogelijk bij het college van Burgemeester en Wethouders (B&W).

Voor het verkrijgen van een hogere grenswaarde dan de voorkeursgrenswaarde dient de procedure gevolgd te worden, zoals omschreven is in het "Besluit geluidhinder" (Bgh). Een van de aspecten hierbij is een ter visie legging van de akoestische rapportage. De in de Wet gestelde voorwaarden hebben betrekking op het onvoldoende doeltreffend zijn van de mogelijke bron- en overdrachtsmaatregelen, dan wel op het ontmoeten van overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, landschappelijke, verkeerskundige, vervoerskundige of financiële aard.

2.1.8 Toetsingskader gemeentelijk beleid

De gemeente Mill en Sint Hubert heeft geen geluidbeleid opgesteld inzake aanvragen hogere grenswaarden.

3 Uitgangspunten

3.1 Zoneplichtige wegen

Omdat het nieuwbouwplan binnen de geluidszones van wegen wordt geprojecteerd, dient conform art. 76 van de Wet geluidhinder een akoestisch onderzoek te worden verricht. In het onderhavige geval gaat het om de toetsing van de geluidbelastingen op de nieuwe woning vanwege de onderstaande bestaande wegen, te weten:

- Beerseweg, geluidszone 200/250 meter voor respectievelijk binnen/buiten stedelijk;
- Krommedijk, geluidszone 200/250 meter voor respectievelijk binnen/buiten stedelijk.

Volgens de huidige wetgeving geldt geen zone voor wegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur. Hierdoor is het geluid van deze wegen uitgesloten van de verplichte toetsing aan de wettelijke grenswaarden. Echter voor een goede ruimtelijke onderbouwing wordt de geluidbelasting als gevolg van deze wegen wel in acht genomen. In het onderhavige geval is geen sprake van relevante 30 km/uur wegen.

3.2 Toetsjaar

Voor de toetsing aan de wettelijke normen dient uitgegaan te worden van de situatie in het 10^e jaar na vaststelling van het bestemmingsplan. Het jaar van vaststelling is in 2015 gepland. Het toetsjaar wordt zodoende 2025.

3.3 Gehanteerde correctie

Op de berekende geluidbelastingen is een correctie toegepast volgens art.110g Wgh. Voor wegen met een toegestane maximum snelheid lager dan 70 km/uur geldt een correctie van:

- -5 dB voor wegen met een snelheid van 70km/uur en hoger geldt sinds mei 2014 een aftrek van:
- 4 dB voor situaties met een geluidbelasting van 57 dB zonder aftrek volgens art. 110g Wgh;
- 3 dB voor situaties met een geluidbelasting van 56 dB zonder aftrek volgens art. 110g Wgh;
- 2 dB voor andere waarden van de geluidbelasting.

Met deze correctie zijn de gepresenteerde waarden rechtstreeks te toetsen aan de in de wet gestelde normen voor de geluidbelasting.

3.4 Ruimtelijke situatie

De ruimtelijke gegevens voor het opstellen van het digitale rekenmodel zijn onttrokken van:

- ontwerptekening: woning10.dwg (16032015);
- BAG;
- top10;
- AHN-viewer;
- Google Earth Pro.

De standaard bodemfactor van het model is ingesteld als akoestisch absorberend (=1). De harde oppervlakten zijn in het model opgenomen als bodemgebied (=0).

Een overzicht van het rekenmodel met de onderscheiden bronnen (voor toetsjaar 2025) en de gekozen waarneempunten is opgenomen in bijlage 1.

3.5 Waarneemhoogten

De waarneemhoogte is afhankelijk van het aantal geluidgevoelige bouwlagen. De woning bestaat uit twee bouwlagen. De volgende waarden vanaf het maaiveld zijn gehanteerd als waarneemhoogte voor de betreffende bouwlaag:

- begane grond : 1,5 meter;
- eerste verdieping : 4,5 meter;

3.6 Brongegevens

Onder brongegevens worden verstaan, alle aspecten die van invloed zijn op de geluidsemissie, zoals verkeersintensiteiten, samenstelling verkeer, snelheid en wegdekverharding. De gehanteerde verkeersgegevens zijn aangeleverd door de gemeente.

3.6.1 Intensiteiten

De intensiteiten van de Beerseweg zijn gebaseerd op telgegevens van de gemeente uit juni 2013. De werkdagcijfers zijn met een factor 0,9 omgerekend naar weekdagcijfers. Er wordt geen groei van het verkeer verwacht tot 2025. Van de Krommedijk wordt aangenomen dat de verkeersintensiteit hier maximaal 100 motorvoertuigen per dag bedraagt. Voor de verdeling tussen licht, middel en zwaar verkeer is uitgegaan van een standaardverdeling evenals de verdeling over het etmaal.

