



Milieudienst

Intergemeentelijk samenwerkingsorgaan **Midden-Holland**

Thorbeckelaan 5
2805 CA Gouda
Postbus 45
2800 AA Gouda
Telefoon (0182) 54 57 00
www.milieudienstmiddenholland.nl

Gemeente Boskoop
T.a.v. de heer R. Prins
Postbus 5
2770 AA BOSKOOP

GEMEENTE BOSKOOP			
nr.	wknr.		
efnr.			
ing.	- 3 FEB 2012		v.b.
	c	b u r w	
	raad		

Datum 2 februari 2012
Team Geluid, Lucht & Externe Veiligheid
Contactpersoon ing. S. Haghighat
Doorkiesnummer 0182 54 55 57
Faxnummer 0182 54 57 48

Uw kenmerk -
Ons kenmerk 201202642
Bijlage(n) 1
Onderwerp Akoestisch onderzoek voor de Brede school Snijdelwijk te Boskoop

VERZONDEN 2 - FEB. 2012

Geachte heer Prins,

Naar aanleiding van uw verzoek ontvangt u hierbij het akoestisch onderzoek weg- en railverkeerslawaaï voor de bouw van de Brede school Snijdelwijk te Boskoop.

Op grond van de rekenresultaten uit het akoestisch onderzoek kan worden gesteld dat het aspect geluid de beoogde realisatie van het bouwplan niet in de weg staat.

In het akoestisch onderzoek zijn de geluidsbelastingen gepresenteerd op de relevante gevels van het geplande schoolgebouw die bij de bepaling van de geluidswering van de gevels moeten worden gehanteerd. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat voor het bouwplan geen hogere waardeprocedure noodzakelijk is.

Wij vertrouwen er op u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Hoofd Afdeling Specialismen

Drs. S. Meijs

Bijlage: Akoestisch onderzoek railverkeerslawaaï, realisatie van de Brede school Snijdelwijk aan de Snijdelwijklaan te Boskoop, van 31 januari 2012, kenmerk 201202642, van de Milieudienst Midden-Holland



Onderwerp	Akoestisch onderzoek railverkeerslawaaï, realisatie van de Brede school Snijdelwijk aan de Snijdelwijklaan te Boskoop
Datum	31 januari 2012
Uitgevoerd door	ing. S. Haghighat
Kenmerk	201202642

Inleiding

In opdracht van het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Boskoop is door het team Geluid, Lucht & Externe Veiligheid van de Milieudienst Midden-Holland een akoestisch onderzoek verricht. Aanleiding tot het onderzoek is het ingediende bouwplan voor de realisatie van de Brede school Snijdelwijk aan de Snijdelwijklaan te Boskoop.

De bouwlocatie is gelegen tussen de woonwijk Snijdelwijk en de enkelsporige spoorlijn Gouda - Alphen aan den Rijn. Het schoolgebouw bestaat uit twee bouwlagen en bevindt zich binnen de geluidszone van het spoorwegtraject 521 (Gouda-Alphen aan den Rijn) dat ten oosten van de bouwlocatie ligt. Zoals in het bestemmingsplan is aangegeven past de beoogde school niet binnen het bouwvlak. Hiervoor biedt het vigerende bestemmingsplan 'Boskoop Dorp' (2009) ruimte om de bouw van de school mogelijk te maken door toepassing van wijzigingsbevoegdheid ex artikel 3.6, lid 1, onder a van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en de binnenplanse afwijkingmogelijkheid ex artikel 2.12, lid 1, onder a, sub 1 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Aangezien bij de planontwikkeling gebruik wordt gemaakt van de wijzigingsbevoegdheid, is derhalve in het kader van de Wet geluidhinder (Wgh) een onderzoek naar de geluidsbelasting ten gevolge van railverkeerslawaaï ter hoogte van het plangebied noodzakelijk.

