

DATUM 1 december 2021
KENMERK 20210758_0001
VAN Rients Koster

PROJECT Eeserwold Strandsingel
OPDRACHTGEVER Landgoed De Woldberg B.V.

GELUIDCONTOUREN EESERWOLD STRANDSINGEL, STEENWIJK

INLEIDING

Op het Eeser Landgoed en Eeser Buiten te Steenwijk worden de bouw mogelijkheden op basis van de bestaande beheersverordening "Eeserwold" aangepast om meer bouwkavels voor woningen mogelijk te maken. Op basis van de beheersverordening zijn nu maximaal 154 woningen mogelijk en dat aantal wordt vergroot naar 191 (164 woningen en 27 appartementen). Verder zal het eerder geplande hotel niet worden gerealiseerd; in plaats daarvan een appartementengebouw.

De ontwikkeling is niet geheel mogelijk op basis van de geldende beheersverordening. Om de ontwikkeling juridisch-planologisch toch te kunnen regelen, is het opstellen van een nieuw bestemmingsplan noodzakelijk. Een herziening van de beheersverordening kan niet, omdat met een beheersverordening geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk kunnen worden gemaakt.

Een deel van het plangebied ligt binnen de wettelijke (Wet geluidhinder) geluidzone van de Eesveenseweg of N855. Om die reden is een akoestisch onderzoek uitgevoerd om de geluidcontouren van deze weg te bepalen.

Het bepalen van de geluidscontouren zal worden uitgevoerd op basis van de Standaard Rekenmethode II (SRM II) conform het Reken- en Meetvoorschrift 2012.

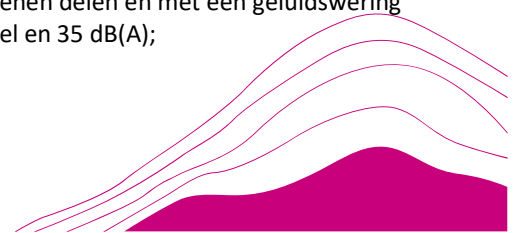
SITUATIE/PLANBESCHRIJVING

Bestaande bestemmingsplansituatie

De bestaande bestemmingsplankaart is gegeven in figuur 1. Op de plankaart is een 50 dB(A)-contour opgenomen conform de situatie voor wijziging van de Wet geluidhinder in 2007. In 2007 is de dosismaat aangepast van L_{etmaal} naar L_{den} en de voorkeursgrenswaarde aangepast naar 48 dB. Verder is de aftrek art. 103 Wgh veranderd en nu vastgelegd in art. 110g Wgh.

In de huidige beheersverordening is in de planregels opgenomen dat:

1. Tussen een op grond van de Wet geluidhinder gezoneerde weg en de door akoestisch onderzoek bepaalde, op de plankaart aangegeven, zogenaamde 50 dB(A)-contour (na aftrek als bedoeld in artikel 103 van de Wet geluidhinder) mogen, in afwijking van het bepaalde elders in deze regels, geen woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen worden gebouwd.
2. Het bevoegd gezag is bevoegd een omgevingsvergunning te verlenen voor afwijking van het bepaalde in lid 1:
 - a. indien door akoestisch onderzoek is aangetoond dat de desbetreffende woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen aan de geluidsbelaste zijde(n) zijn voorzien van gevels zonder te openen delen en met een geluidswering die tenminste gelijk is aan het verschil tussen de geluidsbelasting op die gevel en 35 dB(A);



- b. indien door akoestisch onderzoek is aangetoond dat met toepassing van geluidsbeperkende maatregelen kan worden voldaan aan de wettelijke voorkeurswaarde van 50 dB(A).

Figuur 1: huidige plankaart met 50 dB(A)-contour



Plangebied nieuw bestemmingsplan Eeserwold-Wonen

Het nieuwe bestemmingsplan heeft betrekking op twee deelgebieden zoals aangegeven in figuur 2 (verbeelding nieuw bestemmingsplan Eeserwold-Wonen). De concept kavelindeling van het gebied (verkoopverkaveling) is weer gegeven in figuur 3.

