

MEMO

Aan : Tonnaer
Van : D.F.P. (Dirk) van der Heijden
Kopie : Tritium Advies
Bijlagen : -/-
Datum : 4 november 2020
Vestiging : Valkenswaard
Onze referentie : 20051.1 D14 mem01-A dhe

RA infra BV Valkenswaard

Den Dries 4
5552 CL Valkenswaard
T 040 207 61 63

RA infra BV Sittard

Geerweg 7
6135 KB Sittard
T 046 400 04 00

RA infra BV Vught

Baarzenstraat 47
5262 GD Vught
T 073 220 00 55

Betreft : Verkeersonderzoek uitbreiding truckparking James Cookweg te Venlo

1. Introductie

Voor de bestaande truckparking aan de James Cookweg 33 te Venlo bestaat het voornemen om deze inclusief voorzieningen uit te breiden. De huidige parkeerplaats voor 225 vrachtwagens is tijdelijk vergund. Het planvoornemen gaat uit van een uitbreiding met 192 parkeerplaatsen tot een totaalcapaciteit van 417 parkeerplaatsen. De locatie van de truckparking maakt onderdeel uit van het bovenregionaal bedrijventerrein Trade Port West-Oost. Onderstaand is de parking met een bovenaanzicht afgebeeld.



Feitelijke situatie - bovenaanzicht, augustus 2019 (bron: Cyclomedia)

Met het op te stellen bestemmingsplan voor de uitbreiding wordt die parkeerplaats ook als zodanig bestemd. De uitbreiding van de truckparking leidt tot meer (vracht)verkeersbewegingen in de omgeving. Voor de ruimtelijke onderbouwing dient conform het verzoek van de gemeente Venlo dit effect inzichtelijk te worden gemaakt en te worden beoordeeld. Centrale vraag is: kunnen de daarmee samenhangende verkeersbewegingen goed worden afgewikkeld door de bestaande infrastructuur in de directe omgeving van de planlocatie?

MEMO

2. Bestaande situatie

Truckparking

De bestaande truckparking biedt parkeerruimte aan 225 vrachtwagens en is 365 dagen 24/7 geopend. Op de afgesloten parking zijn de volgende voorzieningen voor de chauffeurs aanwezig: restaurant, ontmoetingsruimte, douches, toiletten, wasruimte met wasmachines en drogers.

Op de onderstaande foto's staan de gescheiden in- en uitgangen aan de James Cookweg afgebeeld.



De gemiddelde (maximale) bezetting in 2019 was 93% (ca. 210 vrachtwagens). Op piekmomenten, waaronder op zondagen en rond de Kerstdagen, is er veelal sprake van een volledige bezetting.

Omgeving

De locatie aan de James Cookweg is gunstig gelegen in de nabijheid van aansluitingen op zowel de A67 en A73 – zie onderstaande afbeelding met de ligging. De James Cookweg sluit via de Van Heemskerckweg en de Columbusweg aan op de Eindhovenseweg/N556, welke de ontsluiting is naar beide autosnelwegen. De Eindhovenseweg is ook onderdeel van het zogenaamde Kwaliteitsnet goederenvervoer [bron: provincie Limburg]. Het kwaliteitsnet is een samenhangend netwerk van verbindingen tussen economische centra en faciliteert het vrachtverkeer op de routes die daarvoor het meest geschikt zijn.



MEMO

3. Uitbreiding truckparking

Met het planvoornemen voor uitbreiding van de truckparking neemt de capaciteit toe met 192 parkeerplaatsen waardoor het totaal uitkomt op 417 parkeerplaatsen. Naast de parkeerplaatsen voor vrachtwagens zijn ook +10 parkeerplaatsen voor personenauto's voorzien. In bijlage I van deze memo is het voorlopig ontwerp voor de uitbreiding opgenomen.

Naast de bestaande in- en uitrit, welke worden gehandhaafd, zijn twee nieuwe in- en uitritten voorzien. De nieuwe inrit is naast de bestaande inrit voorzien en de nieuwe uitrit aan de westzijde van de uitbreiding nabij het kruispunt met de westelijke aansluiting van de Livingstoneweg.

Verkeersgeneratie

De voorziene uitbreiding zorgt voor een toename van het vrachtverkeer van en naar de truckparking. De omvang van deze toename is ingeschat aan de hand van gegevens over de huidige bezetting en de verdeling van het aantal aankomsten en vertrekken over de dag [bron: exploitant truckparking]. In onderstaande tabel is dit voor de huidige situatie in tijdsblokken inzichtelijk gemaakt en is een doorkijk gemaakt voor de situatie bij uitbreiding. De verhouding in/uit bij uitbreiding is overeenkomstig met de verhouding van de huidige situatie. Hierbij is tevens uitgegaan van een gemiddelde (maximale) bezetting van 93% conform de huidige situatie.