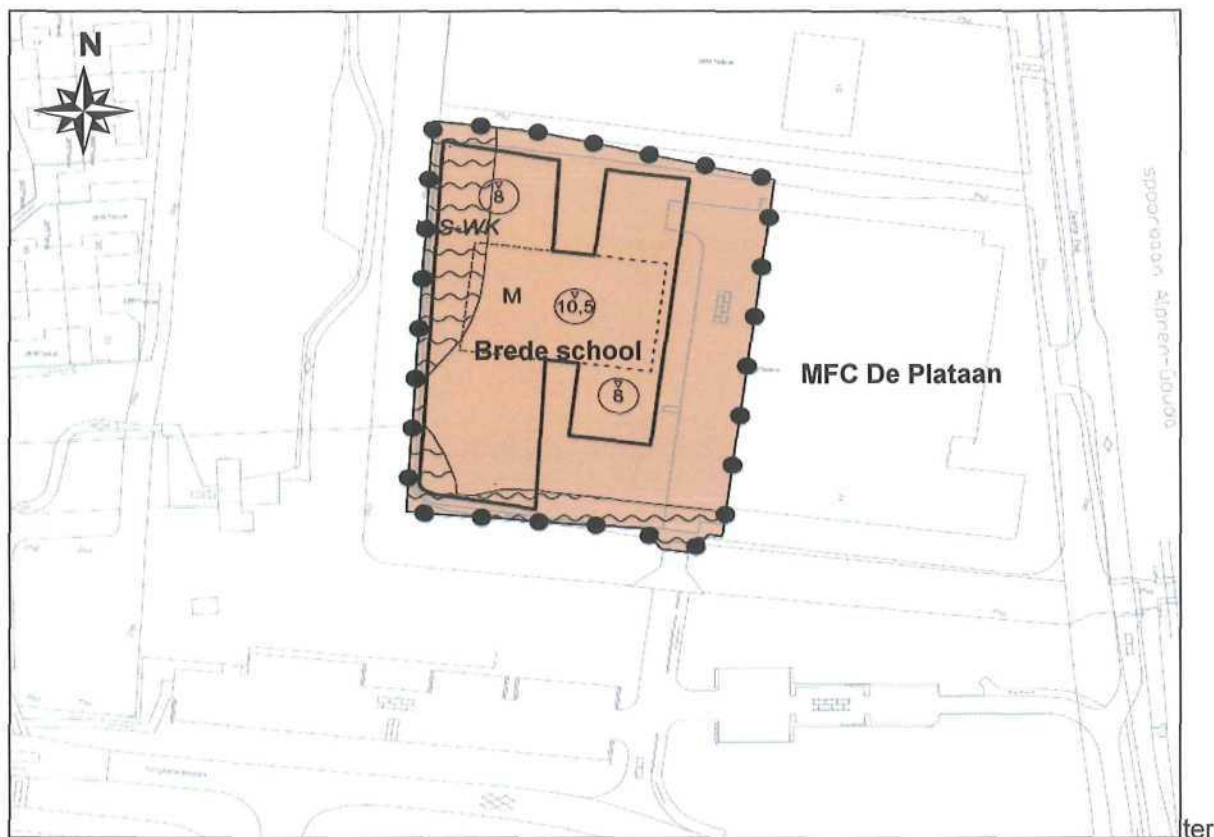
De geplande school ligt tevens in de nabijheid van de Snijdelwijklaan en de Bosweg. Voor deze wegen geldt een snelheidsbeperking van 30 km/uur. Hoewel 30 km/uur-wegen vrijgesteld zijn van formeel akoestisch onderzoek in het kader van de Wet geluidhinder, is de geluidsbelasting ten gevolge van deze wegen onderzocht in het kader van de goede ruimtelijke ordening.

De bouwlocatie is niet gelegen binnen een geluidszone van een industrieterrein als bedoeld in de Wet geluidhinder.

In figuur 1 is de ligging van de beschouwde ontwikkellocaties ten opzichte van de omgeving weergegeven. In deze figuur is de bouwlocatie van de Brede school aan de Snijdelwijklaan met bruin gemarkeerd.



Figuur 1: Ligging van de Brede school Snijdelwijk aan de Snijdelwijklaan te Boskoop



hoogte van voornoemde locatie bepaald.

Voor het onderzoek is gebruik gemaakt van de volgende gegevens:

- Verkeersgegevens uit de VerkeersMilieuKaart (VMK 2022) van de gemeente Boskoop;
- Wijzigingsplan opgesteld door buro SRO B.V. te Utrecht van 30 november 2011, met identificatienr. NL.IMRO.0499.BPL11037WBD-CO01;
- Aswin 2011 met de peiljaren 2006, 2007 en 2008, spoorwegtraject 521 (Gouda - Alphen aan den Rijn);
- Digitale ondergronden bouwplan en omgeving (bron: resp. buro SRO B.V. en de gemeente Boskoop).

