

Waterwyck, Steenwijk

- luchtkwaliteitonderzoek -

Gemeente Steenwijkerland

Waterwyck, Steenwijk
- luchtkwaliteitonderzoek -
Gemeente Steenwijkerland

Inhoudsopgave

1. Inleiding	1
1.1. Algemeen	1
1.2. Leeswijzer	1
2. Wettelijk kader	2
2.1. Wet Milieubeheer (Wet Luchtkwaliteit)	2
3. Verkeersgegevens	5
3.1. Algemeen	5
3.2. Huidige situatie	5
3.3. Planjaar 2020	6
4. Resultaten	8
4.1. Luchtkwaliteit	8
4.2. Vervolg	9

Bijlagen

1. Verkeersgegevens
2. Resultaten luchtkwaliteitonderzoek

1. Inleiding

1.1. Algemeen

Op het terrein van sport- en recreatie zwembad “De Waterwyck” in Steenwijk vindt in de toekomst een aantal ontwikkelingen plaats. Er wordt een nieuwe sporthal gerealiseerd. Het activiteitencentrum “De Variant” dat zich nu ook op het terrein bevindt zal in de toekomst worden gesloopt, waardoor er ruimte vrij komt voor realisatie van de sporthal.

Tevens vinden er wijzigingen plaats in de ontsluiting van jeu de boules vereniging “De But 84”. In de huidige situatie ontsluit deze voorziening via de Slingerbos. In de toekomst zal ontsluiting plaatsvinden via het parkeerterrein van De Waterwyck, mede omdat het parkeren voor de vereniging op dit parkeerterrein wordt gefaciliteerd. Daarnaast zijn er plannen om een nieuw verenigingsgebouw te realiseren, dat gezamenlijk gebruikt zal gaan worden door De But 84 en de handboogschietvereniging “”.

Al deze (ruimtelijke) ontwikkelingen zullen er toe leiden dat de verkeerssituatie in en rondom De Waterwyck in de toekomst verandert. De gemeente Steenwijkerland heeft aan BVA Verkeersadviezen gevraagd de effecten van deze ontwikkelingen op de lokale luchtkwaliteit in beeld te brengen en het benodigde luchtkwaliteitonderzoek bij het bestemmingsplan uit te voeren. In deze rapportage wordt verslag gedaan van de resultaten van dit onderzoek.

1.2. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van dit rapport wordt ingegaan op het wettelijke kader, namelijk de Wet Milieubeheer en de daarin opgenomen normen. In hoofdstuk 3 komen de verkeersgegevens die de basis vormen voor het onderzoek aan de orde. De resultaten en de eventueel te nemen vervolgstappen worden ten slotte behandeld in hoofdstuk 4.

2. Wettelijk kader

2.1. Wet Milieubeheer (Wet Luchtkwaliteit)

In de Wet milieubeheer (Wm), in bijlage 2 behorende bij hoofdstuk 5 titel 2, zijn voor diverse schadelijke stoffen grenswaarden opgenomen. Deze grenswaarden vinden hun oorsprong in Europese richtlijnen en zijn met de Wm verankerd in de Nederlandse wet- en regelgeving. De grenswaarden gelden voor de gehele buitenlucht met uitzondering van de arbeidsplaats als bedoeld in artikel 1 van de Arbeidsomstandighedenwet 1998 (artikel 5.6).

Schadelijke stoffen

In de Wm is opgenomen dat gemeenten bij de uitoefening van bevoegdheden die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit grenswaarden in acht dienen te nemen ten aanzien van onder andere stikstofdioxide NO_2 en fijnstof (zwevende deeltjes) PM_{10} . In Nederland zijn vooral die stoffen relevant. De concentraties van de overige (in de Wm genoemde) stoffen worden in Nederland bijna nergens overschreden. Ten aanzien van stikstofdioxide NO_2 fijnstof PM_{10} gelden vanaf derogatie de volgende grenswaarden:

Tabel 1: Grenswaarden stikstofdioxide NO_2

	concentratie in microgram per m^3
jaargemiddelde concentratie	40
uurgemiddelde concentratie*	200

* deze waarde mag maximaal 18x per jaar worden overschreden en geldt alleen voor wegen met een etmaalintensiteit van meer dan 40.000 motorvoertuigen.