Verkeersgeneratie truckparking				
Tijdsblok	huidige situatie		toename bij uitbreiding	
	aankomend	vertrekkend	aankomend	vertrekkend
04-07 uur	7	92	6	74
07-09 uur	9	45	8	36
09-12 uur	15	22	13	18
12-14 uur	13	9	11	7
14-16 uur	17	7	15	6
16-19 uur	66	10	56	8
19-22 uur	70	7	60	6
22-04 uur	20	19	17	15
Totaal	217	211	185	169

In de huidige situatie bedraagt de verkeersgeneratie in totaal ca. 430 vrachtverkeersbewegingen per etmaal. Met de uitbreiding komen daar ruim 350 vrachtverkeersbewegingen bij. Het beeld van het aantal aankomsten en vertrekken van de truckparking laten een verspreid patroon over de dag zien. De piekmomenten, voor 07:00 uur en na 18:00 uur, vallen niet (volledig) samen met de maatgevende spitsuren voor beoordeling van de verkeersafwikkeling in de omgeving. De toename van het vrachtverkeer als gevolg van de uitbreiding is beperkt in de spitsperioden. In een maatgevend ochtendspitsuur is de toename 26 verkeersbewegingen (3 in en 23 uit) en in de avondspits is deze toename 27 verkeersbewegingen (25 in en 2 uit).

Wanneer de truckparking een volledige bezetting heeft (100%) bedraagt de toename ca. 40 vrachtverkeersbewegingen boven op de berekende 350 bewegingen in een etmaal.

MEMO

4. Verkeerseffecten omgeving

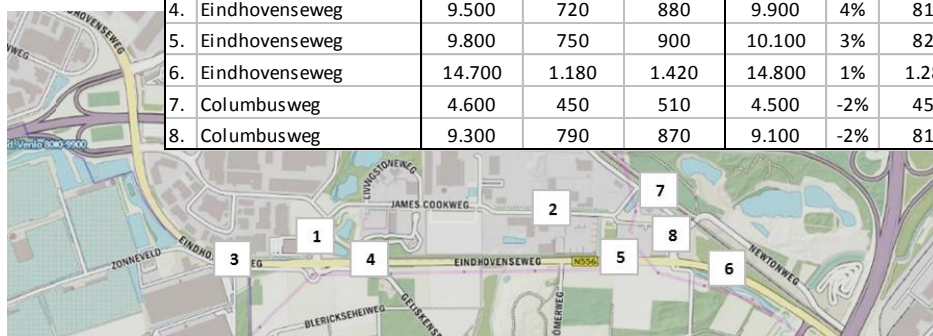
Om de verkeerseffecten als gevolg van de uitbreiding van de truckparking te beoordelen is allereerst inzicht verkregen in zowel de huidige als de toekomstige verkeersintensiteiten. Hiervoor zijn de volgende bronnen geraadpleegd:

- *Regionale verkeersmodel* welke wordt ontsloten via het Trendsportal. Hierin bevinden zich gegevens over het basisjaar van het verkeersmodel (2017) en het prognosejaar (2030);
- *KwaliteitsCentrale (KWC)*. In de KWC zijn gemiddelde gegevens (real-time) aanwezig van de met verkeerslichten geregelde kruispunten (*in PAE in plaats van motorvoertuigen*);
- *Verkeerstellingen* op de N556 welke aan de basis hebben gestaan voor het instellen van de nieuw geplaatste verkeerslichten in 2015 op de aansluitingen met de Van Heemskerckweg en Newtonweg (tellingen betreffen een momentopname).

Verkeersintensiteiten omgeving

Onderstaand een overzicht van de modelintensiteiten van wegen in de directe omgeving van de James Cookweg (in motorvoertuigen per etmaal). Uitgezonderd de Columbusweg laten deze gegevens op etmaalniveau een geringe groei van het verkeer zien in de periode tot 2030. Wanneer wordt ingezoomd op de spitsperioden valt op dat op het merendeel van de wegen in de avondspits (AS) een afname naar 2030 is waar te nemen. De beheerder van het verkeersmodel heeft aangegeven dat deze afname onder andere het gevolg is van verschillende kleine routewijzigingen als gevolg van veranderende verkeersbelastingen en vertragingen in het netwerk.

Locatie - doorsnede	Intensiteiten 2017			Intensiteiten 2030					
	etmaal	OS	AS	etmaal		OS		AS	
1. Van Heemskerckweg	2.700	240	290	2.700	0%	200	-17%	290	0%
2. James Cookweg	2.700	260	280	2.800	4%	270	4%	270	-4%
3. Eindhovenseweg	8.700	630	780	8.900	2%	670	6%	800	3%
4. Eindhovenseweg	9.500	720	880	9.900	4%	810	13%	840	-5%
5. Eindhovenseweg	9.800	750	900	10.100	3%	820	9%	860	-4%
6. Eindhovenseweg	14.700	1.180	1.420	14.800	1%	1.280	8%	1.350	-5%
7. Columbusweg	4.600	450	510	4.500	-2%	450	0%	490	-4%
8. Columbusweg	9.300	790	870	9.100	-2%	810	3%	840	-3%



De verkeersomvang van 2017 is ook vergeleken met data uit de KWC en met de tellingen uit 2015. Uit deze vergelijkingen blijkt dat:

- De tellingen uit 2015 hoger liggen dan de modelgegevens van het basisjaar 2017 en ook met gegevens van 2019 uit de KWC. De KWC 2019 is in de spitsperioden 86% en 70% van de intensiteiten 2015 en de aantallen uit het verkeersmodel liggen met 94% en 84% er tussenin;
- De verkeerslichtenregeling op beide kruispunten met de Eindhovenseweg/N556, op basis van de gegevens 2015, in de ochtendspits nog restcapaciteit heeft. De cyclustijden bedragen 72 en 81 seconden – zie Cocon output in bijlage II van deze memo.

