

"GOL kan echt beter!"

Kenmerk : VGNB20180601 002

Datum : 1 juni 2018

Aan : Leden van Provinciale Staten N.Brabant en
gedeputeerde E. van Merrienboer.

Bewonersvariant GOL niet duurder dan plan Provincie.

Vandaag bieden wij u de kostenraming aan die het Ingenieursbureau van de gemeente Rotterdam heeft gemaakt op verzoek van bewoners en de Stichting van GOL naar Beter. Uit deze raming blijkt dat de kosten van de bewonersvariant ca. 39 miljoen Euro bedragen. Dit is een belangrijk gegeven in de discussie over de bewonersvariant.

De bewonersvariant van de Stichting van GOL naar Beter voor aanpassing van de wegenstructuur bij Waalwijk en Drunen kost circa 39 miljoen. Dit is ongeveer gelijk aan de kosten van het GOL-plan van de provincie. Er is steeds gesteld dat het bewonersplan 2x zo duur zou zijn. Het onderzoek wijst uit dat dit niet juist is.

De bewoners hebben met eigen middelen een onafhankelijke professionele kostenraming laten maken. Dit rapport van het ingenieursbureau is op 1 juni 2018 aan u aangeboden. Er is dezelfde methodiek gebruikt als de provincie heeft gebruikt voor de berekeningen voor het GOL plan.

In het recent gepubliceerde concept rapport van de provinciale auditcommissie zijn aanwijzingen die het verschil kunnen verklaren. De provincie heeft de bewonersvariant eigenhandig zodanig aangepast dat de maximumsnelheid op een gedeelte van de A59 kan worden verhoogd. Dat kost meteen tientallen miljoenen meer. In het provinciale plan zijn zulke aanpassingen niet opgenomen.

De financiële baten voor het autoverkeer van het bewonersalternatief zijn zodanig dat het voorstel naar verwachting zelfs positief uitpakt t.o.v. het huidige GOL plan. Dit hebben deskundigen meermalen richting de Stichting geuit. Indien ook maatschappelijke baten zoals het behoud van natuur en landschap in ogenschouw worden genomen dan valt het alternatief naar verwachting zeker gunstig uit.

Een sterk punt van de bewonersvariant is dat de Baardwijkse Overlaat wordt vrijgehouden voor natuur, landschap en cultuurhistorie. Daarmee voldoet alleen deze variant aan een van hoofddoelen van de *integrale Gebiedsontwikkeling* Oostelijke Langstraat (GOL): Versterking en behoud van natuur en landschap.

Ook bij Vlijmen-Oost speelt eenzelfde situatie: een grote aantasting van de groene ruimte waar door bewoners ook een goed en goedkoper alternatief is voorgesteld. Ook hier heeft de provincie dit alternatief verworpen en gekozen voor opoffering van groene ruimte ten gunste van het autoverkeer.

Voor de Stichting is het dan ook helder dat het een zeer wenselijke stap zou zijn om een goede, transparante en brede analyse op alle aspecten van de nu voorliggende bewonersvariant te maken. De Provinciale Staten kunnen dit voordat zij de Ontwerpplannen voor het PIP-GOL vaststellen, aan de Gedeputeerde vragen.



Gemeente Rotterdam

Raming GOL verbeterde variant 72a

opdrachtgever:

Bewonerscollectief Drunen/Vlijmen

t.a.v. E. van Uijen



Van

Willem Stolk, kostendeskundige

Gerard Poiesz, projectleider

Datum

30 mei 2018





Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	De vraag van GOL naar Beter	4
1.2	Het Ingenieursbureau van Stadsontwikkeling Rotterdam	4
1.3	Het rapport	4
2	Uitgangspunten	5
2.1	Scope	5
2.2	Uit te zoeken punten	6
2.3	Gebruikte publicaties en algemene gegevens	7
2.4	Constructieopbouw	7
2.4.1	Bodemkwaliteit	7
2.4.2	Geotechniek	8
2.4.3	Aanleghoogte	8
2.4.4	Opbouw weg	9
2.4.5	Kunstwerken	9
2.4.6	Kabels en leidingen	9
3	Uitwerking raming	10
3.1	De opbouw	10
3.2	BTW	10
3.3	Prijspeil	10
3.4	Totaal	11
4	Conclusies en aanbevelingen	12
4.1	Vergelijken	12
4.2	Kanttelingen	12
4.3	Verdere optimalisatie	12
5	Bijlagen	14

1 Inleiding

1.1 De vraag van GOL naar Beter

In april 2018 heeft het Bewonerscollectief Drunen/Vlijmen het Ingenieursbureau van het cluster Stadsontwikkeling van de gemeente Rotterdam benaderd voor het maken van een SSK-raming. Het betreft een raming voor een oplossingsvariant die het Bewonerscollectief Drunen/Vlijmen heeft aangedragen bij de organisatie van de Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat (GOL). Deze raming is gewenst omdat deze oplossingsvariant door de organisatie van GOL als te duur is beoordeeld, terwijl deze op essentiële andere punten beter scoort dan andere varianten. Het Bewonerscollectief Drunen/Vlijmen wil dan ook haar variant onderbouwd hebben met een onafhankelijke raming en beoordeling van de oplossing die zij heeft voorgesteld. De raming is gebaseerd op het ontwerp dat bekend staat als 'variant 72a'. Naar aanleiding van een expertsessie op 12-10-2017 is deze variant verder geoptimaliseerd, zodat we in het vervolg zullen spreken over 'verbeterde variant 72a'.