Tabel 2: Grenswaarden fijnstof PM_{10}

	concentratie in microgram per m^3
jaargemiddelde concentratie	40
24 uurgemiddelde concentratie*	50

* deze waarde mag maximaal 35x per jaar worden overschreden.

Ministeriële regeling niet in betekenende mate

Om niet voor alle (kleine) ontwikkelingen een onderzoek naar de luchtkwaliteit uit te hoeven voeren is de Ministeriële regeling 'niet in betekenende mate' (NIBM) opgesteld. Deze regeling heeft als doel om plannen met een beperkte omvang vrij te stellen van onderzoek omdat deze 'niet in betekenende mate bijdragen' aan een verslechtering van de luchtkwaliteit. De regeling is echter alleen van toepassing voor woningbouw- en kantorenlocaties en enkele inrichtingen. De realisatie van de Waterwyck valt niet onder deze regeling en hiervoor moet wel onderzoek worden uitgevoerd naar het effect op de luchtkwaliteit, tenzij de ontwikkeling is opgeno-

men in het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit). Dit is echter niet het geval.

Hierbij dient getoetst te worden aan de grenswaarden van de schadelijke stoffen geldend vanaf 2005 en 2010. Uiterlijk in 2010 dient in heel Nederland voldaan te worden aan alle gestelde grenswaarden. Echter na het vaststellen van het NSL heeft Nederland van de EU derogatie gekregen voor de grenswaarde voor fijnstof (PM_{10}) en stikstofdioxide (NO_2). Nederland moet nu in juni 2011 aan de norm voor fijnstof (PM_{10}) voldoen en op 1 januari 2015 aan de norm voor stikstofdioxide (NO_2). In de tussentijd gelden hogere grenswaarden/normen. Uiteraard dient de luchtkwaliteit ook na deze data te voldoen. Om deze reden dient ook inzicht te worden gegeven in de situatie in het tiende kalenderjaar na het huidige jaar

Indien blijkt dat de concentratie ten gevolge van het plan met 3% of meer van de grenswaarde toeneemt, en de grenswaarde wordt overschreden, dan kan het plan niet zonder meer doorgang vinden. Er zijn in dat geval drie mogelijkheden:

- Het plan kan worden ondergebracht in het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit). Het NSL bundelt alle grote ruimtelijke ontwikkelingen en stelt een samenhangend totaalpakket aan maatregelen op. Het Rijk coördineert dit.
- De lokale overheid treft lokale maatregelen die onlosmakelijk met het plan zijn verbonden om zo de verslechtering van de luchtkwaliteit tegen te gaan.
- De lokale overheid maakt gebruik van de salderingsregeling. Deze regeling biedt de mogelijkheid om een toename van een concentratie van een stof teniet te doen door elders een verbetering van de luchtkwaliteit te realiseren.

Mocht het niet mogelijk zijn om door maatregelen te voldoen aan de grenswaarden, dan kan in het uiterste geval het bestemmingsplan in zijn beoogde vorm geen doorgang vinden.

Ministeriële regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007

Om onderzoek te kunnen uitvoeren met betrekking tot de luchtkwaliteit is de regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 opgesteld. In deze regeling is onder andere een correctie opgenomen ten aanzien van de concentraties zwevende deeltjes PM_{10} die zich van nature in de lucht bevinden en niet schadelijk zijn voor de mens: de zogenaamde 'zeezout-correctie'. Deze correctie is tweeledig en bevat enerzijds een correctie op de jaargemiddelde concentratie variërend van 7 microgram per m^3 langs de kust tot 3 microgram per m^3 in het zuiden en oosten van het land (4 microgram voor de gemeente Steenwijkerland) en anderzijds een correctie op de 24 uurgemiddelde concentratie. Deze mag met 6 extra dagen worden overschreden. Dit betekent dat de berekende jaargemiddelde concentratie fijnstof met 4 microgram per m^3 mag worden verminderd alvorens deze wordt getoetst aan de grenswaarde van 40 microgram per m^3 en dat het berekende aantal overschrijdingen met 6 dagen mag worden verminderd alvorens dit aantal wordt getoetst aan het maximale aantal van 35 overschrijdingen.