MEMO

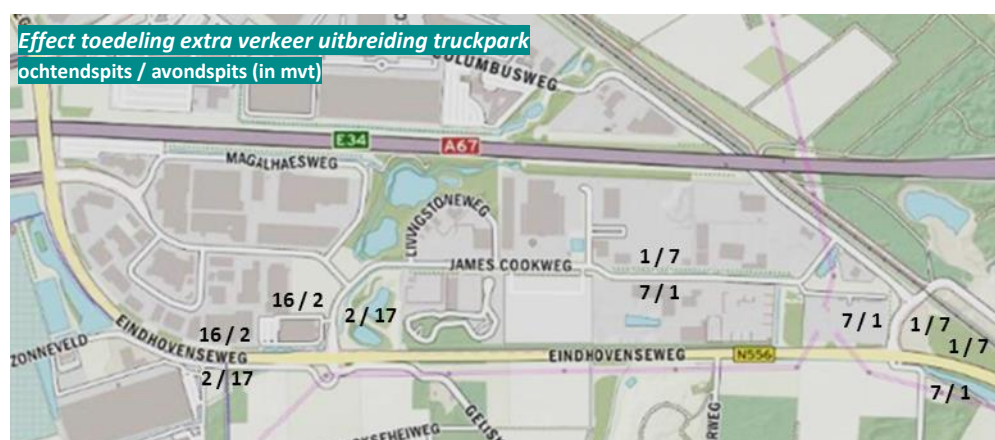
In de avondspits is een cyclustijd van 120 en 115 seconden waar te nemen. Hier is sprake van een oververzadiging. Bij afwezigheid van langzaam verkeer en verkeer uit de zuidelijke aansluiting zijn er geen afwikkelingsproblemen aanwezig. In de praktijk is het verkeersaanbod op het Heidewegske zeer beperkt.

Effect uitbreiding truckparking

In hoofdstuk 3 is ingeschat dat op etmaalniveau ruim 350 vrachtverkeerbewegingen extra gaan ontstaan wanneer de truckparking wordt uitgebreid. Aan de hand van de verdeling van het aantal aankomsten en vertrekken in beide spitsperioden – zie onderstaande tabel – is het extra verkeer toegedeeld aan de omliggende wegen. Dit om te bepalen of dit extra vrachtverkeer van invloed is op de verkeersafwikkeling. In beide spitsperioden is de verkeerstoename relatief beperkt. In een uur bijna 30 vrachtwagens die aankomen of vertrekken. Bij een gelijke verdeling is dit één vrachtwagen per twee minuten.

Voor de toedeling is de aanname gemaakt dat 70% van het aantal aankomsten en vertrekken in/uit de richting van de A67 gaat. De overige 30% is georiënteerd op de A73. De verwachting is dat het meeste vrachtverkeer afkomstig is van de vervoerscorridor op de A67. Gezien de geringe aantallen in de spitsen heeft dit ook bij een andere verdeling een beperkt effect. Op onderstaande kaart is het resultaat van de toedeling weergegeven voor de routes naar de A67 en A73. Op de Eindhovenseweg/N556 en de Van Heemskerckweg/James Cookweg is in één rijrichting de maximale toename 17 vrachtwagens in een spitsuur.

Effect (in mvt)	etmaal			OS (1u)			AS (1u)		
	totaal	70%	30%	totaal	70%	30%	totaal	70%	30%
aankomend	185	130	56	3	2	1	25	17	7
vertrekkend	169	118	51	23	16	7	2	2	1
totaal	354	248	106	26	28	8	27	19	8
voorstel verdeling/toedeling: ri. A67 70% en ri. A73 30%									



MEMO

Beoordeling verkeerssituatie

Op basis van voorgaande informatie is de conclusie dat de beperkte toename van het aantal vrachtverkeersbewegingen, als gevolg van de uitbreiding van de truckparking, nauwelijks van invloed is op de verkeersafwikkeling van wegen in de directe omgeving. Dit beoordeeld voor zowel de ochtend- als de avondspits voor zowel de huidige als de toekomstige situatie (2030). Het piekmoment van het aantal aankomsten ligt met name na de avondspits en het aantal vertrekken voor de ochtendspits.

