**Nota van Uitgangspunten aanpassing kruising Meeuwenlaan- Johan van Hasseltweg**

**Concept inhoudelijke reactie**

Dd 22 aug 2020

**De voorgeschiedenis**

De gemeente wil 6700 woningen bijbouwen in het Hamerkwartier.

Dat plan gaat vanzelfsprekend tot veel extra verkeer leiden.

Voor auto’s is er maar 1 manier om het Hamerkwartier te bereiken.

Dat is via de kruising Johan van Hasseltweg en Meeuwenlaan.

Nu nog een rotonde.

Vanaf startplanvorming Hamerkwartier hebben wij gewaarschuwd dat deze kruising zoveel verkeer niet kan verwerken

Tenzij die wordt omgebouwd tot 1 grote (horror) asfaltvlakte.

Midden in beschermd stadsgezicht.

Verder hebben wij uitgebreid gewaarschuwd dat de Meeuwenlaan, die nu al heel druk is, geen barrière mag gaan vormen tussen oud en nieuw.

**Bestuurlijke toezeggingen**

Het gemeentebestuur heeft ons een en andermaal verzekerd dat er geen tweedeling mag onstaan tussen oud en nieuw.

En dat de Meeuwenlaan geen straat mag worden “waar je met gevaar voor eigen leven moet oversteken”

Onlangs nog eens herhaald op een webinar over de investeringsnota Hamerkwartier

Zie verslag

Helaas.

Precies 1 maand daarna stuurt het college ons een nota van uitgangspunten voor aanpassing van de kruising.

Met voorstellen die daar haaks op staan.

Onze vraag aan de wethouder: hoe kan dat?

Ons vermoeden:

Mogelijk door de gebrekkige samenvatting.

Waarin het bestuur niet duidelijk wordt geïnformeerd over de verstrekkende gevolgen van de plannen en de strijdigheid met eerdere toezeggingen.

**Samenvatting NvU**

Hierbij onze eigen samenvatting.

Door uitbreiding van de woningvoorraad met 6700 woningen gaat er veel verkeer bijkomen

Voor het autoverkeer op de kruising wordt de toename geraamd op 50% tot 2030.

Daarna waarschijnlijk meer.

Om de doorstroming van auto’s te versoepelen en de veiligheid te verbeteren wordt de rotonde omgebouwd tot kruising met stoplichten.

Met het oog daarop komen er 10 asfaltstroken bij

De bulk van het auto verkeer, van en naar het Hamerkwartier, wordt over de Meeuwenlaan geleid

Dat neemt daardoor toe met:

* 69 procent in de ochtend spits
* 82 procent in de avondspits

Om dat vast te stellen moet je zelf aan het rekenen slaan met de tabellen p53 en p55 van de NvU.

Zie meegezonden spreadsheet

**Onze reactie**

Deze plannen staat haaks op alle bestuurlijke toezeggingen

Daar gaan wij zeker niet mee instemmen

**Procedurele stappen**

Wij hebben om te beginnen een formele klacht ingediend

Dat wij het niet behoorlijk vinden dat het gemeentebestuur zo’n belangrijke nota precies bij start van de zomervakantie in de inspraak brengt

Vervolgens hebben wij wethouder Van Doorninck nog en (open) politieke brief gestuurd

Met de vraag

Hoe het kan dat u toezegt dat: de Meeuwenlaan geen gevaarlijke auto weg mag worden

En dat het college 1 maand met een voorstel komt waarin het autoverkeer over de Meeuwenlaan enorm gaat toenemen

Zie bijlage

**Inhoudelijke reactie op de NvU**

**Verkeersaanbod**

De voorspelde toename van het verkeer is het directe gevolg van de bouwplannen.

Om een indruk te geven van de omvang.

In de aangrenzende Vogelbuurt en Ijpleinbuurt staan nu in totaal 4000 woningen.

De gemeente wil daar In het Hamerkwartier 6700 woningen aan toevoegen.

Dus een ruime verdubbeling.

Het bijbehorend verkeer moet allemaal over de bestaande (tuindorp) infrastructuur.

En dat kan natuurlijk helemaal niet zonder het leef klimaat in de (beschermde) tuindorpen zwaar aan te tasten.