In artikel 70 van de regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 wordt gesteld dat de berekende concentratie representatief moet zijn voor een gebied van ten minste 200 m² en dat de concentratie stikstofdioxide NO₂ en de concentratie fijnstof PM₁₀ moeten worden berekend op 10 meter vanaf de rand van de weg. Omdat voldaan moet worden aan de representativiteitseis van 200 m² mag, wanneer bijvoorbeeld wordt gerekend langs een weg met een geluidscherm, worden afgeweken van de genoemde rekenafstanden.

Twee rekenmethodieken

Voor de berekening van de luchtkwaliteit zijn twee rekenmethodieken ontwikkeld. In artikel 67 wordt het gebruik van deze rekenmethodieken voorgeschreven:  daardrekenmethode 1 en Standaardrekenmethode 2. Standaardrekenmethode 1 is bedoeld voor situaties met bebouwing langs de weg waarbij wordt gerekend op relatief korte afstanden tot maximaal 60 meter. Deze rekenmethode is dan ook van toepassing voor berekeningen in stedelijk gebied terwijl Standaardrekenmethode 2 primair is opgezet voor berekeningen in buitenstedelijk gebied en over grotere afstanden. De berekeningen in het kader van dit luchtkwaliteitonderzoek zijn uitgevoerd conform Standaardrekenmethode 1 met CAR II 10.0 en hebben betrekking op de situatie op 10 meter vanaf de rand van de weg conform de wijziging van 19 Juli 2008 van de Ministeriële regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007.

3. Verkeersgegevens

3.1. Algemeen

In dit hoofdstuk gaan wij in op de verkeersgegevens die de basis vormen voor het luchtonderzoek. In paragraaf 3.2 komen de huidige verkeersgegevens aan de orde. In paragraaf 3.3 gaan wij in op de extra verkeersbelasting die het plan genereert en komen de toekomstige verkeersgegevens aan bod. Deze gegevens zijn gebaseerd op de voorgestelde wijziging in de verkeerscirculatie. De gegevens zijn overgenomen uit de rapportage “verkeersonderzoek De Waterwyck” kenmerk swk-326 d.d. 30 mei 2011 en zijn voor de volledigheid (samengevat) in deze rapportage opgenomen.

3.2. Huidige situatie

De huidige verkeersgeneratie van de aanwezige voorzieningen (zwembad, activiteitencentrum en jeu de boules vereniging) is bepaald aan de hand van de resultaten van een uitgevoerd parkeeronderzoek. Uit het parkeeronderzoek blijkt dat de huidige ‘gebruikers’ op een gemiddelde werkdag 448 ritten genereren. Hiervan zijn er 356 gerelateerd aan zwembad De Waterwyck, 78 aan het aanwezige activiteitencentrum en 14 aan de jeu de boules vereniging de But 84.

De 434 ritten van en naar het zwembad en de activiteitenvereniging worden in de huidige situatie via de Gagelsweg afgewikkeld. Om de huidige intensiteiten op deze weg vast te stellen is op een tweetal locaties (één ten zuiden van de ontsluiting van het parkeerterrein en één ten noorden daarvan) een mechanische telling uitgevoerd. In tabel 3 zijn de etmaalintensiteiten op een gemiddelde werkdag weergegeven.

Tabel 3: *Etmaalintensiteiten huidige situatie gem. werkdag (mvt)*

Intensiteiten gemiddelde werkdag (motorvoertuigen/etmaal)		
	Gagelsweg Noord	Gagelsweg Zuid
Richting Noord	2.740	2.828
Richting Zuid	2.671	2.747

De ritten van het naar het parkeerterrein zijn wel op één van de telpunten geregistreerd, maar omdat de oriëntatie van het verkeer niet bekend is, is het aandeel van de locatiegebonden ritten op de verschillende wegvakken van de Gagelsweg niet bekend.