Wettelijk kader

Railverkeerslawaa

De *Wet geluidhinder* en het *Besluit geluidhinder (Bgh)* verplichten ertoe onderzoek uit te voeren naar de geluidsbelasting op geluidsgevoelige bestemmingen binnen vastgestelde onderzoeksgebieden (zones) langs spoorwegen (art. 1 Wgh en art. 1.3 Bgh). Tevens stelt de *Wet geluidhinder* regels aan de maximale geluidsbelasting op deze bestemmingen. In de onderhavige situatie is sprake van de realisatie van een nieuwe geluidsgevoelige bestemming (een schoolgebouw) binnen de geluidszone van het spoorwegtraject 521 (Gouda - Alphen aan den Rijn). In dit geval dient de geluidsbelasting ten hoogste de voorkeursgrenswaarde te bedragen. Conform art. 4.9, lid 2 van het Bgh bedraagt de voorkeursgrenswaarde voor de nog niet geprojecteerde andere geluidsgevoelige gebouwen dan woningen 53 dB.



Indien bij de realisatie van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen niet aan de voorkeursgrenswaarde wordt voldaan, kan worden geconcludeerd dat de locatie niet zonder meer geschikt is voor de geplande ontwikkeling. Als toch wordt beoogd de ontwikkeling doorgang te laten vinden dient een onderzoek te worden uitgevoerd naar de haalbaarheid van maatregelen om de geluidsbelasting te reduceren. Dit kunnen maatregelen aan de bron (bv. aangepast materieel) of maatregelen in overdrachtssfeer (bv. geluidswal) zijn. Indien deze maatregelen kunnen worden uitgevoerd en de geluidsbelasting daarmee tot onder de voorkeursgrenswaarde wordt teruggebracht kunnen de gevoelige bestemmingen alsnog worden gerealiseerd.

Als maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn ofwel overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard, kan in sommige gevallen een Hogere Waarde worden vastgesteld. Conform art. 4.11 Bgh kunnen voor de nog niet geprojecteerde andere geluidsgevoelige gebouwen dan woningen Hogere Waarden worden vastgesteld tot de maximale grenswaarde van 68 dB.

Wegverkeerslawaai voor 30 km/uur wegen

In het kader van de Wet geluidhinder is er geen onderzoeksplicht naar 30 km/uur-wegen. In het kader van een goede ruimtelijke ordening kan het echter wel noodzakelijk zijn de akoestische gevolgen van een 30 km/uur-weg in kaart te brengen om te onderzoeken of er sprake is van een goed woon- en leefklimaat.

Dat ondanks de Wet geluidhinder bij 30 km/uur-wegen soms toch een akoestische beschouwing moet plaatsvinden, is uitgesproken in door de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State op 3 september 2003 (nr. 200203751/1). Of een akoestisch beschouwing nodig is, hangt onder andere af van hoe de weg wordt ingericht (bijvoorbeeld een woonerf), het wegdektype, de verwachte intensiteiten van het wegverkeer en de afstand van de weg tot de dichtstbijzijnde geluidsgevoelige bestemmingen. Bovendien stelt art. 3.2 lid 7 van Bouwbesluit 2003 ook eisen aan de geluidwering van woningen voor geluid van wegen die niet onder de Wet geluidhinder vallen.

Uitgangspunten

Railverkeerslawaai

Voor het plangebied is het spoorwegtraject 521 (Gouda - Alphen aan den Rijn) relevant. De zone van de spoorlijn (traject 521) ter hoogte van het te realiseren schoolgebouw bedraagt 100 meter. Het schoolgebouw ligt op een afstand van ca. 75 meter van de spoorlijnen en valt dus binnen de zone.

De gevolgde rekenmethode voor het bepalen van de geluidsbelasting ten gevolge van het railverkeer is conform de Standaard Rekenmethode II van bijlage IV van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006. Dit conform de artikelen 110d, 110e, 110f, eerste en tweede lid, 110g en artikel 110h van de Wet geluidhinder. De berekeningen zijn uitgevoerd met het rekenprogramma Geomilieu (versie 1.90) van DGMR Raadgevende Ingenieurs BV. Conform het gestelde in het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder dient de geluidsbelasting geprognoseerd te worden over een periode van 10 jaar. Voor de berekening van de geluidsbelasting over 10 jaar, ten gevolge van het spoor, is gebruik gemaakt van de gemiddelde intensiteiten van de peiljaren 2006, 2007 en 2008. Bij de berekende geluidsbelasting is tevens een toeslag van 1,5 dB toegepast. Deze uitgangspunten worden naar verwachting ook toegepast bij het binnenkort vast te stellen geluidsproductieplafond.