Om dat te voorkomen kan de gemeente aan 2 knoppen draaien:

1. Het woningbouwprogramma terugschroeven
2. Het autoverkeer verminderen; door de parkeernorm te verlagen

Gezien de ernst van de verkeersproblemen zal wat ons betreft aan beide knoppen tegelijk moeten worden gedraaid.

Knop 1: terugschroeven woningbouwprogramma

In het Hamerkwartier is een groot aanbod van goedkope bedrijfsruimte.

Binnen de stad is dat een steeds schaarser goed.

Door die goedkope ruimte zijn er tal van nieuwe initiatieven opgebloeid en is een heel levendige buurt ontstaan.

Die levendigheid moeten wij zien te behouden.

Als er op deze schaal woningen worden bijgebouwd dan zal er onvermijdelijk veel (goedkope) bedrijfsruimte moeten worden gesloopt

De gemeente zegt zich hard te willen maken voor goedkope vervangende bedrijfsruimte in de nieuwbouw.

Maar die zal veel duurder zijn dan de bestaande oudbouw.

En daardoor leiden tot het verdwijnen van veel bedrijfjes die de wijk nu zo aantrekkelijk maken.

Terugschroeven van het woningbouw programma kan dat voorkomen.

En kan ook bijdragen tot het terugdringen van het autoverkeer.

Knop 2 Het autoverkeer terug dringen; door de parkeernorm te verlagen

Gezien ligging en ontsluiting voor fiets en OV kan dat prima.

En hoeft dat ook niet op verzet te rekenen.

Nieuwe bewoners weten vooraf waar zij aan beginnen.

Toch 2 heel kritische kanttekeningen:

1. Ook bij een autoluwe opzet, komt er heel veel extra auto verkeer bij.
2. En komt er nog meer langzaam verkeer bij

En dat laatste lijkt in de plannen te zijn vergeten.

Die bevatten nl wel prognoses van het autoverkeer over de kruising.

Maar geen prognoses van het nog sterker toenemend fiets en voetgangersverkeer.

Op de rotonde hebben fietser en voetgangers nog voorrang.

Als die wordt omgebouwd tot kruising met stoplichten zal het sterk groeiend aantal fietsers en voetgangers strak op “groen” moeten gaan wachten

Voor het fiets verkeer vanaf het Oostveer straks zelfs 2 keer!

Een heel merkwaardige uitkomst voor een autoluwe wijk..

**Verkeersontwerp**

In de NvU wordt de bulk van het verkeer, van en naar het Hamerkwartier, over de Meeuwenlaan geleid.

Niet alleen niet gewenst

Maar ook een heel inefficiënte oplossing,

Vanwege het vele afslaand verkeer (conflicterende verkeersstromen)

En de daarvoor benodigde opstelstroken

Onze suggestie

Rechtdoor over de Johan van Hasseltweg het Hamerkwartier in.

En daar verder over het gedempte Hamerkanaal.

Die oplossing scheelt heel veel afslaande en daarmee conflicteren verkeersbewegingen

En ook nog een hele reeks aan opstelstroken

En bovenal

Voorkomt dat de Meeuwenlaan straks niet meer veilig valt over te steken

**Gevolgen voor milieu en leefbaarheid**

Ondanks de sterke toename van het (auto) verkeer, in de NvU geen woord over de effecten voor milieu en leefbaarheid .

Volgens de opstellers komt er nog een MER.

Maar kennelijk gaat men er van uit dat die niet tot aanpassing zal leiden.

Dus: de MER als verplicht nummer, zonder enige consequenties.

Wij zullen daarover ook een klacht indienen bij de commissie MER.

**De barrière werking Meeuwenlaan**

Onze buurten zijn opgezet als woonwijken met relatief weinig voorzieningen.

Van die voorzieningen is een flink deel al verdwenen, waaronder vrijwel alle buurtwinkeltjes en een deel van de scholen .

Voor die voorzieningen moeten bewoners dus de buurt uit.

Dan zijn nu al de supermarkten en een deel van de scholen en voorschoolse opvang

Straks nog meer

Het Hamerkwartier biedt ruimte en draagvlak om het voorzieningen niveau flink op te krikken

Daar kan de Vogelbuurt en de IJplein buurt van mee profiteren.

Maar dan moeten die voorzieningen goed bereikbaar zijn.