Wij merken op dat gedurende het parkeeronderzoek niet alle ritten zijn geregistreerd, omdat de voertuigen die slechts een korte tijd op de parkeerplaats verblijven niet allemaal zijn waargenomen. Het werkelijke aantal ritten naar de voorzieningen zal derhalve groter zijn, dan is geregistreerd. Op de Gagelsweg heeft dit

echter geen effect omdat deze ritten wel zijn opgenomen in de mechanische tellingen.

3.3. Planjaar 2020

Hoe de intensiteiten op de Gagelsweg gaan veranderen is afhankelijk van de mobiliteitsgroei die optreedt als gevolg van de geplande ontwikkelingen en de autonome verkeersgroei. Voor de berekeningen zijn wij uit gegaan van het planjaar 2020.

In de toekomst zal het activiteitencentrum verdwijnen. Dit brengt een afname van het aantal verkeersbewegingen met (minimaal 78) met zich mee. De omvang van het zwembad en de jeu de boulesvereniging zal niet wijzigen waardoor er geen extra ritten naar deze voorzieningen worden verwacht.

De toe te voegen sporthal genereert 274 motorvoertuigbewegingen op een gemiddelde werkdag (CROW publicatie 272). In totaliteit bedraagt de toename als gevolg van de sporthal en de gewijzigde ontsluiting van De But derhalve 288 ritten. Hierop dienen de ritten van en naar het activiteitencentrum op in mindering te worden gebracht. Om marge in de berekeningen te houden is deze correctie niet doorgevoerd en is uitgegaan van een toevoeging van 288 ritten.

Ter bepaling van de toekomstige intensiteiten op de Gagelsweg gaan wij uit van het meest "negatieve" scenario. Dit betekent dat alle aankomsten vanuit de zuidelijke richting komen en de vertrekken in zuidelijke richting plaatsvinden. Dit is namelijk het drukste wegvak van de Gagelsweg (zie tabel 3). In de praktijk zal de toename op dit deel van de Gagelsweg kleiner zijn omdat een deel van het verkeer een oriëntatie in noordelijke richting zal hebben. In tabel 4 zijn de toekomstige intensiteiten weergegeven. Hierbij is tevens rekening gehouden met een autonome groei van 0,5% per jaar t/m het planjaar 2020.

Tabel 4: *Etmaalintensiteiten toekomstige situatie 2020 gem. werkdag (mvt)*

Intensiteiten gemiddelde werkdag (motorvoertuigen/etmaal)		
	Gagelsweg Noord	Gagelsweg Zuid
Richting Noord	2.880	3.117
Richting Zuid	2.808	3.031

De luchtkwaliteitsberekeningen dienen te worden uitgevoerd voor de jaren 2011, 2015 en 2020. In tabel 5 zijn de verkeersgegevens voor deze jaren verkort weergegeven. Hierbij is ervan uitgegaan dat alle nieuwe voorzieningen in 2015 zijn gerealiseerd. De uitgebreidere verkeersgegevens zijn te vinden in bijlage 1. Wij merken op dat de verkeerssamenstelling op de Gagelsweg in de toekomst niet is gewijzigd ten opzichte van de huidige situatie. Dit omdat de toename als gevolg van de voorzieningen relatief beperkt is, waardoor het naar verwachting lagere aandeel

vrachtverkeer van en naar de voorzieningen nauwelijks effect heeft. Ook hierbij wordt uitgegaan van een worst case benadering.

Tabel 5: *Invoergegevens luchtkwaliteitonderzoek*

	etmaalintensiteit 2011*	etmaalintensiteit 2015*	etmaalintensiteit 2020*
Gagelsweg noord – autonoom	5.411	5.550	5.688
verdeling**	93% / 4% / 3%		
Gagelsweg zuid – autonoom	5.575	5.716	5.860
Gagelsweg zuid – met plan	5.575	6.004	6.148
verdeling**	93% / 4% / 3%		

* in aantal motorvoertuigen

** in licht/middelzwaar/zwaar

4. Resultaten

4.1. Luchtkwaliteit

In tabel 6 zijn de resultaten van de berekening voor de concentraties stikstofdioxide NO_2 weergegeven. De grenswaarde bedraagt 40 microgram per m^3 en is gedefinieerd als jaargemiddelde concentratie. De achtergrondconcentratie stikstofdioxide bedraagt 14,8 microgram per m^3 in 2011, 12,9 microgram per m^3 in 2015 en 10,3 microgram per m^3 in 2020.