De huidige planregels gelden onverkort voor het gebied ten noorden van de rotonde. Het nieuwe bestemmingsplan Eeserwold-Wonen geldt alleen voor een strook ten zuiden van de rotonde.

Figuur 2: verbeelding bestemmingsplan Eeserwold-Wonen



Figuur 3: concept kavelindeling (kavelverkoopkaart)



TOETSINGSKADER WET GELUIDHINDER

Wettelijke zones langs wegen

Langs alle wegen, met uitzondering van 30 km-wegen en woonerven, bevinden zich op grond van de Wet geluidhinder (Wgh) geluidzones waarbinnen de geluidhinder vanwege een weg aan bepaalde wettelijke normen dient te voldoen. De breedte van een geluidzone voor wegen is afhankelijk van het aantal rijstroken en van de binnen- of buitenstedelijke ligging. De breedte van een geluidzone van een weg is in tabel 1 weergegeven.

Tabel 1: schema zonebreedte aan weerszijden van de weg volgens artikel 74 Wgh

aantal rijstroken	breedte van de geluidzone [m]	
	buitenstedelijk gebied	stedelijk gebied
5 of meer	600	350
3 of 4	400	350
1 of 2	250	200

De breedte van de geluidzone wordt hierbij gemeten vanaf de as van de weg en is gelegen aan de buitenste rand van de weg. In artikel 1 van de Wgh zijn de definities opgenomen van stedelijk en buitenstedelijk gebied. Deze definities luiden:

- **stedelijk gebied:** gebied binnen de bebouwde kom, doch, voor de toepassing van de hoofdstukken VI en VII voor zover het betreft een autoweg of autosnelweg als bedoeld in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, met uitzondering van het gebied binnen de bebouwde kom, voor zover liggend binnen de zone langs die autoweg of autosnelweg;
- **buitenstedelijk gebied:** gebied buiten de bebouwde kom alsmede, voor de toepassing van de hoofdstukken VI en VII voor zover het betreft een autoweg of autosnelweg als bedoeld in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, het gebied binnen de bebouwde kom, voor zover liggend binnen de zone langs die autoweg of autosnelweg;

Dosismaat L_{den}

De berekende geluidsniveaus wordt beoordeeld op basis van de Europese dosismaat L_{den} ($L_{day-evening-night}$). Deze dosismaat wordt weergegeven in dB. De berekende geluidwaarde in L_{den} vertegenwoordigt het gemiddelde geluidniveau over een etmaal.

Aftrek op basis van artikel 110g Wgh

De in de Wgh genoemde grenswaarden gelden inclusief de standaard aftrek op basis van artikel 110g van de Wgh. Dit artikel houdt in dat een aftrek mag worden gehanteerd welke anticipeert op het stiller worden van het verkeer in de toekomst door innovatieve maatregelen aan de voertuigen. Voor wegen met een representatief te achten snelheid lager dan 70 km/u geldt een aftrek van 5 dB. Voor wegen met een representatief te achten snelheid van 70 km/u of hoger geldt de volgende aftrek:

- 4 dB voor situaties dat de geluidbelasting zonder aftrek artikel 3.4 RMG 2012 57 dB bedraagt;
- 3 dB voor situaties dat de geluidbelasting zonder aftrek artikel 3.4 RMG 2012 56 dB bedraagt;
- 2 dB voor andere waarden van de geluidbelasting.

Nieuwe situaties

Voor de geluidbelasting op de gevels van woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen binnen de wettelijke geluidzone van een weg, gelden bepaalde voorkeursgrenswaarden en maximale ontheffingswaarden. In bepaalde gevallen is vaststelling van een hogere waarde mogelijk. Hogere grenswaarden kunnen alleen worden verleend, nadat is onderbouwd dat maatregelen om de geluidbelasting op de gevel van geluidgevoelige bestemmingen terug te dringen onvoldoende doeltreffend zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard. Deze hogere grenswaarde mag de maximaal toelaatbare hogere waarde niet te boven gaan. De maximale ontheffingswaarde voor wegen is op grond van artikel 83 Wgh afhankelijk van de ligging van de bestemmingen (binnen- of buitenstedelijk). Bestemmingen met een binnenstedelijke ligging, maar binnen de geluidzone van een autosnelweg, worden bij het bepalen van de geluidzone voor die autosnelweg gerekend tot buitenstedelijk gebied.