In bijlage I zijn de invoergegevens voor de peiljaren 2006, 2007 en 2008 voor het spoorwegtraject 521 weergegeven.



In het rekenmodel is het schoolgebouw gemodelleerd aan de hand van de te ontvangen digitale tekeningen. Per bouwlaag is de geluidsbelasting op 1,5 meter boven het vloerniveau berekend (voor de begane grond op 1,5 meter hoogte en voor de 1^e verdieping op 5,5 meter hoogte).

Voor de bodem is een bodemfactor van 0,5 (half zacht) aangehouden.

Wegverkeerslawaaï voor 30 km/uur wegen

Ter hoogte van het geplande schoolgebouw liggen de Snijdelwijklaan en de Bosweg. Voor deze wegen geldt een snelheidsbeperking van 30 km/uur. Hoewel 30 km/uur-wegen vrijgesteld zijn van formeel akoestisch onderzoek in het kader van de Wet geluidhinder, is het onderzoeken van de geluidssituatie van dergelijke wegen in het kader van 'goede ruimtelijke ordening' wel van belang.

Het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 (RMG 2006) is niet zonder meer bruikbaar voor voertuigsnelheden van 30 km/uur. Het RMG 2006 is immers bedoeld als methode om geluidsbelasting te bepalen in het kader van de Wet geluidhinder. Voor het bepalen van de geluidsbelasting t.g.v. de bovengenoemde wegen is gebruik gemaakt van de *Handreiking berekenen wegverkeerslawaaï bij 30 km/uur*. Deze Handreiking is een hulpmiddel voor het uitvoeren van akoestisch onderzoek in situaties waarbij de Wet geluidhinder niet van toepassing is. In deze Handreiking zijn onder andere de wegdekcorrecties van enkele veelvoorkomende wegdektypen bij 30 km/uur opgenomen.

Voor het bepalen van de geluidsbelasting ten gevolge van de Snijdelwijklaan en de Bosweg is de Standaard Rekenmethode II gehanteerd. De berekende geluidsbelastingen ten gevolge van deze wegen zijn bepaald exclusief aftrek artikel 110g van de Wet geluidhinder. De berekeningen zijn uitgevoerd met rekenprogramma Geomilieu versie 1.90.

Conform het gestelde in het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder dient de geluidsbelasting geprognoseerd te worden over een periode van 10 jaar. Voor de berekeningen van de geluidsbelasting ten gevolge van hierboven genoemde wegen is gebruik gemaakt van de gegevens uit de VerkeersMilieuKaart (VMK) van de gemeente Boskoop voor het jaar 2022. De invoergegevens zijn weergegeven in tabel I.

Tabel I: Invoergegevens Geomilieu

Weg	Etmaalintensiteit in 2022 [mvt/etm]	Periode	Uur- intensiteit	Categorie verdeling LMV/MMV/ZMV [%]	Snelheid [km/h]	Type wegdek
Snijdelwijklaan (tussen Mendelweg en Bosweg)	2838	Dag	6,99	95,49 / 3,69 / 0,82	30	DAB
		Avond	2,64	94,57 / 4,48 / 0,96	30	DAB
		Nacht	0,70	94,87 / 4,18 / 0,95	30	DAB
Snijdelwijklaan (tussen Bosweg en Lage Weide)	2967	Dag	6,99	94,92 / 3,90 / 1,18	30	DAB
		Avond	2,64	93,90 / 4,72 / 1,38	30	DAB
		Nacht	0,70	94,20 / 4,43 / 1,37	30	DAB
Bosweg	1996	Dag	6,99	97,44 / 1,84 / 0,72	30	DAB



(tussen Snijdelwijklaan en Kievitstraat)		Avond	2,61	96,98 / 2,18 / 0,85	30	DAB
		Nacht	0,70	97,01 / 2,16 / 0,84	30	DAB