1.2 Het Ingenieursbureau van Stadsontwikkeling Rotterdam

Het Ingenieursbureau van de gemeente Rotterdam heeft een lange geschiedenis. Het heeft veel ervaring met vraagstukken van technische aard in een verstedelijkte omgeving. Het Ingenieursbureau is dan ook betrokken bij alle (grote) projecten in Rotterdam en adviseert ook bij diverse projecten daar buiten. Grote recentelijk uitgevoerde projecten zijn: de bouw van het nieuwe Centraal Station en het realiseren daar van diverse ondergrondse parkeervoorzieningen voor auto's en fietsen. Verder de ombouw van en aansluiting van Randstadrail naar Den Haag op het metronet. Op dit moment wordt de renovatie en restauratie van de Maastunnel uitgevoerd. Verder heeft het Ingenieursbureau samenwerkingsverbanden met de ingenieursbureaus van Amsterdam, Den Haag en Utrecht en Rijkswaterstaat.

1.3 Het rapport

De rapportage is opgesteld met de volgende onderwerpen.

- **Uitgangspunten:** het betreft informatie die voornamelijk door het Bewonerscollectief Drunen/Vlijmen is aangedragen, informatie uit openbaar toegankelijke gegevens en bestanden en kennis die bij het Ingenieursbureau aanwezig is.
- **Uitwerking:** de globale opzet van het aangenomen ontwerp en raming.
- **Conclusies en aanbevelingen:** de beoordelingen en de uitkomsten van de ramingen, het Ingenieursbureau geeft aan de partijen een advies mee voor mogelijke oplossingen.

2 Uitgangspunten

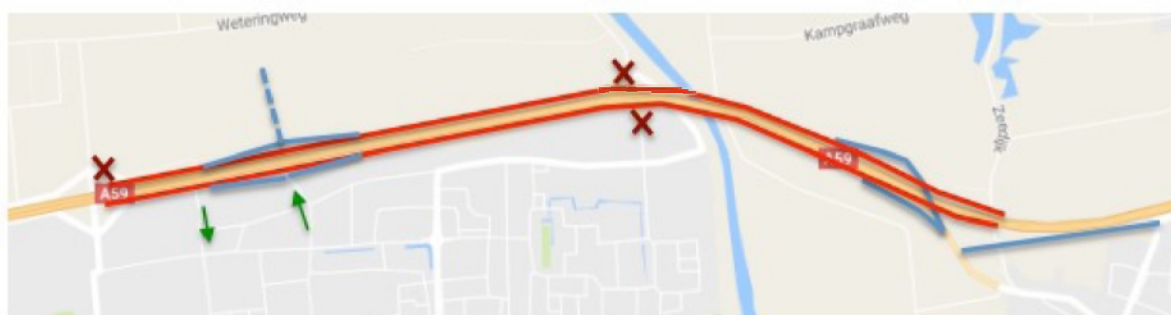
2.1 Scope

Basis voor de raming is:

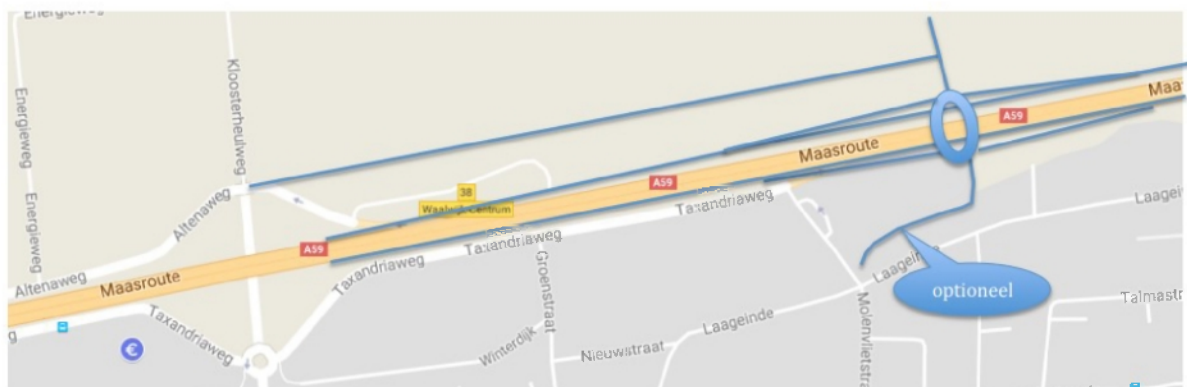
- een door het Bewonerscollectief Drunen/Vlijmen aangeleverde schetstekening 'optimalisatie expertsessie d.d.12-10-2017, zie **bijlage 1**.

- een overzicht van de benodigde maatregelen verbeterde variant 72a:

- **Aanleg van (enkelstrooks)parallelbanen** vanaf Hertog Janstraat te Waalwijk tot aan molen te Drunen (ontwerpsnelheid 80 km/u). Eén strook ten noorden en één ten zuiden van de huidige A59;
- hiervoor zal deels de huidige zuidelijke hoofdrijbaan benut kunnen/moeten worden en zal dus **een nieuwe verschoven hoofdrijbaan** aangelegd moeten worden tussen de Hertog Janstraat en het Drongelens kanaal.
Ten oosten van het Drongelens kanaal kunnen de parallelbanen ten noorden en ten zuiden van de huidige hoofdrijbaan worden aangelegd en kunnen de huidige hoofdrijbanen worden gehandhaafd. De directe aansluiting van toe- en afrit 40 op de hoofdrijbaan vervalt en wordt aangesloten op de parallelrijbaan.
- **Verbreding brug Drongelens kanaal t.b.v. de zuidelijke parallelbaan.** Voor de noordelijke parallelbaan kan het huidige weefvak oprit 40/afrit 39 worden benut, aangezien aansluiting 39 vervalt. De parallelbaan wordt van de hoofdrijbaan gescheiden d.m.v. een barrier. De benodigde ruimte kan worden gevonden door de bestaande barriers op de brug dicht naar elkaar te schuiven.
- **Aanleg van een nieuwe aansluiting 38/39** ten oosten van de voormalige garage 'Appels' d.m.v. een dubbel viaduct over de A59.
- Aansluiting van **aansluiting 40 op de parallelbanen.**
- Huidige **aansluitingen 38 en 39 kunnen vervallen** en via de Taxandriaweg en de structuur van het nieuwe bedrijventerrein Haven 8/9 worden opgevangen. Onderdeel is een verbindingsweg vanaf de nieuwe aansluiting aan de noordzijde naar de Kloosterheulweg / onderdoorgang Hertog Janstraat. De zuidelijke aansluiting naar Laageindsestoep / Molenvlietstraat is optioneel.