3.6.2 Snelheden

De Beerseweg ligt deels binnen de bebouwde kom en deels buiten de bebouwde kom. De maximumsnelheid op deze weg is respectievelijk 50 km/uur en 80 km/uur. Ook de Krommedijk ligt gedeeltelijk binnen en gedeeltelijk buiten de bebouwde kom waarop dezelfde maximumsnelheden gelden als bij de Beerseweg.

3.6.3 Wegdekverharding

Er zijn voor de Beerseweg geen gegevens bekend over de toepassing van een stil wegdektype. Er wordt hier uitgegaan van het referentiewegdek dicht asfalt beton (DAB). De Krommedijk bestaat uit klinkers in Keperverband. De wegdekcorrecties zitten verdisconteerd in het rekenprogramma.

In tabel 3.1 zijn de gehanteerde verkeersgegevens voor het toetsjaar samengevat. In bijlage 3 zijn alle invoergegevens uit het rekenmodel opgenomen.

Tabel 3.1 Gehanteerde verkeersgegevens in toetsjaar 2025

Weg	Etmaalintensiteit (mvt/etm)	Snelheid (km/uur)	Wegdekverharding
Beerseweg	3337	50 (bibeko) & 80 (bubekom)	DAB
Krommedijk	100	50 (bibeko) & 80 (bubekom)	Elementen in keperverband

*NB: bibeko = binnen bebouwde kom en bubeko = buiten bebouwde kom

3.7 Rekenmethodiek

De geluidsberekeningen zijn verricht conform het gestelde in het 'Reken- en Meetvoorschrift geluidhinder 2012'. De hierin gegeven Standaard Rekenmethode II (SRM2) is toegepast ter bepaling van de gevelbelasting van de toekomstige bebouwing. Het computermodel Geomilieu versie 2.61 is hiervoor gehanteerd.