Berekende geluidsbelasting

Railverkeerslawaai

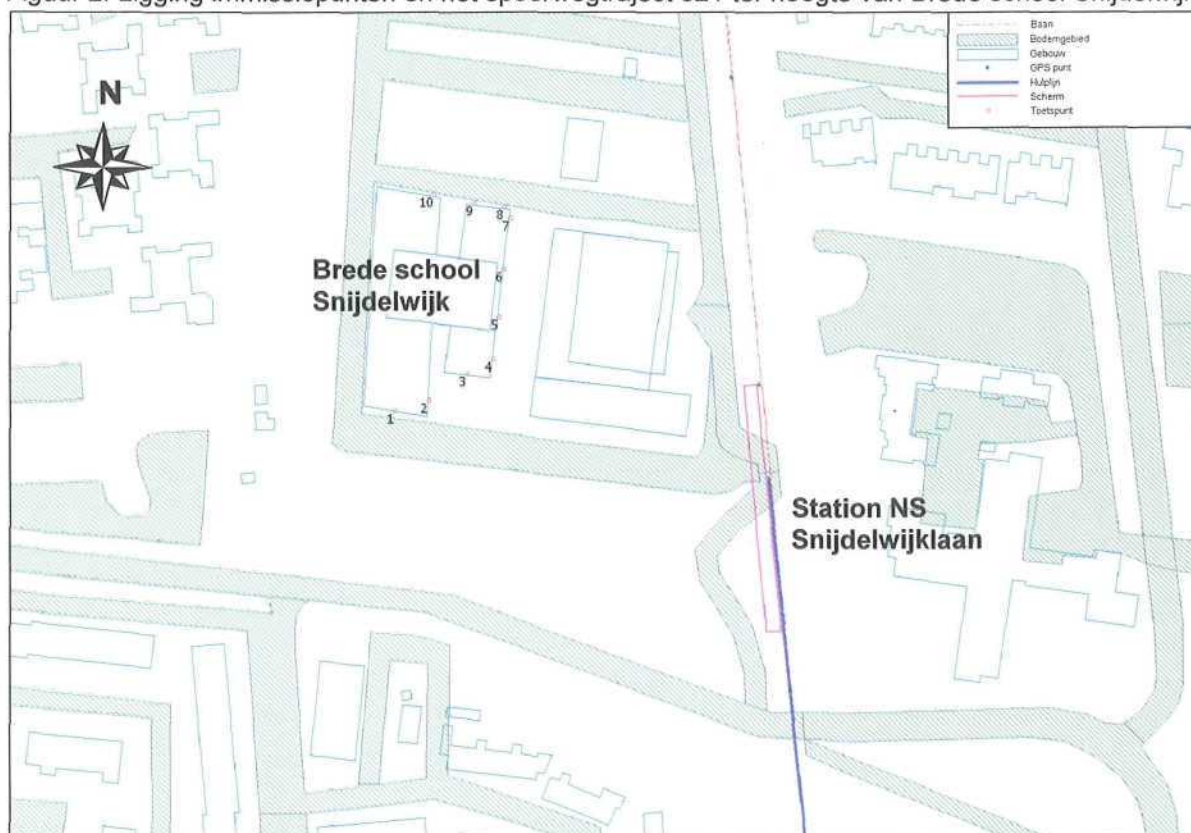
Uitgaande van de bovengenoemde uitgangspunten zijn de te verwachten toekomstige geluidsbelastingen bepaald ten gevolge van het spoortraject 521 (Gouda - Alphen aan den Rijn) ter plaatse van de gevels van het schoolgebouw. Op grond van art. 1b lid 1 Wgh moet bij de bepaling van de geluidbelasting (in dB) op de gevel van een schoolgebouw de avondperiode en/of de nachtperiode buiten beschouwing gelaten worden als de school in deze periode(n) niet in gebruik is. Voor de Brede school geldt dat de activiteiten in de dagperiode plaatsvinden. Om deze reden is de geluidsbelasting in dagperiode als maatgevend beschouwd.

Uit de rekenresultaten blijkt dat de geluidsbelasting ter plaatse van de planlocatie in de dagperiode ten hoogste 49 dB bedraagt (zie immissiepunt 7 aan de oostzijde van het schoolgebouw). De voorkeursgrenswaarde van 53 dB wordt niet overschreden. De Wet geluidhinder legt verder geen restricties op het plan ten aanzien van het railverkeerslawaai.

In bijlage II zijn de berekende waarden van alle immissiepunten weergegeven. Een volledige uitdraai van de invoergegevens van het rekenmodel zijn vanwege de omvang niet in het rapport opgenomen. Deze zijn wel op te vragen bij de Milieudienst Midden-Holland.

Een overzicht van de modellering van het spoortraject 521 en de immissiepunten is weergegeven in figuur 2.