Overzicht totale variant



Detail nieuwe aansluiting 38/39

De hierboven genoemde informatie is door het Ingenieursbureau verder uitgewerkt naar een tekening om de hoeveelheden en begrenzingen te kunnen bepalen, **bijlage 2**. Specifieke maatregelen, zoals ruimtebesparende constructies die van invloed zijn op de raming, zijn in deze tekening verwerkt.

Een belangrijk verschil met de schetstekening uit de expertsessie van 12-10-2017 (bijlage 1) is de ruimte tussen de snelweg en de parallelbanen. In bijlage 1 is deze 13 m (obstakelvrije ruimte conform de ROA). Aangezien er geen duidelijke aanwijzingen zijn dat een obstakelvrije zone beter presteert dan een geleiderail (SWOV-publicatie R-2017-16 'Veilige berm langs autosnelwegen: obstakelvrije zone, geleiderails of beide?'), is in de geraamde variant (bijlage 2) van het laatste uitgegaan. Het voordeel is dat door de kleinere ruimte tussen de snelweg en de parallelbanen aanzienlijke kosten kunnen worden bespaard.

2.2 Uit te zoeken punten

In het voorkeursalternatief van GOL kan de tunnel in het verlengde van de Eindstraat (oprit 40) benut worden voor landbouwverkeer. In de 'verbeterde variant 72a' is dat niet mogelijk.

Het realiseren van een nieuwe landbouwtunnel onder de A59 is een relatief dure oplossing voor een verbinding die waarschijnlijk niet heel intensief zal worden gebruikt. Wij adviseren dan ook om na te gaan of er andere oplossingen denkbaar zijn. Gedacht kan worden aan een herverkaveling van landbouwgronden, waarbij agrariërs niet meer met hun voertuigen hoeven om te rijden. De tunnel is derhalve niet opgenomen in de raming. Dit is een lokaal probleem dat ook lokaal afgewogen kan worden.

De tekening die is bijgevoegd als bijlage 2 is bedoeld als ramingstekening. Bij nadere uitwerking zal moeten blijken of alle aannames ook verkeerskundig haalbaar zijn. Met name het invoegen van de noordelijke parallelbaan op de bestaande brug over het Drongelens kanaal vereist enige studie. Omdat we nu niet met zekerheid kunnen stellen dat de getekende oplossing haalbaar is, hebben we de kosten voor een eventuele extra brug apart benoemd.

2.3 Gebruikte publicaties en algemene gegevens

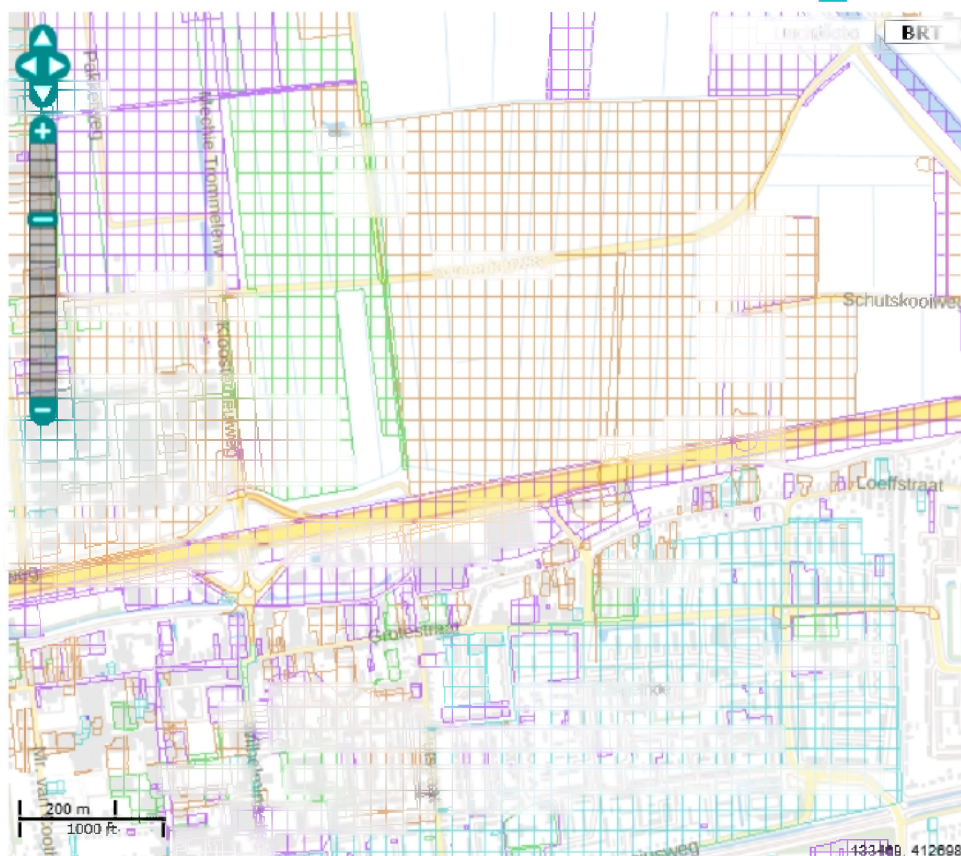
1. 3D-ondergrond van de A59, Rijkswaterstaat
2. Digitale ondergrond van de omgeving, GBKN
3. DINOloket van TNO, Geologische Dienst Nederland, voor geotechnische bodemgegevens
4. Bodemloket, voor milieutechnische bodemgegevens
5. NAP-hoogtes via Actueel Hoogtebestand Nederland (AHN)
6. Actuele ramingskentallen via gwwkosten.nl en Bouwkostenkompas 2018
7. StatLine Grond-, weg- en waterbouw (GWW), CBS, 28 februari 2018
8. Standaardsystematiek voor Kostenramingen (SSK2010), CROW
9. Info uit KLIC (alleen ten westen van Drongelens Kanaal)
10. Veilige berm langs autosnelwegen: obstakelvrije zone, geleiderails of beide?, SWOV R-2017-16