Tabel 6: *Resultaten stikstofdioxide NO_2 in microgram per m^3*

	jaargemiddelde concentratie 2011*	jaargemiddelde concentratie 2015*	jaargemiddelde concentratie 2020*
Gagelsweg noord – autonoom	17,4	15,0	11,5
Gagelsweg zuid – autonoom	17,5	15,0	11,5
Gagelsweg zuid – met plan	-	15,1	11,6

* jaargemiddelde concentratie is de achtergrondconcentratie plus de verkeersbijdrage

Uit tabel 6 blijkt dat de grenswaarde voor stikstofdioxide NO_2 niet wordt overschreden.

In tabel 7 zijn de resultaten van de berekening voor de concentraties fijnstof PM_{10} weergegeven. De grenswaarde bedraagt 40 microgram per m^3 en is gedefinieerd als jaargemiddelde concentratie. De in de tabel getoonde concentraties zijn inclusief de zeezout-correctie van 4 microgram per m^3 . Opgemerkt wordt nog dat de achtergrondconcentratie fijnstof inclusief zeezout-correctie 17,3 microgram per m^3 in 2011, 16,6 microgram per m^3 in 2015 en 15,6 microgram per m^3 in 2020 bedraagt.

Tabel 7: *Resultaten fijnstof PM_{10} in microgram per m^3*

	jaargemiddelde concentratie 2011*	jaargemiddelde concentratie 2015*	jaargemiddelde concentratie 2020*
Gagelsweg noord – autonoom	17,6	17,0	15,9
Gagelsweg zuid – autonoom	17,7	17,0	15,9
Gagelsweg zuid – met plan	-	17,0	15,9

* jaargemiddelde concentratie is de achtergrondconcentratie plus de verkeersbijdrage

Uit tabel 7 blijkt dat de grenswaarde voor fijnstof PM_{10} niet wordt overschreden.

4.2. Vervolg

Uit het luchtkwaliteitonderzoek blijkt dat de concentraties ruimschoots beneden de grenswaarden blijven en de veranderende verkeersintensiteiten zeer weinig invloed hebben op de lokale luchtkwaliteit. Vanuit de Wet milieubeheer zijn dan ook geen bezwaren tegen de voorgenomen plannen, voor zover het luchtkwaliteit betreft.

Bijlagen

Bijlage 1: *Verkeersgegevens*

2011

Plaats	Straat naam	X(m)	Y(m)	Intensiteit (mvt/etm)	Fractie licht	Fractie middel	Fractie zwaar	Fractie autob.	Parkeer beweg.	Snelheids type	Weg type	Bomen factor	Afstand tot wegas	Fractie stagnatie
Steenwijk	Gagelsweg-noord	205300	533600	5411	0,93	0,04	0,03	0	0	Normaal stadsverkeer	Basistype	1	13	0
Steenwijk	Gagelsweg-zuid	205300	533600	5575	0,93	0,04	0,03	0	0	Normaal stadsverkeer	Basistype	1	13	0

2015

Plaats	Straat naam	X(m)	Y(m)	Intensiteit (mvt/etm)	Fractie licht	Fractie middel	Fractie zwaar	Fractie autob.	Parkeer beweg.	Snelheids type	Weg type	Bomen factor	Afstand tot wegas	Fractie stagnatie
Steenwijk	Gagelsweg-noord autonoom	205300	533600	5550	0,93	0,04	0,03	0	0	Normaal stadsverkeer	Basistype	1	13	0
Steenwijk	Gagelsweg-zuid autonoom	205300	533600	5716	0,93	0,04	0,03	0	0	Normaal stadsverkeer	Basistype	1	13	0
Steenwijk	Gagelsweg-zuid met plan	205300	533600	6004	0,93	0,04	0,03	0	0	Normaal stadsverkeer	Basistype	1	13	0