Afwikkelingsproblemen zijn niet te verwachten omdat in 2019 de verkeersomvang lager ligt dan in 2015. De verkeerslichten op de Eindhovenseweg/N556, welke zijn ingesteld op de verkeersomvang uit 2015, bieden dan ook nog capaciteitsruimte in de komende jaren (bij de verkeerslichten liggen de cyclustijden <120 seconden). De groei in de komende jaren is zelfs beperkt en voor de avondspits is richting de toekomst een afname zichtbaar. Met deze bevindingen en de beperkte toename van het vrachtverkeer als gevolg van de uitbreiding is de conclusie dat dit nauwelijks effect heeft op de verkeersafwikkeling in de omgeving. Er is dan ook nog ruimte wanneer de truckparking in de toekomst op werkdagen een volledige bezetting mocht hebben (100%) of wanneer sprake is van andere routekeuzes door het vrachtverkeer.

Het profiel van de James Cookweg (50 km/uur) is vrij breed en kan het (extra) vrachtverkeer veilig afwikkelen. Aan weerszijden zijn fietsstroken aanwezig om de positie van fietsers te benadrukken. Uit waarnemingen in de ochtendspits zijn geen/nauwelijks fietsers in de omgeving waargenomen. Het aantal fietsers op het bedrijventerrein is dan ook laag. De rode markering van de fietsstroken is op diverse gedeelten versleten en niet altijd is duidelijk dat deze fietsstroken de juridische status hebben (aanwezigheid van fietssymbool). Aanbevolen wordt om dit met onderhoudswerkzaamheden te herstellen.



Met de uitbreiding van de truckparking worden een nieuwe in- en uitrit aan de James Cookweg voorzien. De inrit is voorzien naast de bestaande toegang tot de parking. Voor de verkeersveiligheid heeft dit geen negatieve gevolgen omdat op deze locatie in de bestaande situatie ook al (vracht)verkeersbewegingen plaatsvinden. De nieuwe uitrit komt schuin tegenover de aansluiting met de Livingstoneweg te liggen naast de toegangsweg naar het recyclingbedrijf op nummer 41. Ondanks dat deze ontsluiting net na de bocht is gelegen – komende uit de richting van de Eindhovenseweg/N556 – hebben chauffeurs bij het verlaten van de parking voldoende zicht op verkeer uit deze richting. Omdat het aantal fietsers laag is en de piekmomenten van het aantal aankomsten en vertrekken veelal buiten de spitsperioden liggen zijn ook geen negatieve gevolgen voor het fietsverkeer te verwachten.