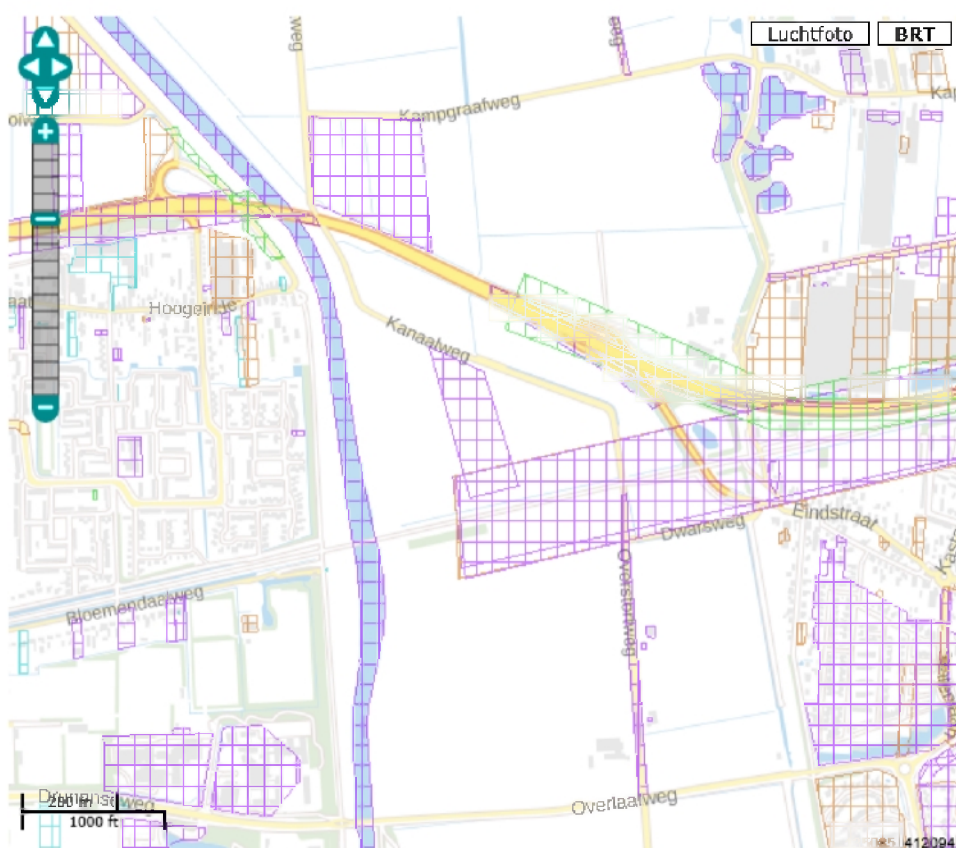
2.4 Constructieopbouw

2.4.1 Bodemkwaliteit

De informatie die verkregen is via het Bodemloket, laat zien dat er op enkele plekken een saneringsmaatregel nodig is. In de raming is hier een stelpost voor opgenomen.

- Gegevens aanwezig, status onbekend
- Saneringsactiviteit
- Voldoende onderzocht/gesaneerd
- Onderzoek uitvoeren
- Historie bekend





2.4.2 Geotechniek

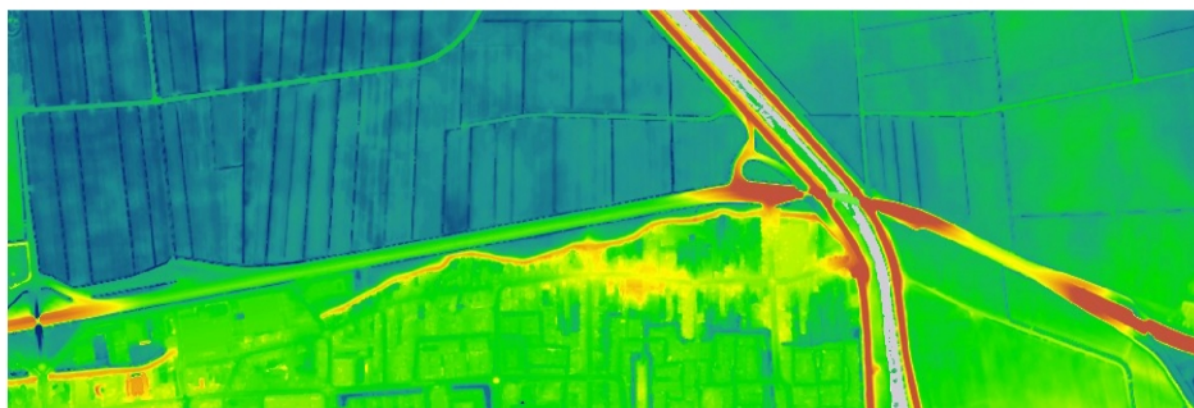
De informatie die verkregen is via het DINOloket, laat zien dat de bodem voornamelijk bestaat uit zand met plaatselijk enkele meters slappe lagen. In de raming is gerekend met een voorbelasting ter plaatse van de bestaande watergangen. Daarnaast is het percentage 'nader te detailleren' in de deelraming Bouwrijpmaken verhoogd om elders voorbelasting te kunnen realiseren.