2020

Plaats	Straat naam	X(m)	Y(m)	Intensiteit (mvt/etm)	Fractie licht	Fractie middel	Fractie zwaar	Fractie autob.	Parkeer beweg.	Snelheids type	Weg type	Bomen factor	Afstand tot wegas	Fractie stagnatie
Steenwijk	Gagelsweg-noord autonoom	205300	533600	5688	0,93	0,04	0,03	0	0	Normaal stadsverkeer	Basistype	1	13	0
Steenwijk	Gagelsweg-zuid autonoom	205300	533600	5860	0,93	0,04	0,03	0	0	Normaal stadsverkeer	Basistype	1	13	0
Steenwijk	Gagelsweg-zuid met plan	205300	533600	6148	0,93	0,04	0,03	0	0	Normaal stadsverkeer	Basistype	1	13	0

Bijlage 2:

Resultaten luchtkwaliteitonderzoek

Rapportage no2pm10											
Naam	rekenaar, vrij.										
Versie	10.0										
Stratenbestand	Gagelsweg										
Jaartal	2011										
Meteorologische conditie	Meerjarige meteorologie										
Resultaten inclusief zeezoutcorrectie	6 dagen										
Resultaten inclusief zeezoutcorrectie	4 µg/m3										
Schallingsfactor emissiefactoren											
Personeneauto's	1										
Middelzwaar verkeer	1										
Zwaar verkeer	1										
Autobussen	1										
				NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)
Plaats	Straatnaam	X	Y	Jaargemiddelde	Jm achtergrond	# Overschrijdingen grenswaarde	# Overschrijdingen plandrempel	Jaargemiddelde	Jm achtergrond	# Overschrijdingen grenswaarde	# Overschrijdingen plandrempel
Steenwijk	Gagelsweg-noord	205300	533600	17,4	14,8	0	0	17,6	21,3	4	0
Steenwijk	Gagelsweg-zuid	205300	533600	17,5	14,8	0	0	17,7	21,3	4	0

Rapportage no2pm10											
Naam	rekenaar, vrij.										
Versie	10.0										
Stratenbestand	Gagelsweg										
Jaartal	2015										
Meteorologische conditie	Meerjarige meteorologie										
Resultaten inclusief zeezoutcorrectie	6 dagen										
Resultaten inclusief zeezoutcorrectie	4 µg/m3										
Schalingsfactor emissiefactoren											
Personeneauto's	1										
Middelzwaar verkeer	1										
Zwaar verkeer	1										
Autobussen	1										
				NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)
Plaats	Straatnaam	X	Y	Jaargemiddelde	Jm achtergrond	# Overschrijdingen grenswaarde	# Overschrijdingen plandrempel	Jaargemiddelde	Jm achtergrond	# Overschrijdingen grenswaarde	# Overschrijdingen plandrempel
Steenwijk	Gagelsweg-noord autonoom	205300	533600	15	12,9	0	0	17	20,6	3	0
Steenwijk	Gagelsweg-zuid autonoom	205300	533600	15	12,9	0	0	17	20,6	3	0
Steenwijk	Gagelsweg-zuid met plan	205300	533600	15,1	12,9	0	0	17	20,6	3	0

Rapportage no2pm10	
Naam	rokenaar, vrij.
Versie	10.0
Stratenbestand	Gagelsweg
Jaartal	2020
Meteorologische conditie	Meerjarige meteorologie
Resultaten inclusief zeezoutcorrectie	6 dagen
Resultaten inclusief zeezoutcorrectie	4 µg/m3
Schalingsfactor emissiefactoren	
Personeneauto's	1
Middelzwaar verkeer	1
Zwaar verkeer	1
Autobussen	1

				NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)
Plaats	Straatnaam	X	Y	Jaargemiddelde	Jm achtergrond	# Overschrijdingen grenswaarde	# Overschrijdingen plandrempel	Jaargemiddelde	Jm achtergrond	# Overschrijdingen grenswaarde	# Overschrijdingen plandrempel
Steenwijk	Gagelsweg-noord autonoom	205300	533600	11,5	10,3	0	0	15,9	19,6	2	0
Steenwijk	Gagelsweg-zuid autonoom	205300	533600	11,5	10,3	0	0	15,9	19,6	2	0
Steenwijk	Gagelsweg-zuid met plan	205300	533600	11,6	10,3	0	0	15,9	19,6	2	0