MEMO

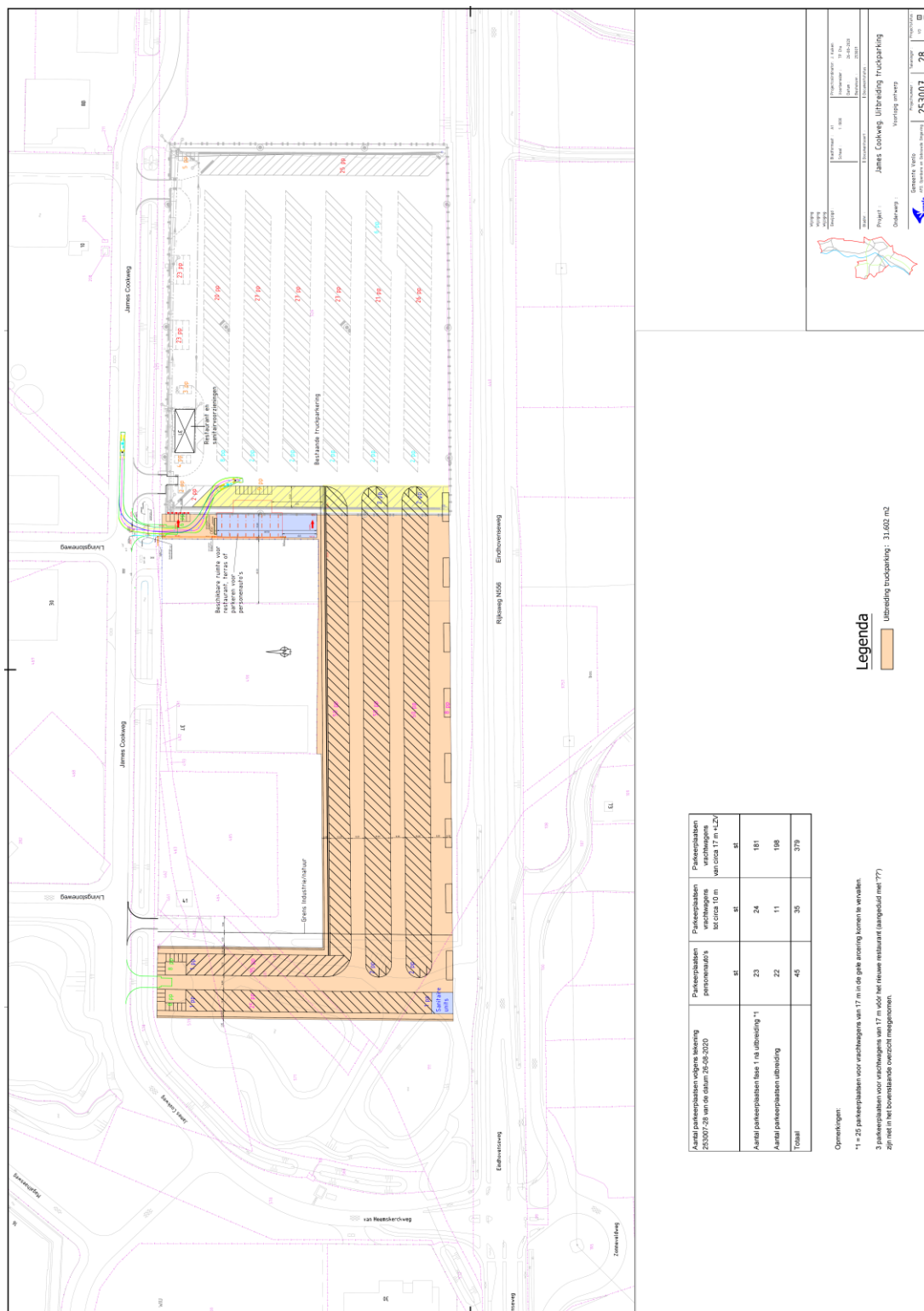
5. Conclusie

In algemene zin kan worden gesteld dat de truckparking gunstig wordt ontsloten via Eindhovenseweg/N556 naar de A67 en A73. Het aantal extra vrachtverkeersbewegingen als gevolg van de uitbreiding van de truckparking is beperkt en door de relatief lage verkeersintensiteiten op het bedrijventerrein worden geen capaciteitsknelpunten verwacht. Dit geldt ook voor de verkeersafwikkeling bij de verkeerslichten op de Eindhovenseweg/N556. De toename van het vrachtverkeer is beperkt in de spitsperioden en heeft daarmee nauwelijks invloed op de verwerkingscapaciteit van de verkeerslichten. De verkeerslichten hebben nu nog voldoende restryimte in de regeling om de geringe groei van het aantal vrachtverkeersbewegingen af te wikkelen.

Het ruime profiel van de wegen op het bedrijventerrein zijn geschikt voor de afwikkeling van het vrachtverkeer. Vanuit het oogpunt verkeersveiligheid zijn er eveneens geen problemen te verwachten. Vrachtverkeer kan dus op een verkeersveilige manier van en naar de truckparking rijden.

MEMO

Bijlage I – Voorlopig ontwerp uitbreiding truckparking



MEMO

Bijlage II – Huidige verkeersafwikkeling kruispunten N566

COCON OUTPUT Ochtendspits 1190

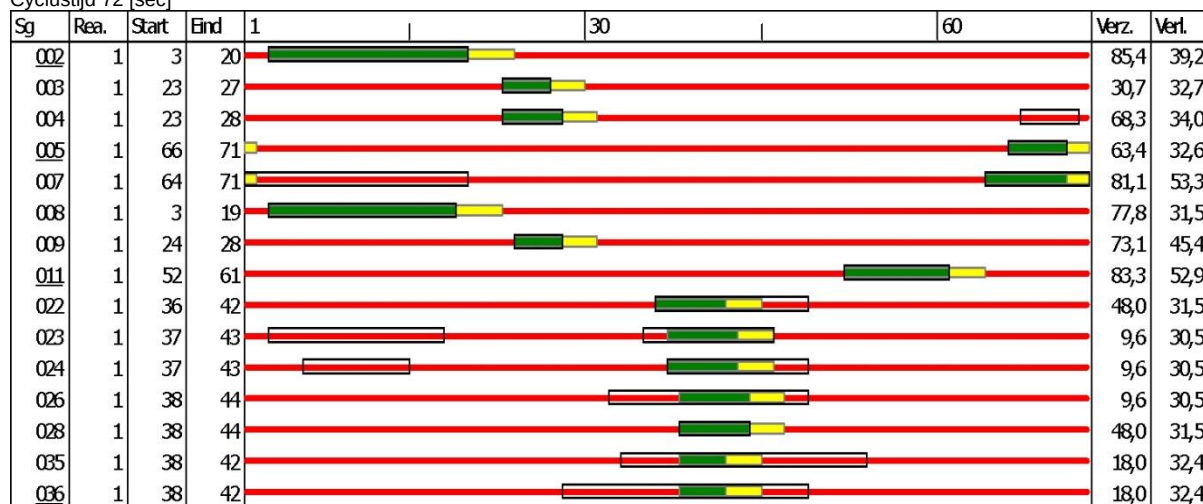
Kruispunt: **N566 - Heemskerkweg**
 Vormgevingsvariant: Bestaande vormgeving (intensiteiten 2020)
 Belastingsvariant: **Ochtendspits**
 Regelingsvariant: Regeling 2020

Commentaar

Bij de schouw is het aantal voetgangers bijna nihil
 Bij de berekeningen is deze dan ook op 6 seconden ingesteld en niet op 12 seconden
 Hiermee wordt de voetgangers dus wel meegenomen, maar niet voor 100 %

Fasendiagram

Cyclustijd 72 [sec]