2.4.3 Aanleghoogte

Gedeelte ten westen van het Drongelens kanaal

De huidige snelweg ligt op ca. +2,10 m NAP.

De maaiveldhoogte aan weerszijden van de A59 varieert tussen ca. +0,80 m en +1,20 m NAP.





In de raming is er vanuit gegaan dat de verschoven hoofdrijbaan en parallelbanen ook op ca. +2,10 m NAP worden aangelegd.

Voor de verbindingsweg tussen de nieuwe aansluiting 38/39 en de Kloosterheulweg is een aanleghoogte van +1,60 m NAP aangehouden.

Gedeelte ten oosten van het Drongelens kanaal

De huidige snelweg ligt op ca. +2,70 m NAP.

De maaiveldhoogte aan de noordzijde van de A59 ligt op ca. +1,30 m NAP, aan de zuidzijde op ca. +1,60 m NAP.

In de raming is er vanuit gegaan dat de parallelbanen ook op ca. +2,70 m NAP worden aangelegd.

2.4.4 Opbouw weg

Voor de opbouw van de wegen is het volgende aangehouden, van boven naar beneden:

Snelweg

250 mm asfalt met een deklaag van ZOAB

300 mm betongranulaat

minimaal 600 mm zand

Overige wegen

200 mm asfalt

300 mm betongranulaat

minimaal 600 mm zand

2.4.5 Kunstwerken

Voor de op- en afritten van de nieuwe aansluiting 38/39 is een hellingpercentage van 3,5% aangehouden. Bij een hoogteverschil van 6,00 tot 6,50 m resulteert dit in een lengte van 170 tot 185 m.

Om het ruimtegebruik te beperken, is voor de opritten aan de zuidzijde van de A59 gerekend met een constructie van gewapende grond.

Bij de nieuwe brug over het Drongelens Kanaal is rekening gehouden met de benodigde ruimte voor een faunapassage.

2.4.6 Kabels en leidingen

We beschikken voor wat betreft de kabels en leidingen alleen over informatie uit de KLIC-melding die voor deze raming is gedaan. Daarbij zijn alleen gegevens over de ligging van kabels en leidingen ten westen van het Drongelens Kanaal beschikbaar. Voor de kabels ten oosten van het kanaal is een inschatting gemaakt.

Voor het zo nodig verleggen van telecomkabels zullen voor het project geen kosten worden doorberekend in gevolge de gedoogbepaling in de Telecomwet. Voor het omleggen van de stuurkabels van Rijkswaterstaat en middenspanningskabels van Enexis zijn in de raming wel vervangingsbedragen opgenomen. Wellicht zou bij oudere kabels een lagere schadecompensatie van toepassing zijn.

3 Uitwerking raming

3.1 De opbouw

De raming is opgebouwd uit het opsplitsen van het project in de volgende categorieën:

- Bouwkosten:
 - Bouwrijpmaken
 - Verleggen van de hoofdrijbanen van de A59
 - Aanleg van de parallelrijbanen
 - Het maken van de aansluitingen
 - Aanleg van de kunstwerken
- Aanleg noordelijke verbinding richting Kloosterheulweg
- Vastgoedkosten
- Engineeringskosten
- Overige bijkomende kosten

De directe kosten zijn opgehoogd met 10% nader te detailleren, voor grondwerk is een percentage van 20% gebruikt. Per object is een risicoreservering gerekend van 10%. Daarnaast is over het totale project nog een risicoreservering gerekend van 15%.

Voor een nadere uitleg verwijzen wij naar de beschrijving van de SSK-ramingsystematiek.

3.2 BTW

Het maken van een aanspraak op het BTW-compensatiefonds is alleen mogelijk wanneer de opdrachtgever (provincie of gemeente) van de werken als eigenaar van de gronden kan handelen (grond moet in vol eigendom of in erfpacht bij de provincie zijn wanneer zij als opdrachtgever optreedt). Bij de aanleg op nieuw te verwerven gronden zal dit geen probleem zijn. Dit kan bijvoorbeeld wel tot BTW-kosten leiden wanneer bijvoorbeeld de snelweg wordt omgelegd (grond van Rijksvastgoed). Deze kosten zijn niet meegenomen in de raming. Door strategisch hiermee om te gaan kan echter veel geld worden bespaard. Gebruikelijk is om dit apart te analyseren.

3.3 Prijspeil

De raming is gemaakt op het prijspeil van 2018. De prijzen zijn ten opzichte van 2017 gemiddeld (vanuit kwartaalbericht CBS voor wegen en viaducten (GWW)) 3% gestegen. Het verschil met 2016 t.o.v. 2018 is ongeveer 9%. Wij stellen dan ook voor deze cijfers te gebruiken voor de vergelijking met ramingen uit deze periode. Als basis is hiervoor de StatLine Grond-, weg- en waterbouw (GWW), CBS, 28 februari 2018 gebruikt.



3.4 Totaal

Voor een goede vergelijking hebben we een basisraming gemaakt met een noordelijke aansluiting naar de Kloosterheulweg.

De investeringskosten bedragen 38,7 miljoen euro excl. BTW.

In plaats van de noordelijke aansluiting kan er een zuidelijk aansluiting worden gemaakt. Deze variant naar de Laageindsestoep is geraamd op 40,6 miljoen euro excl. BTW.

Eventuele meerkosten van een brug over het Drongelens Kanaal en een viaduct over de Hoogeindse Rondweg ten behoeve van de noordelijke parallelbaan, wanneer samenvoegen op bestaande brug niet mogelijk is, bedragen 6 miljoen euro excl. BTW.

4 Conclusies en aanbevelingen

4.1 Vergelijken

De einduitkomst is een bedrag van **38,7 miljoen euro**, excl. BTW.