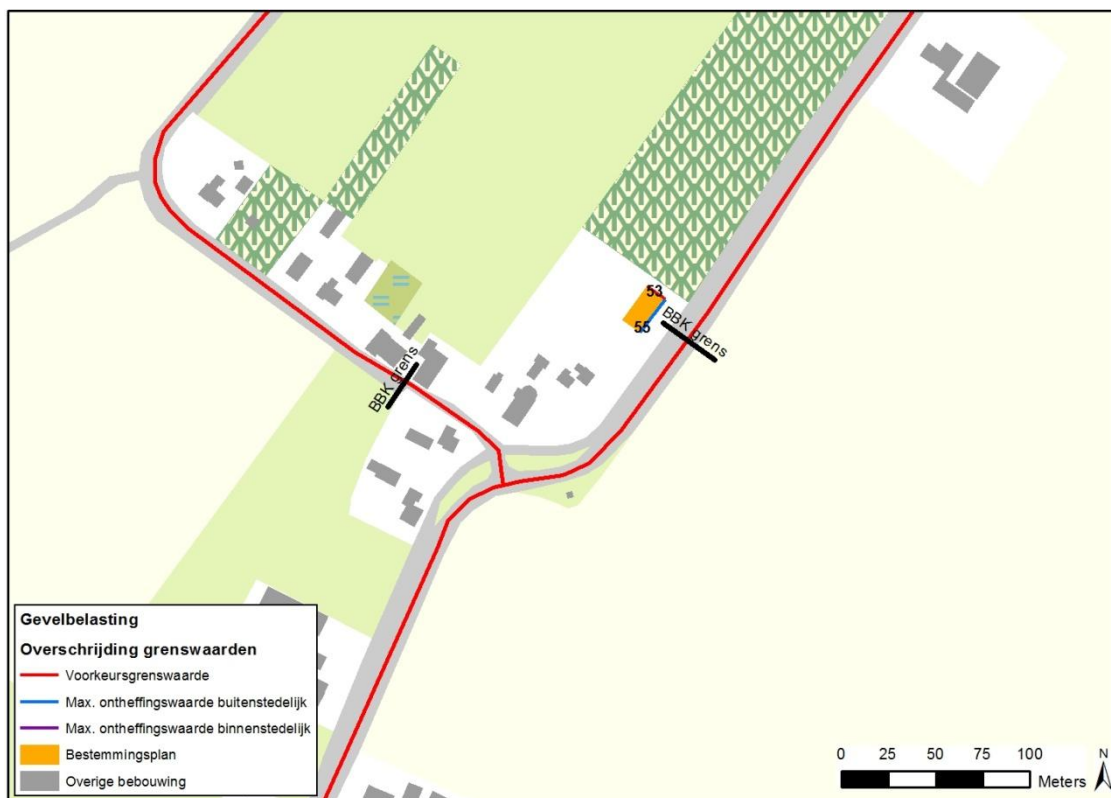
4 Rekenresultaten

4.1 Algemeen

Volgens de Wet geluidhinder moet separaat onderzoek uitgevoerd worden per wegbron. Hieronder worden de rekenresultaten daarom per bron beschreven. Ter bepaling van de geluidbelastingen zijn representatieve waarneempunten gekozen. De locatie van de waarneempunten is in bijlage 1 te vinden.

4.2 Geluidbelasting Beerseweg

De rekenresultaten vanwege het wegverkeerslawaai van de Beerseweg zijn in bijlage 3 opgenomen. De aftrek conform artikel 110g Wgh voor het wegvak buiten de bebouwde kom is afhankelijk van de geluidbelasting vanwege dit wegvak exclusief aftrek. De geluidbelasting van het wegvak exclusief aftrek bedraagt 56 dB. Hiermee wordt de aftrek conform artikel 110g voor dit wegvak 3 dB. Na aftrek blijkt dat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB op twee van de vier gevels wordt overschreden. De hier geldende maximale ontheffingswaarde van 63 dB wordt niet overschreden. De hoogst berekende geluidbelasting, inclusief aftrek conform artikel 110g Wgh, bedraagt 55 dB op de gevel aan de wegzijde (zie onderstaande figuur).



Figuur 4.1 Overschrijdingen Daalwijkdreef

Aangezien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden is er gekeken naar eventuele maatregelen. Bij het aanleggen van het stil wegdektype 'Dunne Deklagen type A' (DDLA) op een traject van 110 m wordt de geluidbelasting op de overschrijdingspunten met 2 dB gereduceerd. De voorkeursgrenswaarde wordt hiermee niet behaald. Gezien de geringe omvang van het plan zijn overdrachtsmaatregelen financieel niet doelmatig. Er wordt aanbevolen hogere waarden aan te vragen van maximaal 55 dB vanwege de Beerseweg.

4.3 Geluidbelasting Krommedijk

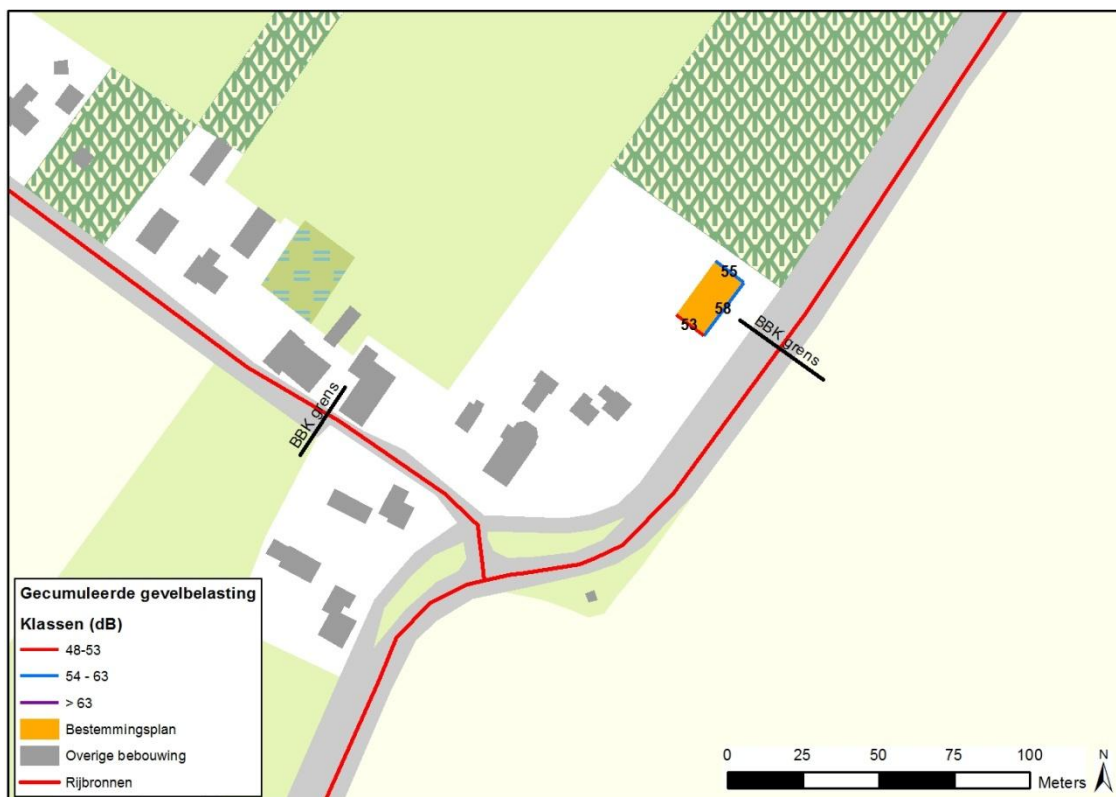
Het totale overzicht van de rekenresultaten vanwege de Krommedijk is in bijlage 3 opgenomen. De aftrek conform artikel 110g Wgh voor het wegvak buiten de bebouwde kom is afhankelijk van de geluidbelasting vanwege dit wegvak exclusief aftrek. De geluidbelasting van het wegvak exclusief aftrek bedraagt 26 dB. Hiermee wordt de aftrek conform artikel 110g voor dit wegvak 2 dB. Uit de resultaten blijkt dat de hoogst optredende geluidbelasting 25 dB bedraagt. Hiermee wordt nergens op het plan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschreden. Derhalve is geen aanvullend onderzoek naar geluidreducerende maatregelen vanwege de Krommedijk vereist.