Figuur 2: Ligging immissiepunten en het spoorwegtraject 521 ter hoogte van Brede school Snijdelwijk



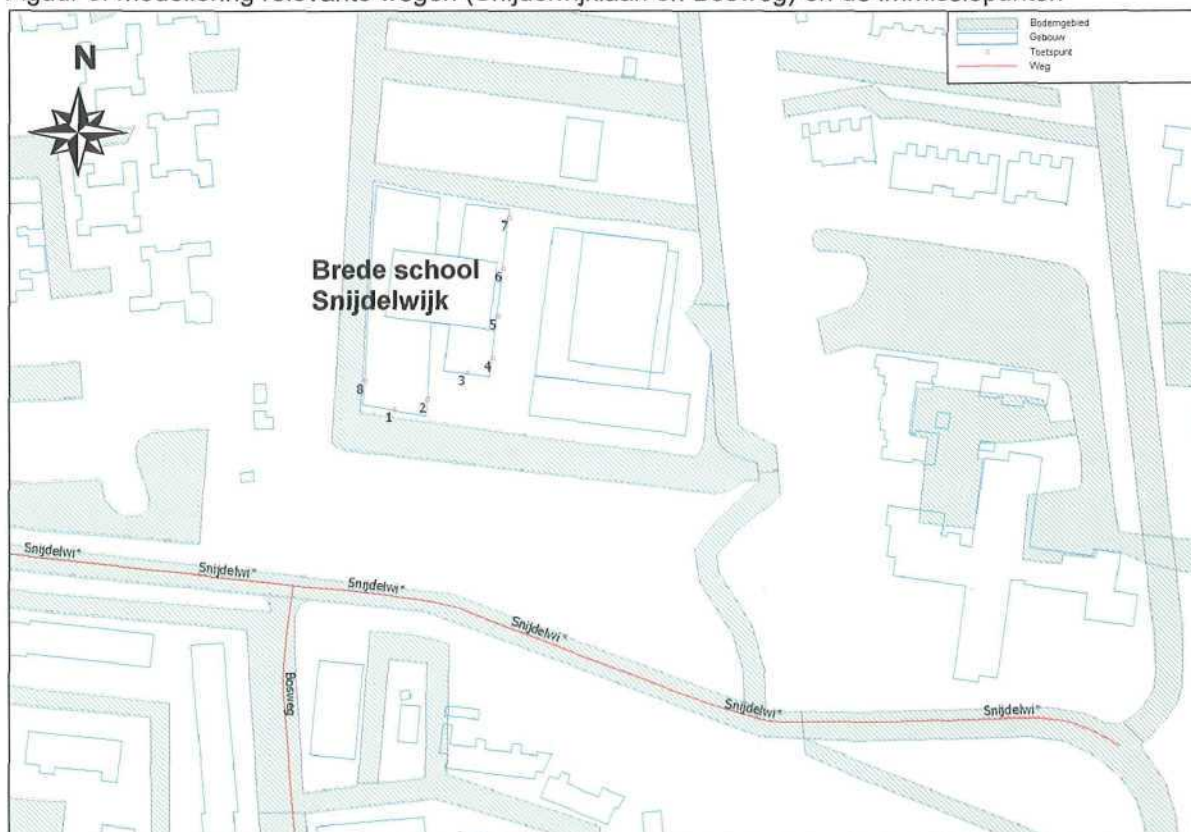
Wegverkeerslawaai voor 30 km/uur wegen

Het schoolgebouw bestaat uit twee bouwlagen. Bij elke bouwlaag zijn daarvoor een aantal representatieve toetspunten (waarneempunten) geplaatst. Vervolgens is de geluidsbelasting t.g.v. de Snijdelwijklaan en de Bosweg (beide 30 km/uur) ter plaatse van de gevel van elke bouwlaag berekend.



De geluidsbelasting vanwege de Snijdelwijklaan bedraagt maximaal 49 dB en vanwege de Bosweg 40 dB in de dagperiode. Een toetsingskader voor dit aspect is niet voorhanden. De totale geluidsbelasting ten gevolge van beide wegen bedraagt ten hoogste 49 dB ter plaatse van de zuidgevel van Brede school Snijdelwijk. Voor de toetsing in het kader van het Bouwbesluit dient een passende gevelwering toegepast te worden. De gedetailleerde rekenresultaten van wegverkeerslawaaï zijn weergegeven in bijlage III. Een overzicht van de modellering van de relevante wegen en de immissiepunten zijn weergegeven in figuur 3.