Om dit bedrag met andere alternatieven te vergelijken zal moeten worden bekeken of in de ramingen die de provincie Brabant heeft laten maken een inschatting van de BTW is opgenomen. Voorts zal men moeten kijken naar de risicoschattingen. In totaal van onze raming is een risicoreservering van 25% opgenomen (10% objectrisico en 15% objectoverstijgend risico). Dit is gebruikelijk in deze fase van het project.

Zoals we in paragraaf 3.3 hebben aangegeven is ook het prijspeil van belang. In onze raming is uitgegaan van een prijspeil van mei 2018. Wanneer we de hier gemaakte raming terug zouden moeten rekenen naar een prijspeil van 2017 of 2016 dan zal de raming 3 tot 9% lager uitvallen.

4.2 Kanttekeningen

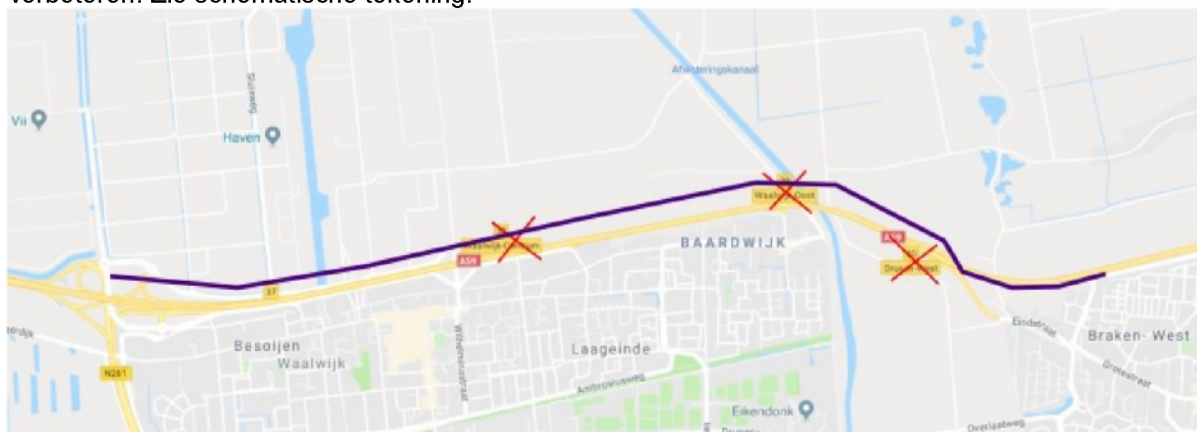
Uit de kostenopstelling blijkt dat er een paar grote kostenposten uitspringen:

- het verleggen van de as van de snelweg;
- het aanbrengen van kunstwerken met op- en afritten.

In deze raming hebben wij een oplossing gezocht naar een optimum tussen ruimtebeslag en kosten. We hebben echter geen invloed op de BTW-kosten. Wij adviseren dat er kritisch gekeken wordt naar de mogelijkheden voor BTW-compensatie.

4.3 Verdere optimalisatie

Gezien de hoge kosten voor het verleggen van de as van de snelweg stellen wij voor om de mogelijkheden te bekijken om de snelweg op de huidige plaats te laten liggen. Daarbij zal de afwikkeling voor het lokale verkeer op een parallel wegennet zijn. Ons idee is dan ook om de aansluitingen 38, 39 en 40 op de snelweg integraal te verwijderen en de afwikkeling te concentreren op de aansluitingen 37 en 42. Dit geeft als winst dat er een rustiger wegbeeld op de A59 ontstaat. Dit op het deel van de snelweg waar twee bochten de snelheid toch al drukt. De doorstroming zal dan verbeteren. Zie schematische tekening.



Parallelroute langs Waalwijk en Drunen

Voor de parallelstructuur van lokale wegen zal aansluiting gezocht kunnen worden bij de aanleg van het nieuwe bedrijventerrein ten noorden van Waalwijk. Verder zal bijvoorbeeld bij een passage van