4.4 Gecumuleerde geluidbelasting

In het kader van een goede Ruimtelijke Ordening en voor het bepalen van de benodigde gevelwering om de binnenwaarde van 33 dB in het kader van het Bouwbesluit te waarborgen is de gecumuleerde geluidbelasting berekend.

Voor de gecumuleerde geluidbelasting worden alle relevante geluidbronnen in de omgeving meegenomen. De gecumuleerde geluidbelasting wordt berekend exclusief aftrek conform artikel 110g Wet geluidhinder. De hoogste gecumuleerde geluidbelasting is berekend op de gevel aan de Beerseweg. De geluidbelasting bedraagt hier 58 dB. Een lijst met resultaten van de gecumuleerde geluidbelastingen is opgenomen in bijlage 3.

Gezien de gevelweringseis vanuit het bouwbesluit minimaal 20dB is, moet voor de woning worden aangetoond dat de gevelwering voldoende is om onder de maximum binnenwaarde van 33dB te blijven. In figuur 4.2 worden de hierboven genoemde grenswaarden weergegeven.



Figuur 4.2 Gecumuleerde geluidbelasting

5 Conclusie en samenvatting

De opdrachtgever is voornemens een woning te realiseren op perceel Mill N 624. Het betreft één kavel (grootte circa 1.700 m²) waarop één huis gebouwd gaat worden (zie onderstaand de ligging van het plangebied). Deze ontwikkeling voldoet niet binnen het ter plaatse geldende bestemmingsplan en zal zodoende via een procedure op grond van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) worden geregeld. In deze procedure dient aangetoond te worden dat het plan op het gebied van geluid voldoet aan vigerende wet- en regelgeving.

Uit het onderhavige onderzoek blijkt dat ten gevolge van de Beerseweg de voorkeursgrenswaarde op de woning wordt overschreden. De hier geldende maximale ontheffingswaarde wordt niet overschreden. Aanvragen van een hogere grenswaarde is zondermeer mogelijk. Aangezien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden is er gekeken naar eventuele maatregelen. Met de toepassing van een geluidreducerend asfalttype komen de overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde niet te vervallen. Gezien de geringe omvang van het plan zijn overdrachtsmaatregelen financieel niet doelmatig. Er wordt aanbevolen hogere waarden aan te vragen van maximaal 55 dB vanwege de Beerseweg.

Uit het onderhavige onderzoek blijkt dat ten gevolge van de Krommedijk de voorkeursgrenswaarde niet wordt overschreden. Aangezien de voorkeursgrenswaarde niet wordt overschreden zijn aanvullende akoestische procedures niet noodzakelijk.

Om inzicht te krijgen in de geluidssituatie ter plaatse van de woning, in verband met de binnenwaardenorm uit het Bouwbesluit en voor de afweging in het kader van een goede Ruimtelijke Ordening, is de gecumuleerde geluidbelasting berekend van alle relevante geluidbronnen in de omgeving. De hoogste gecumuleerde geluidbelasting zonder de toepassing van bronmaatregelen bedraagt 58 dB. Door de hoogte van de geluidbelasting zal moeten worden aangetoond dat de gevelwering voldoende is om een binnenwaarde van 33 te waarborgen.