Figuur 3: modellering relevante wegen (Snijdelwijklaan en Bosweg) en de immissiepunten



Cumulatie

Conform bijlage 1 hoofdstuk 2 van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 (gewijzigd bij Besluit van 17 augustus 2009) dient de gecumuleerde geluidsbelasting te worden bepaald wanneer er sprake is van blootstelling aan meerdere geluidsbronnen waarvan de afzonderlijke geluidsbelasting de voor de betreffende bron geldende voorkeursgrenswaarde overschrijdt.

In voorliggende situatie ligt de Brede school uitsluitend binnen de geluidszonde van spoortraject 521. Derhalve is de cumulatie in het kader van de Wet geluidhinder niet aan de orde.

Conclusie

Railverkeerslawaaï

Uit de rekenresultaten blijkt dat de geluidsbelasting ter plaatse van de planlocatie "Brede school Snijdelwijk" in de dagperiode ten hoogste 49 dB bedraagt. De voorkeursgrenswaarde van 53 dB wordt niet overschreden. De Wet geluidhinder legt verder geen restricties op het plan ten aanzien van het railverkeerslawaaï.



Wegverkeerslawaaï

De bouwlocatie ligt niet binnen de geluidszone van zoneplichtige wegen. De Wet geluidhinder is in voorliggende situatie niet aan de orde. In het kader van de ruimtelijke onderbouwing zijn de totale geluidsbelastingen inzichtelijk gemaakt ten gevolge van alle niet-zoneplichtige wegen. Deze bedraagt ten hoogste 49 dB ter plaatse van de zuidgevel van het schoolgebouw. Een toetsingkader voor dit aspect is niet voorhanden. Op grond van voorstaande kan gesteld worden dat het aspect geluid (vanwege wegverkeer) de beoogde realisatie van het bouwplan niet in de weg staat.

Gelet op het gestelde in voorgaande paragrafen luidt de conclusie dan ook dat er uit akoestisch oogpunt geen belemmeringen zijn voor de realisering van het bouwplan.

Aanbevelingen

Volgens het Bouwbesluit dient de binnenwaarde voor de les- en theorielokalen van een school 28 dB en de gevelisolatie minimaal 20 dB te zijn. Wanneer de geluidsbelasting meer dan 48 dB bedraagt dient bij de realisatie van het schoolgebouw expliciet aandacht te worden besteed aan de gevelisolatie van de school. In voorliggende situatie wordt de oostzijde van het schoolgebouw belast met het geluid vanwege het railverkeer op het spoorwegtraject (Gouda – Aphen aan den Rijn). Deze bedraagt maximaal 49 dB. Aan de zuidzijde wordt het schoolgebouw belast met het geluid vanwege het wegverkeer op de Snijdelwijklaan en de Bosweg (beide 30 km/ uur). De totale geluidsbelasting ten gevolge van beide wegen bedraagt 49 dB.

Met een gevelisolatie van minimaal 21 dB zal aan de eisen uit het bouwbesluit worden voldaan. In het geval dat het schoolgebouw middels mechanische ventilatie geventileerd wordt en de kozijnen worden voorzien van het dubbelglas kan ervan worden uitgegaan dat voldaan wordt aan de geluidsweringseisen uit het Bouwbesluit.

Aannemelijk is dat in de praktijk de gevelisolatie hoger dient te zijn dan het wettelijk minimum en dat deze dient te kunnen voldoen aan het binnenniveau zoals vermeld in het Bouwbesluit, te weten 28 dB.

**Bijlage I****Weergave spoorweggegevens voor het traject 521 (Gouda–Alphen aan den Rijn)**

Bovenbouwcode: 2 voegloos spoor met houten dwarsligger (of zigzag) en ballastbed

De categorieën 2, 5, 7, 9 en 11 bevatten geen gegevens op dit traject en zijn daarom niet weergegeven in de onderstaande tabellen

Peiljaar 2006 (km 10.7)**Tabel 1 - peiljaar 2006 (v 08/08)**

voertuigen	aantallen (bakken/uur)			stopfractie		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
Cat. 1	1,24	0	0,04	1	0	0
Cat. 3	0	0	0,15	0	0	0
Cat. 4	0	8,34	1,31	0	0	0
Cat. 6	0	0,24	0,04	0	0	0
Cat. 8	20,07	15,56	4,69	1	1	0,74
Cat. 10	0	0	0	0	0	0