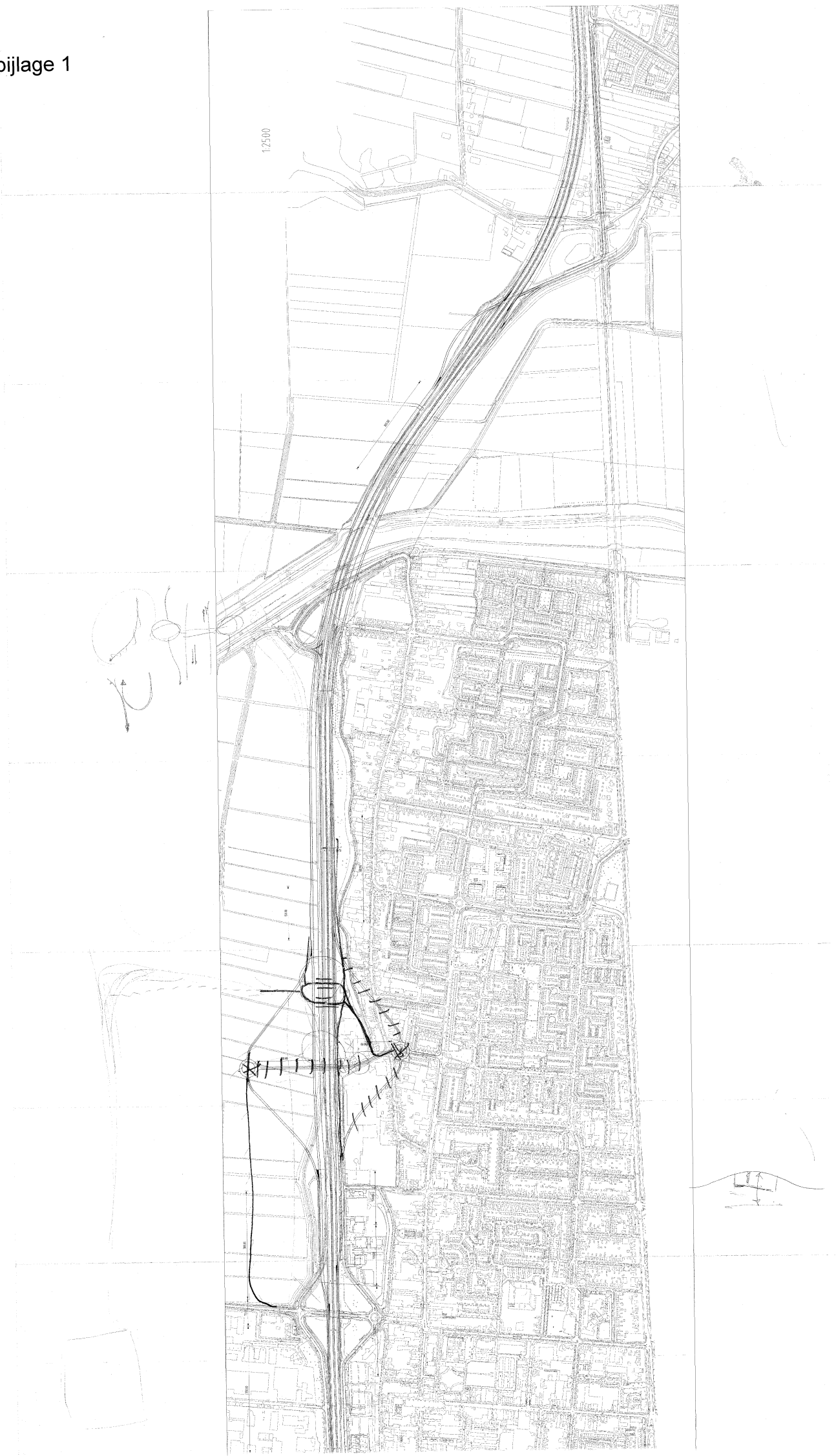
de haven daar een deel gedempt kunnen worden en weer als grond worden uitgegeven, met tevens ruimte voor de parallelweg.

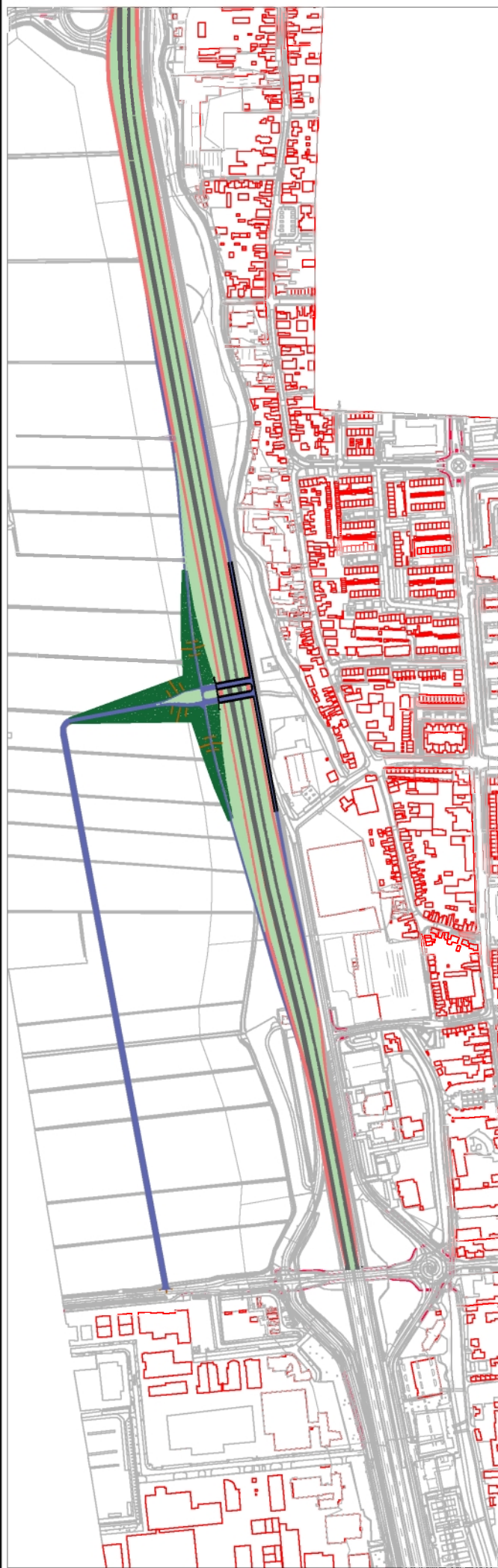
Dit zal echter dan wel verkeerstechnisch en financieel doorgerekend moeten worden.