Voor toetsing van het geluid vanwege de Eesveenseweg wordt voor het plangebied uitgegaan van een binnenstedelijke situatie; de maximale grenswaarde bedraagt $L_{den} = 63$ dB. De gemeente Steenwijkerland heeft geen specifiek beleid ten aanzien van het vaststellen van hogere waarden in het kader van de Wet geluidhinder.

30 km-wegen

Wegen met een maximumsnelheid van 30 km/u of lager zijn op basis van de Wgh niet gezoneerd. Akoestisch onderzoek zou achterwege kunnen blijven. Echter dient op basis van jurisprudentie in het kader van een goede ruimtelijke ordening inzichtelijk te worden gemaakt of er sprake is van een aanvaardbaar akoestisch klimaat. Indien dit niet het geval is, dient te worden onderbouwd of maatregelen ter beheersing van de geluidbelasting aan de gevels noodzakelijk, mogelijk en/of doelmatig zijn. Ter onderbouwing van de aanvaardbaarheid van de geluidbelasting wordt bij gebrek aan wettelijke normen aangesloten bij de benaderingswijze die de Wgh hanteert voor gezoneerde wegen. Vanuit dat oogpunt worden de voorkeursgrenswaarde en de maximale ontheffingswaarde als referentiekader gehanteerd. De voorkeursgrenswaarde geldt hierbij als richtwaarde en de maximale ontheffingswaarde als maximaal aanvaardbare waarde.

UITGANGSPUNTEN EN CONTOURBEREKENINGEN

Uitgangspunten Eesveenseweg

De Eesveenseweg/N855 is een provinciale weg. Op onderstaande website zijn telgegevens beschikbaar van 2020.

https://services.geodataoverijssel.nl/viewer/layer/B22_wegen/B22_Verkeersintensiteit_op_provinciale_wegen

Op een gemiddelde weekdag bedroeg de etmaalintensiteit ca. 6.900 mvt/etmaal in 2020. Op basis van 1% autonome groei bedraagt de etmaalintensiteit in 2031 (10 jaar na plandatum) afgerond 7.700 mvt/etmaal. Bovenstaande website geeft geen voertuig-/etmaalverdelingen. Door de gemeente Steenwijkerland/OD IJsselland is het verkeersmodel voor 2020 aangeleverd. Voor 2020 komt uit het verkeersmodel een etmaalintensiteit van 6.600 mvt/etmaal; dit komt globaal overeen met de data van Overijssel. Uiteindelijk is uitgegaan van de provinciale telgegevens en de voertuig- en etmaalverdelingen van het verkeersmodel.

Voor de rijsnelheid is uitgegaan van 80 km/uur. De wegdekverharding is DAB (referentiewegdek).

Contourberekeningen

Het akoestisch onderzoek (spoor)wegverkeerslawaai is uitgevoerd conform de Standaard Rekenmethode II uit het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (RMG 2012). De overdrachtsmodellen zijn opgesteld in het softwareprogramma Geomilieu, versie V2020.2 van dgmr-software. In bijlage 1 is een overzicht gegeven van de ingevoerde weg (akoestische gegevens Eesveenseweg).

Ten behoeve van het onderzoek is een akoestisch rekenmodel opgesteld, waarbij rekening is gehouden met alle relevante gebouwde ruimtelijke objecten in de omgeving van de plangebieden. De ingevoerde wegen zijn geschematiseerd in rijlijnen die standaard 0,75 m boven het wegdek liggen.

Voor het bodem-model zijn harde (wegen, water, etc.) en zachte (onverhard terrein) bodemgebieden van belang. Verharde gebieden zijn zoveel als mogelijk ingevoerd. Voor de niet gedefinieerde bodemgebieden is uitgegaan van een 50% absorberende bodem ($B_f = 0,5$).