Peiljaar 2007 (km 10.7)**Tabel 2 - peiljaar 2007 (v10/09)**

voertuigen	aantallen (bakken/uur)			stopfractie		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
Cat. 1	0	0	0,07	0	0	0
Cat. 3	0,55	0	0	1	0	0
Cat. 4	0	1,33	0,19	0	0	0
Cat. 6	0	0,24	0,03	0	0	0
Cat. 8	17,71	12,55	4,92	1	1	0,72
Cat. 10	0	0	0	0	0	0

Peiljaar 2008 (km 10.7)**Tabel 3 - peiljaar 2008 (v 06/11)**

voertuigen	aantallen (bakken/uur)			stopfractie		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
Cat. 1	0,12	0,1	0,07	1	1	0,47
Cat. 3	0,55	0	0,16	1	0	0,01
Cat. 4	0	3,47	0,63	0	0	0
Cat. 6	0	0,16	0,05	0	0	0
Cat. 8	0	0	0	0	0	0
Cat. 10	12,93	9,36	3,32	1	1	1

**Bijlage II****Geluidbelasting ten gevolge van spoorweglawaai (traject 521)**

Waarneempunt	Omschrijving	Hoogte [m]	L _{day} [dB]
1	Zuidgevel Brede school Snijdelwijk	1,5	42,2
	Zuidgevel Brede school Snijdelwijk	5,5	42,5
2	Oostgevel Brede school Snijdelwijk	1,5	43,5
	Oostgevel Brede school Snijdelwijk	5,5	45,4
3	Zuidgevel Brede school Snijdelwijk	1,5	41,9
	Zuidgevel Brede school Snijdelwijk	5,5	44,2
4	Oostgevel Brede school Snijdelwijk	1,5	38,0
	Oostgevel Brede school Snijdelwijk	5,5	43,7
5	Oostgevel Brede school Snijdelwijk	1,5	37,1
	Oostgevel Brede school Snijdelwijk	5,5	42,8
6	Oostgevel Brede school Snijdelwijk	1,5	39,9
	Oostgevel Brede school Snijdelwijk	5,5	44,3
7	Oostgevel Brede school Snijdelwijk	1,5	45,7
	Oostgevel Brede school Snijdelwijk	5,5	49,2
8	Noordgevel Brede school Snijdelwijk	1,5	46,1
	Noordgevel Brede school Snijdelwijk	5,5	48,4
9	Noordgevel Brede school Snijdelwijk	1,5	46,2
	Noordgevel Brede school Snijdelwijk	5,5	47,3
10	Noordgevel Brede school Snijdelwijk	1,5	45,1
	Noordgevel Brede school Snijdelwijk	5,5	46,1



Bijlage III

Weergave rekenresultaten wegverkeerslawaaï t.g.v. 30 km/uur wegen

			Snijdelwijklaan 30 km/uur	Bosweg 30 km/uur	Wegen totaal
Waarneempunt	Omschrijving	Hoogte [m]	L _{day} [dB]	L _{day} [dB]	L _{day} [dB]
1	Zuidgevel Brede school Snijdelwijk	1,5	47,2	39,0	47,8
	Zuidgevel Brede school Snijdelwijk	5,5	48,7	40,3	49,3
2	Oostgevel Brede school Snijdelwijk	1,5	44,2	13,8	44,3
	Oostgevel Brede school Snijdelwijk	5,5	45,4	19,1	45,5
3	Zuidgevel Brede school Snijdelwijk	1,5	45,0	36,7	45,6
	Zuidgevel Brede school Snijdelwijk	5,5	46,1	37,5	46,7
4	Oostgevel Brede school Snijdelwijk	1,5	41,5	27,7	41,7
	Oostgevel Brede school Snijdelwijk	5,5	42,7	29,1	42,9
5	Oostgevel Brede school Snijdelwijk	1,5	39,9	29,5	40,3
	Oostgevel Brede school Snijdelwijk	5,5	41,4	29,8	41,7
6	Oostgevel Brede school Snijdelwijk	1,5	37,8	28,9	38,3
	Oostgevel Brede school Snijdelwijk	5,5	39,8	18,2	39,8
7	Oostgevel Brede school Snijdelwijk	1,5	35,9	24,9	36,2
	Oostgevel Brede school Snijdelwijk	5,5	37,9	25,4	38,2
8	Westgevel Brede school Snijdelwijk	1,5	44,0	39,3	45,3
	Westgevel Brede school Snijdelwijk	5,5	45,8	40,4	46,9