5 Bijlagen

1. Schetstekening 'optimalisatie expertsessie d.d.12-10-2017
2. Schetsontwerp t.b.v. de raming d.d. 29-5-2018





bijlage 2



VERSIE		Gemeente Rotterdam		Van GOL naar Beter	
1	2013-01-01	1	2013-01-01	1	2013-01-01
2	2013-01-01	2	2013-01-01	2	2013-01-01
3	2013-01-01	3	2013-01-01	3	2013-01-01
4	2013-01-01	4	2013-01-01	4	2013-01-01
5	2013-01-01	5	2013-01-01	5	2013-01-01
6	2013-01-01	6	2013-01-01	6	2013-01-01
7	2013-01-01	7	2013-01-01	7	2013-01-01
8	2013-01-01	8	2013-01-01	8	2013-01-01
9	2013-01-01	9	2013-01-01	9	2013-01-01
10	2013-01-01	10	2013-01-01	10	2013-01-01
11	2013-01-01	11	2013-01-01	11	2013-01-01
12	2013-01-01	12	2013-01-01	12	2013-01-01
13	2013-01-01	13	2013-01-01	13	2013-01-01
14	2013-01-01	14	2013-01-01	14	2013-01-01
15	2013-01-01	15	2013-01-01	15	2013-01-01
16	2013-01-01	16	2013-01-01	16	2013-01-01
17	2013-01-01	17	2013-01-01	17	2013-01-01
18	2013-01-01	18	2013-01-01	18	2013-01-01
19	2013-01-01	19	2013-01-01	19	2013-01-01
20	2013-01-01	20	2013-01-01	20	2013-01-01
21	2013-01-01	21	2013-01-01	21	2013-01-01
22	2013-01-01	22	2013-01-01	22	2013-01-01
23	2013-01-01	23	2013-01-01	23	2013-01-01
24	2013-01-01	24	2013-01-01	24	2013-01-01
25	2013-01-01	25	2013-01-01	25	2013-01-01
26	2013-01-01	26	2013-01-01	26	2013-01-01
27	2013-01-01	27	2013-01-01	27	2013-01-01
28	2013-01-01	28	2013-01-01	28	2013-01-01
29	2013-01-01	29	2013-01-01	29	2013-01-01
30	2013-01-01	30	2013-01-01	30	2013-01-01
31	2013-01-01	31	2013-01-01	31	2013-01-01
32	2013-01-01	32	2013-01-01	32	2013-01-01
33	2013-01-01	33	2013-01-01	33	2013-01-01
34	2013-01-01	34	2013-01-01	34	2013-01-01
35	2013-01-01	35	2013-01-01	35	2013-01-01
36	2013-01-01	36	2013-01-01	36	2013-01-01
37	2013-01-01	37	2013-01-01	37	2013-01-01
38	2013-01-01	38	2013-01-01	38	2013-01-01
39	2013-01-01	39	2013-01-01	39	2013-01-01
40	2013-01-01	40	2013-01-01	40	2013-01-01
41	2013-01-01	41	2013-01-01	41	2013-01-01
42	2013-01-01	42	2013-01-01	42	2013-01-01
43	2013-01-01	43	2013-01-01	43	2013-01-01
44	2013-01-01	44	2013-01-01	44	2013-01-01
45	2013-01-01	45	2013-01-01	45	2013-01-01
46	2013-01-01	46	2013-01-01	46	2013-01-01
47	2013-01-01	47	2013-01-01	47	2013-01-01
48	2013-01-01	48	2013-01-01	48	2013-01-01
49	2013-01-01	49	2013-01-01	49	2013-01-01
50	2013-01-01	50	2013-01-01	50	2013-01-01
51	2013-01-01	51	2013-01-01	51	2013-01-01
52	2013-01-01	52	2013-01-01	52	2013-01-01
53	2013-01-01	53	2013-01-01	53	2013-01-01
54	2013-01-01	54	2013-01-01	54	2013-01-01
55	2013-01-01	55	2013-01-01	55	2013-01-01
56	2013-01-01	56	2013-01-01	56	2013-01-01
57	2013-01-01	57	2013-01-01	57	2013-01-01
58	2013-01-01	58	2013-01-01	58	2013-01-01
59	2013-01-01	59	2013-01-01	59	2013-01-01
60	2013-01-01	60	2013-01-01	60	2013-01-01
61	2013-01-01	61	2013-01-01	61	2013-01-01
62	2013-01-01	62	2013-01-01	62	2013-01-01
63	2013-01-01	63	2013-01-01	63	2013-01-01
64	2013-01-01	64	2013-01-01	64	2013-01-01
65	2013-01-01	65	2013-01-01	65	2013-01-01
66	2013-01-01	66	2013-01-01	66	2013-01-01
67	2013-01-01	67	2013-01-01	67	2013-01-01
68	2013-01-01	68	2013-01-01	68	2013-01-01
69	2013-01-01	69	2013-01-01	69	2013-01-01
70	2013-01-01	70	2013-01-01	70	2013-01-01
71	2013-01-01	71	2013-01-01	71	2013-01-01
72	2013-01-01	72	2013-01-01	72	2013-01-01
73	2013-01-01	73	2013-01-01	73	2013-01-01
74	2013-01-01	74	2013-01-01	74	2013-01-01
75	2013-01-01	75	2013-01-01	75	2013-01-01
76	2013-01-01	76	2013-01-01	76	2013-01-01
77	2013-01-01	77	2013-01-01	77	2013-01-01
78	2013-01-01	78	2013-01-01	78	2013-01-01
79	2013-01-01	79	2013-01-01	79	2013-01-01
80	2013-01-01	80	2013-01-01	80	2013-01-01
81	2013-01-01	81	2013-01-01	81	2013-01-01
82	2013-01-01	82	2013-01-01	82	2013-01-01
83	2013-01-01	83	2013-01-01	83	2013-01-01
84	2013-01-01	84	2013-01-01	84	2013-01-01
85	2013-01-01	85	2013-01-01	85	2013-01-01
86	2013-01-01	86	2013-01-01	86	2013-01-01
87	2013-01-01	87	2013-01-01	87	2013-01-01
88	2013-01-01	88	2013-01-01	88	2013-01-01
89	2013-01-01	89	2013-01-01	89	2013-01-01
90	2013-01-01	90	2013-01-01	90	2013-01-01
91	2013-01-01	91	2013-01-01	91	2013-01-01
92	2013-01-01	92	2013-01-01	92	2013-01-01
93	2013-01-01	93	2013-01-01	93	2013-01-01
94	2013-01-01	94	2013-01-01	94	2013-01-01
95	2013-01-01	95	2013-01-01	95	2013-01-01
96	2013-01-01	96	2013-01-01	96	2013-01-01
97	2013-01-01	97	2013-01-01	97	2013-01-01
98	2013-01-01	98	2013-01-01	98	2013-01-01
99	2013-01-01	99	2013-01-01	99	2013-01-01
100	2013-01-01	100	2013-01-01	100	2013-01-01