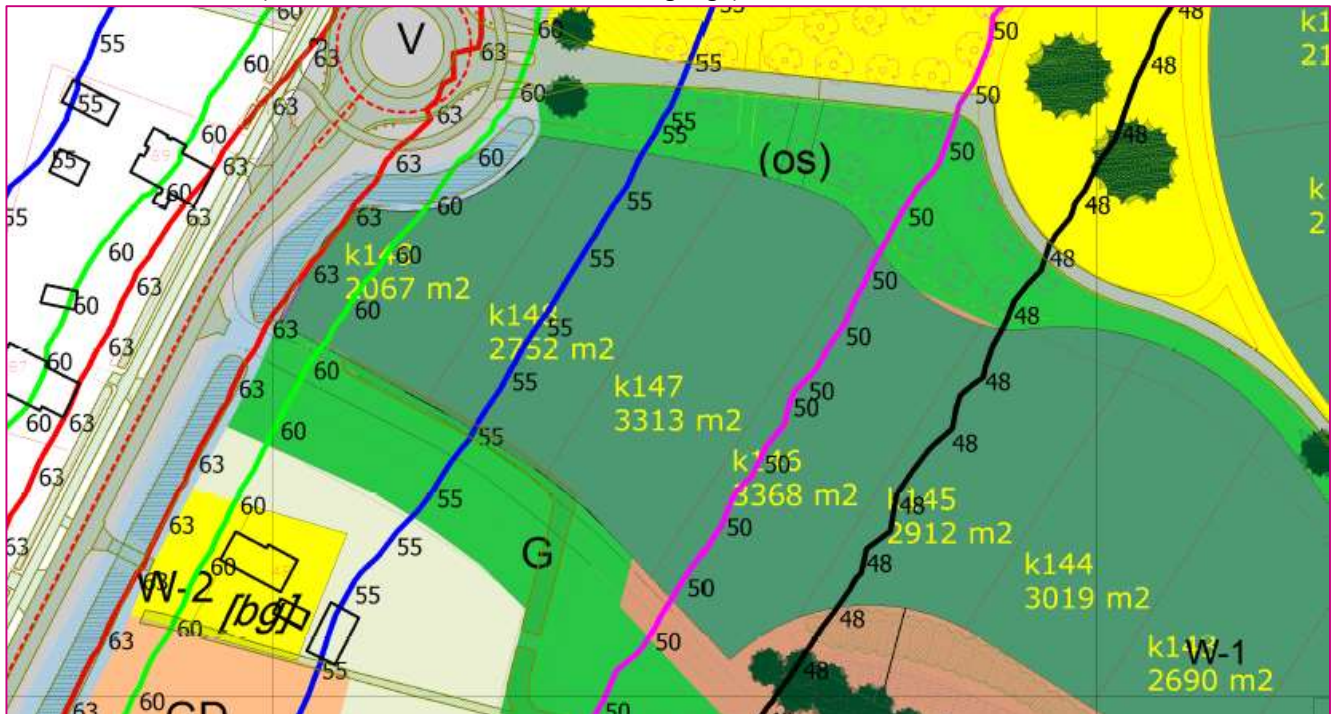
Voor het plangebied is een raster van rekenpunten ingevoerd (grid) met waarneemhoogten $h_o = +7,5$ m als maatgevende beoordelingshoogte.

Het maximum aantal reflecties waarmee de berekeningen zijn uitgevoerd bedraagt 1 reflectie en een sectorhoek van 2°, conform de aanbeveling van de projectgroep Vergelijkend Onderzoek Akoestische Bureaus (VOAB). In deze projectgroep VOAB zijn afspraken gemaakt om de onderlinge verschillen in rekenprogrammatuur te minimaliseren.

Geluidcontour Eesveenseweg

In figuur 4 is een overzicht gegeven van de berekende L_{den} 48/50/55/63 dB geluidcontouren vanwege de Eesveenseweg. Omdat er sprake is van een weg met een representatief te achten snelheid van 70 km/u of hoger, is de aftrek op basis van artikel 110g Wgh afhankelijk van de berekende geluidbelasting (zie voorgaand). In figuur 2 is uitgegaan van de laagste generieke aftrek van 2 dB.