En mag de Meeuwenlaan geen barrière vormen.

In de NvU nu een volstrekt ondermaatse oplossing voor de fiets en voetgangers route naar de toekomstige locatie voor OBS De Kinderboom

Ouders en kinderen van De Kinderboom kunnen nu nog over rustige 30 km straten naar school

Als de school verhuist zal straks de drukken Meeuwenlaan moeten worden overgestoken

In de NvU denk men dat te kunnen doen met

Wat zebrastrepen en een vluchtheuvel ( “steunpunt” in gemeentelijk jargon)

Over het gevaarlijke vervolg van de route, over de ventweg en verder wordt niet gerept

**De plannen voor de kruising in breder perspectief**

In de netwerkstudie auto uit 2017 is geconstateerd dat het hele auto netwerk in Noord onder druk staat. En dat er een samenhangend plan nodig is om die problemen op te lossen.

In het geval van de kruising Johan van Hasseltweg Meeuwenlaan is er een directe samenhang met de Noorderparkknoop. Een knoop die nu al overbelast is

En een indirecte samenhang met alle routes die daar naar toe leiden. Met meerdere knelpunten

Vanuit de gemeente zijn nu 2 belangrijke nota’s in aantocht waarin de mobiliteitsproblemen in samenhang worden bekeken:

* Sprong over het IJ/ Advies commissie d’Hooghe
* Mobiliteitsnota Noord

In beide nota’s veel aandacht voor de Johan van Hasselt zone.

Het ligt voor de hand om te wachten op de uitkomsten van het debat over die nota’s. En de plannen voor kruising daarop af te stemmen.

De woningbouwplannen in het Hamerkwartier moeten nog verder uitgewerkt worden

En de eerste nieuwe woningen zullen op zijn vroegst in 2024 worden opgeleverd

Ook nog eens in relatief kleine aantallen

De verkeersveiligheid is wel een issue.

Helaas helemaal niet nieuw.

Maar de aanpak daarvan mag niet worden benut voor heel andere de doeleinden

En wij willen graag meedenken wat er op korte termijn kan worden gedaan

**Participatie**

In de nota wordt de indruk gewekt dat de plannen in goed overleg met de betrokkenen tot stand zijn gekomen.

Wij bestrijden dat ten stelligste.

In de nota wordt uitsluitend gewag gemaakt de “schouw” uit 2019. En wat er tijdens die schouw aan opmerkingen is ingebracht.

In de nota wordt geen melding gemaakt van eerdere reacties op de plannen

Onder andere bij :

* De netwerk studie auto
* de project nota Hamerkwartier
* de nota reikwijdte Milieu Effect Rapportage

Reacties waarin heel helder en duidelijk werd gesteld dat woningbouwplannen van deze omvang op deze locatie tot grote verkeersproblemen gaan leiden.

En daarom nog eens kritisch bekeken moeten worden.

In de nota ook geen woord over de 2 belangrijke rapporten die door buurt zelf zijn vervaardigd:

* Mobiliteitsplan Oud Noord (samen met Van der Perbuurt)
* Visie Meeuwenlaan

Al met al dus een zeer incomplete weergave van de inbreng uit de buurt.

Waarin elke kritische noot is weggelaten.

**Inspraakprocedure**

Verder hebben wij ons ook zeer gestoord aan het feit dat een nota met zulke ingrijpende consequenties op de eerste dag van de zomervakantie in de inspraak is gegooid.

Weliswaar met 3 weken extra tijd.

Maar gezien de lengte van de vakantie periode is dat de helft van de normale reactietijd.

Vanwege de gebrekkige informatie en de tekortschietende reactiestijd hebben wij een klacht ingediend wegen onbehoorlijk bestuur (AWB) en een WOB verzoek ingediend.

**Die beiden niet binnen de daarvoor geldende wettelijke termijn zijn beantwoord.**

**Rekenwerk**

Verder laat ook het achterliggend rekenwerk zeer te wensen over:

Niet transparant

en op essentiele onderdelen inconsistent

Niet transparant

Volgens de nota gaat het verkeersaanbod met 50% toenemen in 2030

En daarna waarschijnlijk nog meer

Wij hebben meteen de vraag gesteld welke woningbouwcijfers zijn gehanteerd

Als dat niet het volledig woningbouw programma is

Hoeveel verkeer komt er daarna dan nog bi

Inconsistent

Volgens Goudappel en Coffeng is de voorgestelde oplossing toereikend tot 2030

Volgens de gemeentelijke Vissim berekeningen tot 2024/2025

Onze vraag: wie van de 2?