Bijlage 1

Modeloverzicht



Bestemmingsplan Beerseweg

Overzicht geluidmodel

Totaaloverzicht

Modelitems

Gebouwen

-  Bestemmingsplan
-  Overige bebouwing
-  Bebouwdekomgrens
-  Rekenpunten
-  Rijbronnen
-  Bodemgebied

0 50 100 meter



Projectnummer: 337323

Datum: 19-3-2015

Schaal: 1:4,000

Formaat: A4



Infrastructuur & Milieu
Locaties: de Bilt

De Holle Bilt 22, 3732 HM de Bilt
Postbus 203, 3730 AE de Bilt
T +31 30 220 74 44
F +31 30 220 02 94
infraenmilieu@grontmij.nl
www.grontmij.nl

© Grontmij Nederland bv Alle rechten voorbehouden

Bijlage 2

Verkeersgegevens

Weggegevens

[illegible]

Invoer rijbronnen geluidmodel
Verkeersverdeling

IDENT	DESCR	TOTINTENS	PFLOWDAY	PFLOWEVE	PFLOWNI	PFLOWMCDAY	PFLOWMCEVE	PFLOWMCNI	PFLOWLVDAY	PFLOWLVEVE	PFLOWLVNI	PFLOWLTDAY	PFLOWLTEVE	PFLOWLTNI	PFLOWHTDAY	PFLOWHTEVE	PFLOWHTNI
1	Beerseweg	3340.40	6.48	3.53	1.01	0.00	0.00	0.00	91.27	96.69	94.40	6.33	1.95	4.13	2.40	1.36	1.47
2	Beerseweg	3340.40	6.48	3.53	1.01	0.00	0.00	0.00	91.27	96.69	94.40	6.33	1.95	4.13	2.40	1.36	1.47
1	Beerseweg	3340.40	6.48	3.53	1.01	0.00	0.00	0.00	91.27	96.69	94.40	6.33	1.95	4.13	2.40	1.36	1.47
3	Krommedijk	100.00	7.00	2.00	1.00	0.00	0.00	0.00	90.00	90.00	90.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00
3	Krommedijk	100.00	7.00	2.00	1.00	0.00	0.00	0.00	90.00	90.00	90.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00

Bijlage 3

Resultaten

Resultaten Lden (dB)

														
WNP_ID	X	Y	Z		Beersweg 50 km/u	afrek art 110g Wgh	Beersweg 80km/u	afrek art 110g Wgh	Beersweg incl afrek art 110g Wgh	Beersweg DOLA 50 km/u	afrek art 110g Wgh	Beersweg DOLA 80km/u	afrek art 110g Wgh	Beersweg DOLA incl afrek art 110g Wgh
1_A	182887	411742	1.5	27.39	5	33.52	2	32	34.74	5	33.51	2	34	
1_B	182887	411742	4.5	31.31	5	35.79	2	35	37.36	5	35.77	2	36	
2_A	182899	411748	1.5	10.05	5	53.45	2	51	51.35	5	51.34	2	51	
2_B	182899	411748	4.5	11.68	5	54.79	2	53	52.79	5	52.79	2	53	
3_A	182897	411735	1.5	53.51	5	55.39	2	55	55.27	5	52.99	2	54	
3_B	182897	411735	4.5	54.36	5	56.26	3	55	56.23	5	53.95	2	55	
4_A	182885	411730	1.5	51.22	5	31.72	2	46	49.46	5	31.22	2	45	
4_B	182885	411730	4.5	52.64	5	35.65	2	48	51.04	5	35.40	2	46	

WNP_ID	X	Y	Z	Krommedijk 50 km/u	afrek art 110g Wgh	Krommedijk 80 km/u	afrek art 110g Wgh	Krommedijk incl afrek art 110g Wgh	Gecumuleerd excl afrek art 110g Wgh
1_A	182887	411742	1.5	20.22	5	24.44	2	23	35
1_B	182887	411742	4.5	23.09	5	25.78	2	25	38
2_A	182899	411748	1.5	0.00	-	20.62	2	-	53
2_B	182899	411748	4.5	0.00	-	22.20	2	-	55
3_A	182897	411735	1.5	0.97	-	0.00	-	-	58
3_B	182897	411735	4.5	3.85	-	0.00	-	-	58
4_A	182885	411730	1.5	19.83	5	20.34	2	20	51
4_B	182885	411730	4.5	23.07	5	21.64	2	22	53