Figuur 4: overzicht van de berekende geluidcontouren vanwege de Eesveenseweg op een waarnemingshoogte $h_o = +7,5$ m (inclusief 2 dB aftrek o.b.v. artikel 110g Wgh)



BESPREKING VAN DE RESULTATEN

Uit figuur 2 blijkt dat de contour van de huidige voorkeursgrenswaarde van $L_{den} = 48$ dB verder over het plangebied ligt dan de 50 dB(A)-contour van de huidige plankaart volgens figuur 1. Dit betekent dat een aantal kavels/woningen die op basis van de geldende beheersverordening bij recht zijn toegestaan, formeel niet voldoen aan de Wet geluidhinder.

De oorzaken hiervan zijn een toename van de verkeersintensiteit, gewijzigde rekenregels/modellen en de overgang van L_{et} naar L_{den} .

De geluidcontour die hoort bij de maximale grenswaarde van $L_{den} = 63$ dB grenst aan het plangebied. De kavels direct aan de Eesveenseweg hebben een geluidbelasting van niet meer dan $L_{den} = 63$ dB op de kavelgrens, zijnde de maximale ontheffingswaarde. Voorgesteld wordt om in het nieuwe bestemmingsplan geen geluidcontour op te nemen, maar voor de kavels binnen de $L_{den} = 48$ dB contour een passende hogere waarde vast te stellen, variërend van 50-63 dB.

Op basis van de verkaveling in de figuren 3 en 4 dienen voor enkele kavels de volgende hogere waarden te worden vastgesteld:

K149	$L_{den} = 63$ dB;
K148	$L_{den} = 56$ dB;
K147	$L_{den} = 53$ dB;
K146	$L_{den} = 51$ dB;

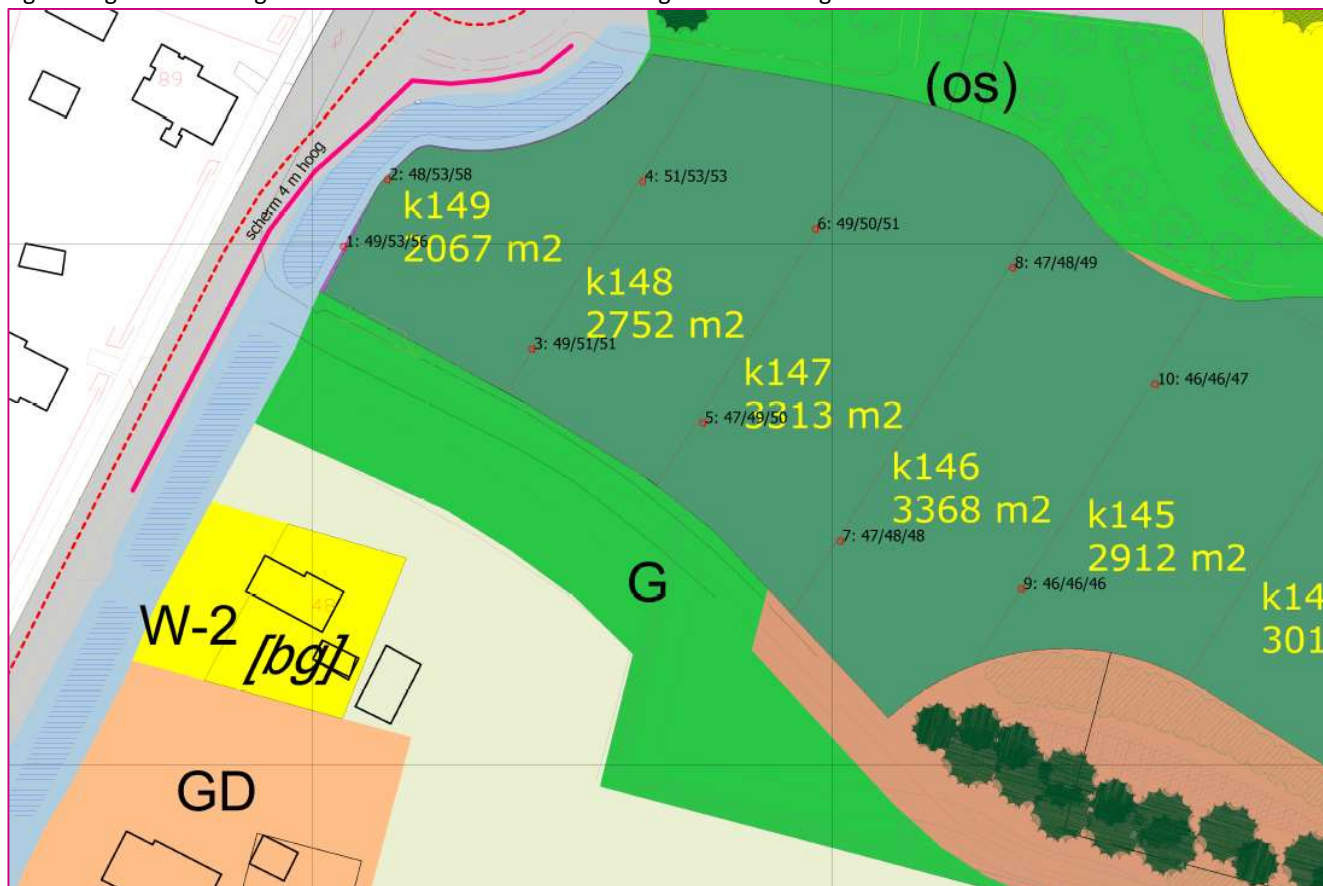
Hogere grenswaarden kunnen alleen worden verleend, nadat is onderbouwd dat maatregelen om de geluidbelasting op de gevel van geluidgevoelige bestemmingen terug te dringen onvoldoende doeltreffend zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard.