Evaluatie gegevens

Signaal- groep	Int.	Cap.	Eff. groen	Verz. graad	Gem. verl.tijd	Delay	Gem. stops	Gem.max. wachtrij	Overf. queue	Opstel cap.	Verw. overschr.	Benod. opst.cap. P=5[%]	Benod. opst.cap. P=10[%]
	[pae/u]	[pae/u]	[sec]	[%]	[sec]	[pae.u/u]	[pae/sec]	[pae]	[pae]	[m]	[/u]	[m]	[m]
002	393	1950	17	85	39,2	4,3	0,12	8,0	1,6	200	0	84	78
003	29	1700	4	31	32,7	0,3	0,01	0,5	0,0	55	0	18	12
004	83	1750	5	68	34,0	0,8	0,02	1,6	0,0	50	0	30	24
005	77	1750	5	63	32,6	0,7	0,02	1,4	0,0	50	0	30	24
007	138	1750	7	81	53,3	2,0	0,05	3,5	1,0	80	0	42	42
008	337	1950	16	78	31,5	2,9	0,09	6,0	0,6	200	0	66	60
009	69	1700	4	73	45,4	0,9	0,02	1,6	0,3	35	0	24	24
011	177	1700	9	83	52,9	2,6	0,06	4,5	1,3	50	2	48	48
022	40	1000	6	48	31,5	0,4	0,01	-	0,0	999	-	-	-
023	40	5000	6	10	30,5	0,3	0,01	-	0,0	100	-	-	-
024	40	5000	6	10	30,5	0,3	0,01	-	0,0	100	-	-	-
026	40	5000	6	10	30,5	0,3	0,01	-	0,0	100	-	-	-
028	40	1000	6	48	31,5	0,4	0,01	-	0,0	999	-	-	-
035	100	9999	4	18	32,4	0,9	0,02	-	0,0	999	-	-	-
036	100	9999	4	18	32,4	0,9	0,02	-	0,0	999	-	-	-

MEMO

COCON OUTPUT Avondspits 1190

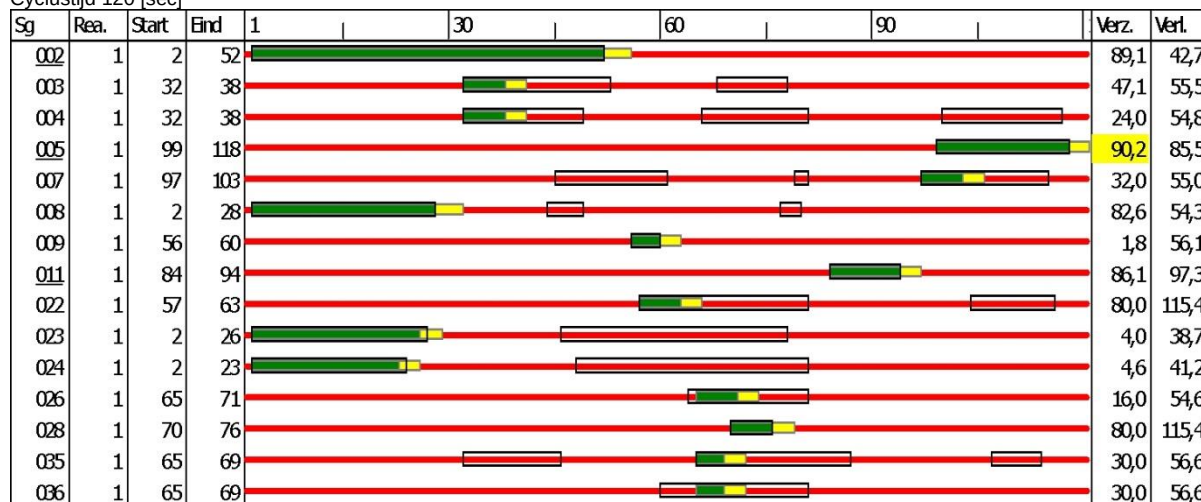
Kruispunt: **N566 - Heemskerkweg**
 Vormgevingsvariant: Bestaande vormgeving (intensiteiten 2020)
 Belastingsvariant: **Avondspits**
 Regelingsvariant: Regeling 2020

Commentaar

Bij de schouw is het aantal voetgangers bijna nihil
 Bij de berekeningen is deze dan ook op 6 seconden ingesteld en niet op 12 seconden
 Hiermee wordt de voetgangers dus wel meegenomen, maar niet voor 100 %

Fasendiagram

Cyclustijd 120 [sec]