Het aantal woningen/kavels waarvoor een hogere waarde dient te worden vastgesteld is gering. Geluidreducerende maatregelen (stiller asfalt/geluidschermen) zijn daarom bezwaarlijk vanuit financieel oogpunt omdat het slechts 4 woningen/kavels betreft. Geluidschermen zijn vanuit stedenbouwkundig oogpunt niet wenselijk, ook vanwege de aanwezigheid van een rotonde en fietspad (zichtlijnen).

Naast het financiële argument geldt voor een geluidscherm dat het lang en hoog moet zijn om te voldoen aan de voorkeursgrenswaarde. In figuur 5 is een voorbeeld-berekening gegeven met een scherm van 4 m hoog en circa 130 m lang. Met name op de verdiepingen wordt dan nog steeds niet voldaan aan de voorkeursgrenswaarde en is het effect onvoldoende. Voor geluidreducerend asfalt geldt dat het effect nooit meer dan 2-3 dB zal bedragen en daarmee ook onvoldoende effect sorteert.

Samenvattend kan worden gesteld dat het vaststellen van de hogere waarden mogelijk op basis van de Wet geluidhinder. Maatregelen aan de bron/overdracht zijn financieel niet doelmatig en met name een scherm is vanuit stedenbouwkundig oogpunt ongewenst.

Figuur 5: geluidbelasting met een scherm van circa 130 m lengte en 4 m hoog



Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Groep	ItemID	Grp.ID	Datum	1e kid	NrKids	Naam	Omschr.
Eesveenseweg	37805	1	09:27, 21 jun 2021	-1	2	2	Eesveenseweg
Eesveenseweg	37807	1	09:27, 21 jun 2021	-3	2	3	rotonde
Eesveenseweg	37809	1	09:27, 21 jun 2021	-7	2	1	Eesveenseweg

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Groep	Vorm	X-1	Y-1	X-n	Y-n	H-1	H-n
Eesveenseweg	Polylijn	205529,02	536532,60	205236,00	535973,66	0,00	0,00
Eesveenseweg	Polylijn	205248,23	535958,07	205248,23	535958,07	0,00	0,00
Eesveenseweg	Polylijn	205221,14	535945,79	204960,26	535462,44	0,00	0,00

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Groep	M-1	M-n	ISO_H	Min.RH	Max.RH	Min.AH	Max.AH	ISO M.	Hdef.
Eesveenseweg	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Relatief
Eesveenseweg	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Relatief
Eesveenseweg	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Relatief

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Groep	Vormpunten	Lengte	Lengte3D	Min. lengte	Max. lengte	Type
Eesveenseweg	15	632,29	632,29	6,95	108,26	Verdeling
Eesveenseweg	31	102,73	102,73	3,42	3,42	Verdeling
Eesveenseweg	9	550,54	550,54	5,14	323,72	Verdeling