Evaluatie gegevens

Signaal-groep	Int.	Cap.	Eff. groen	Verz. graad	Gem. verl.tijd	Delay	Gem. stops	Gem.max. wachtrij	Overf. queue	Opstel cap.	Verw. overschr.	Benod. opst.cap. P=5[%]	Benod. opst.cap. P=10[%]
	[pae/u]	[pae/u]	[sec]	[%]	[sec]	[pae.u/u]	[pae/sec]	[pae]	[pae]	[m]	[/u]	[m]	[m]
002	724	1950	50	89	42,7	8,6	0,19	19,1	2,3	200	0	162	150
003	40	1700	6	47	55,5	0,6	0,01	1,2	0,0	55	0	24	24
004	21	1750	6	24	54,8	0,3	0,01	0,7	0,0	50	0	18	18
005	250	1750	19	90	85,5	5,9	0,08	10,3	2,8	50	26	96	90
007	28	1750	6	32	55,0	0,4	0,01	0,9	0,0	80	0	24	18
008	349	1950	26	83	54,3	5,3	0,09	10,8	1,1	200	0	102	96
009	1	1700	4	2	56,1	0,0	0,00	0,0	0,0	35	0	6	6
011	122	1700	10	86	97,3	3,3	0,04	5,5	1,7	50	6	60	54
022	40	1000	6	80	115,4	1,3	0,02	-	0,8	999	-	-	-
023	40	5000	24	4	38,7	0,4	0,01	-	0,0	100	-	-	-
024	40	5000	21	5	41,2	0,5	0,01	-	0,0	100	-	-	-
026	40	5000	6	16	54,6	0,6	0,01	-	0,0	100	-	-	-
028	40	1000	6	80	115,4	1,3	0,02	-	0,8	999	-	-	-
035	100	9999	4	30	56,6	1,6	0,02	-	0,0	999	-	-	-
036	100	9999	4	30	56,6	1,6	0,02	-	0,0	999	-	-	-

MEMO

COCON OUTPUT Ochtendspits 1200

Kruispunt: **N566 - Columbusweg**
 Vormgevingsvariant: Bestaande vormgeving (intensiteiten 2020)
 Belastingsvariant: **Ochtendspits**
 Regelingsvariant: Regeling 2020

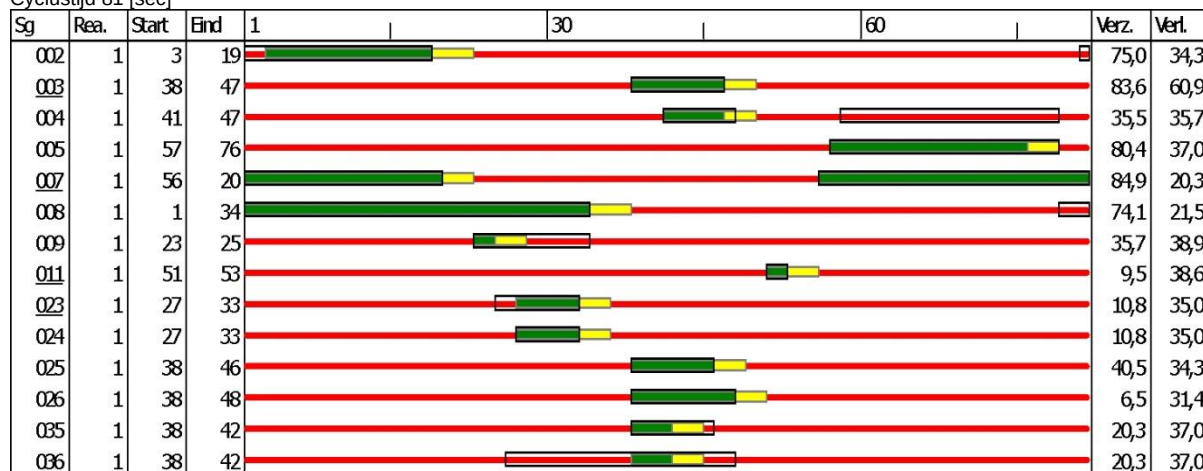
Commentaar

Bij de schouw is het aantal voetgangers bijna nihil
 Bij de berekeningen is deze dan ook op 6 seconden ingesteld en niet op 12 seconden
 Hiermee wordt de voetgangers dus wel meegenomen, maar niet voor 100 %

Signaalgroep 09 en 11 zijn ook zeer beperkt aanwezig.

Fasendiagram

Cyclustijd 81 [sec]



Evaluatie gegevens

Signaal- groep	Int.	Cap.	Eff. groen	Verz. graad	Gem. verl.tijd	Delay	Gem. stops	Gem.max. wachtrij	Overf. queue	Opstel cap.	Verw. overschr.	Benod. opst.cap. P=5[%]	Benod. opst.cap. P=10[%]
	[pae/u]	[pae/u]	[sec]	[%]	[sec]	[pae.u/u]	[pae/sec]	[pae]	[pae]	[m]	[u]	[m]	[m]
002	289	1950	16	75	34,3	2,8	0,07	5,7	0,4	200	0	60	54
003	158	1700	9	84	60,9	2,7	0,05	4,6	1,3	70	0	48	48
004	46	1750	6	36	35,7	0,5	0,01	0,9	0,0	150	0	24	18
005	330	1750	19	80	37,0	3,4	0,09	7,0	0,9	150	0	72	66
007	825	1750	45	85	20,3	4,6	0,19	11,7	1,4	80	15	108	102
008	589	1950	33	74	21,5	3,5	0,13	8,8	0,2	200	0	90	78
009	15	1700	2	36	38,9	0,2	0,00	0,3	0,0	35	0	12	12
011	4	1700	2	10	38,6	0,0	0,00	0,1	0,0	50	0	12	6
023	40	5000	6	11	35,0	0,4	0,01	-	0,0	100	-	-	-
024	40	5000	6	11	35,0	0,4	0,01	-	0,0	100	-	-	-
025	40	1000	8	40	34,3	0,4	0,01	-	0,0	999	-	-	-
026	40	5000	10	6	31,4	0,3	0,01	-	0,0	100	-	-	-
035	100	9999	4	20	37,0	1,0	0,02	-	0,0	999	-	-	-
036	100	9999	4	20	37,0	1,0	0,02	-	0,0	999	-	-	-