Model: eerste model

Groep: (hoofdgroep)

Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Groep	Cpl	Cpl_W	Hbron	Helling	Wegdek	Wegdek	V(MR(D))	V(MR(A))	V(MR(N))	V(MR(P4))
Eesveenseweg	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--	--	--
Eesveenseweg	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--	--	--
Eesveenseweg	False	1,5	0,75	0	W0	Referentiewegdek	--	--	--	--

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Groep	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(LV(P4))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(MV(P4))	V(ZV(D))
Eesveenseweg	80	80	80	--	80	80	80	--	80
Eesveenseweg	30	30	30	--	30	30	30	--	30
Eesveenseweg	80	80	80	--	80	80	80	--	80

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Groep	V(ZV(A))	V(ZV(N))	V(ZV(P4))	Crow965	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%Int(P4)
Eesveenseweg	80	80	--	False	7700,00	6,70	3,30	0,80	--
Eesveenseweg	30	30	--	True	3850,00	6,70	3,30	0,80	--
Eesveenseweg	80	80	--	False	7700,00	6,70	3,30	0,80	--

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Groep	%MR(D)	%MR(A)	%MR(N)	%MR(P4)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LV(P4)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%MV(P4)
Eesveenseweg	--	--	--	--	92,00	91,92	91,01	--	3,00	3,15	5,00	--
Eesveenseweg	--	--	--	--	92,00	91,92	91,01	--	3,00	3,15	5,00	--
Eesveenseweg	--	--	--	--	92,00	91,92	91,01	--	3,00	3,15	5,00	--

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Groep	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%ZV(P4)	MR(D)	MR(A)	MR(N)	MR(P4)	LV(D)	LV(A)	LV(N)
Eesveenseweg	5,00	4,93	3,99	--	--	--	--	--	474,63	233,57	56,06
Eesveenseweg	5,00	4,93	3,99	--	--	--	--	--	237,31	116,78	28,03
Eesveenseweg	5,00	4,93	3,99	--	--	--	--	--	474,63	233,57	56,06

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Groep	LV(P4)	MV(D)	MV(A)	MV(N)	MV(P4)	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)	ZV(P4)	BGE
Eesveenseweg	--	15,48	8,00	3,08	--	25,79	12,53	2,46	--	112,7
Eesveenseweg	--	7,74	4,00	1,54	--	12,90	6,26	1,23	--	105,1
Eesveenseweg	--	15,48	8,00	3,08	--	25,79	12,53	2,46	--	112,7

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Groep	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k
Eesveenseweg	81,21	90,32	95,66	103,20	109,55	105,70	98,81	87,79
Eesveenseweg	80,86	86,06	95,25	96,21	100,70	98,04	91,66	86,63
Eesveenseweg	81,21	90,32	95,66	103,20	109,55	105,70	98,81	87,79

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Groep	LE (D) Totaal	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k
Eesveenseweg	112,08	78,13	87,27	92,60	100,12	106,47	102,62	95,73
Eesveenseweg	104,49	77,81	82,99	92,21	93,12	97,62	94,96	88,58
Eesveenseweg	112,08	78,13	87,27	92,60	100,12	106,47	102,62	95,73

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Groep	LE (A) 8k	LE (A) Totaal	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k
Eesveenseweg	84,72	109,00	71,82	81,32	86,61	93,86	100,28	96,46
Eesveenseweg	83,56	101,41	71,87	76,91	86,40	86,78	91,40	88,81
Eesveenseweg	84,72	109,00	71,82	81,32	86,61	93,86	100,28	96,46

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Groep	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE (N) Totaal	LE (P4) 63	LE (P4) 125	LE (P4) 250	LE (P4) 500
Eesveenseweg	89,58	78,59	102,81	--	--	--	--
Eesveenseweg	82,39	77,54	95,25	--	--	--	--
Eesveenseweg	89,58	78,59	102,81	--	--	--	--

Model: eerste model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Groep	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k	LE (P4) Totaal
Eesveenseweg	--	--	--	--	--
Eesveenseweg	--	--	--	--	--
Eesveenseweg	--	--	--	--	--