MEMO

COCON OUTPUT Avondspits 1200

Kruispunt: **N566 - Columbusweg**
 Vormgevingsvariant: Bestaande vormgeving (intensiteiten 2020)
 Belastingsvariant: **Avondspits**
 Regelingsvariant: Regeling 2020

Commentaar

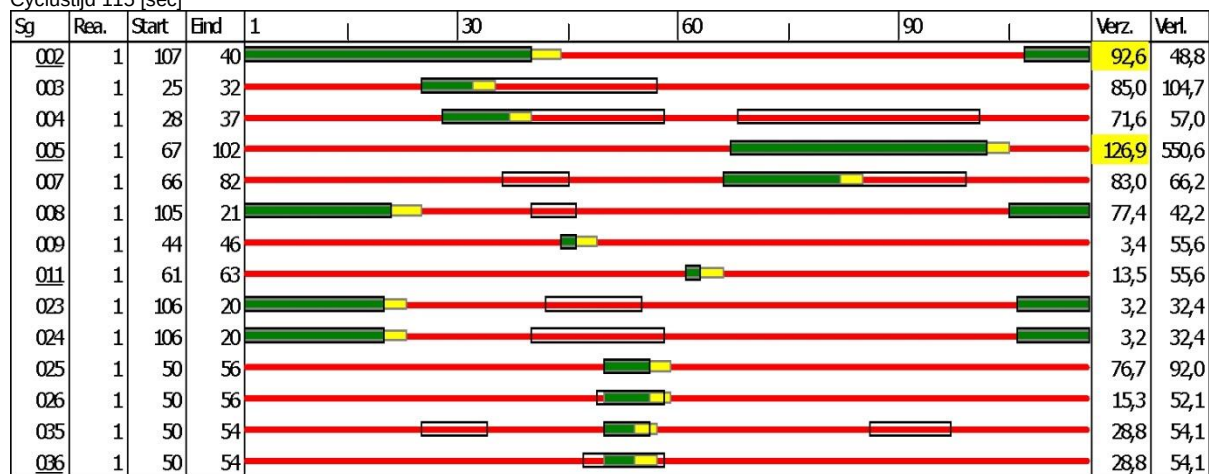
Bij de schouw is het aantal voetgangers bijna nihil
 Bij de berekeningen is deze dan ook op 4 seconden ingesteld en niet op 12 seconden
 Hiermee wordt de voetgangers dus wel meegenomen, maar niet voor 100 %

De signaalgroepen 09 en 11 zijn zeer beperkt - ook hier is de groen duur van beperkt.

Er is sprake van oververzadiging ja, maar indien het langzaam verkeer en SG11 er niet zijn, kan dit conform makkelijk afgewikkeld worden.

Fasendiagram

Cyclustijd 115 [sec]



Evaluatie gegevens

Signaal- groep	Int.	Cap.	Eff. groen	Verz. graad	Gem. verl.tijd	Delay	Gem. stops	Gem.max. wachtrij	Overf. queue	Opstel cap.	Verw. overschr.	Benod. opst.cap. P=5[%]	Benod. opst.cap. P=10[%]
	[pae/u]	[pae/u]	[sec]	[%]	[sec]	[pae.u/u]	[pae/sec]	[pae]	[pae]	[m]	[/u]	[m]	[m]
002	754	1950	48	93	48,8	10,2	0,21	21,1	3,8	200	0	174	168
003	88	1700	7	85	104,7	2,6	0,03	4,1	1,5	70	0	48	42
004	98	1750	9	72	57,0	1,6	0,03	3,1	0,2	150	0	42	36
005	676	1750	35	127	550,6	103,4	0,78	110,6	74,7	150	31	732	720
007	202	1750	16	83	66,2	3,7	0,06	7,0	1,2	80	1	72	66
008	407	1950	31	77	42,2	4,8	0,10	10,7	0,5	200	0	108	96
009	1	1700	2	3	55,6	0,0	0,00	0,0	0,0	35	0	6	6
011	4	1700	2	14	55,6	0,1	0,00	0,1	0,0	50	0	12	12
023	40	5000	29	3	32,4	0,4	0,01	-	0,0	100	-	-	-
024	40	5000	29	3	32,4	0,4	0,01	-	0,0	100	-	-	-
025	40	1000	6	77	92,0	1,0	0,01	-	0,6	999	-	-	-
026	40	5000	6	15	52,1	0,6	0,01	-	0,0	100	-	-	-
035	100	9999	4	29	54,1	1,5	0,02	-	0,0	999	-	-	-
036	100	9999	4	29	54,1	1,5	0,02	-	0,0	999	-	-	-