**Conclusies**

Bestuurlijke toezeggingen:

* Geen tweedeling
* Meeuwenlaan mag geen gevaarlijke weg worden

Worden niet nagekomen

Plannen zijn niet alleen stijdig met bestuurlijke toezeggingen

Ze botsen ook nog eens met belamgrijke notas die nu in discussie zijn

Mobiliteitsplan Noord

Sprong over het IJ

En de plannen zijn verkeerskundig ook nog eens slecht doordacht

Ons verzoek

Bezint eer ge begint

(Eerste aanbeveling uit advies Noord Zuidlijn)

Er is alle tijd om met betere voorstellen te komen

Waarin niet alleen naar Hamerkwartier wordt gekeken

Maar ook andere belangen en invalshoeken worden meegenomen

Waaronder de leefbaarheid van onze buurten

Het bewonerspltform

**Bijlage 1**

Open brief

Geachte Wethouder, beste Marieke,

Tijdens het webinar van 9 juni over de investeringsnota Hamerkwarier heb je uitgesproken dat:

“Het Hamerkwartier geen enclave mag worden”.

En dat je in de plannen ” heel duidelijk een connectie wil leggen met de omliggende buurten” .

Daaraan heb je nog toegevoegd dat:

“De Meeuwenlaan (dus) veel beter toegankelijk zal moeten zijn, zodat de oversteek makkelijk te maken is. En dat moet ook een prettige plek worden, plaats van een gevaarlijke straat waar je met gevaar van eigen leven over moet steken.”

Een herbevestiging van eerdere bestuurlijke uitspraken.

Maar om dat daar in de buurt toenemende twijfels over waren ontstaan, waren wij daar toch blij mee.

Helaas was dat maar van korte duur.

Want precies 1 maand later ontvingen wij, van het college, een Nota van Uitgangspunten voor de aanpassing van de kruising Meeuwenlaan Johan van Hasseltweg, met voorstellen die totaal haaks staan op alles wat jij hebt toegezegd.

Kort samengevat:

Kruising Johan van Hasseltweg:

* 50% meer autoverkeer
* 10 asfaltstroken er bij

Meeuwenlaan:

* 69 procent meer autoverkeer in de ochtendspits
* 82 procent in de avondspits

Heel ingrijpende voorstellen zonder een rapportage over de effecten voor milieu en leefbaarheid in onze (beschermde) buurten.

Onze vraag: Hoe kan dit?

Wij kunnen voorlopig maar 1 verklaring bedenken. En dat is dat u volledig op het verkeerde been bent gezet door de NvU.

Want daarin wordt:

Niet helder (cijfermatig) uiteen gezet wat de voorstellen inhouden.

Een heel incompleet verslag gegeven van de inbreng vanuit de buurt.

En een vervolgprocedure voorgesteld die nergens naar lijkt:

* Midden in de zomervakantie
* Met stukken die je moet opvragen
* Waar je vervolgens zelf mee aan het rekenen moet om te zien wat de gevolgen zijn

En met voorstellen die niet sporen met de grotere plannen die nu in discussie zijn zoals:

* De sprong over het IJ/ adviezen commissie d Hooghe (sluiten van de fietsring)
* Mobiliteitsplannen Noord (ingrijpende aanpak van de hele Van Hasseltzone)

Ambtelijk is ons geantwoord dat wij deze kritiek maar op papier moeten zetten.

Maar gezien de gang van zaken tot dusver hebben wij daar totaal geen vertrouwen in!

Wij hebben direct na vrijgave van de Nota al een klacht AWB ingediend plus een WOB verzoek.

Die overigens nog steeds niet zijn beantwoord. Terwijl de wettelijk voorgeschreven wettelijke termijn al zijn verstreken.

Wij zullen binnenkort nog komen met een inhoudelijke reactie.

Concept bijgevoegd

Vanwege de vakanties hebben wij die nog niet met de buurt kunnen bespreken.

Wij hopen dat in de 2e week van september alsnog te kunnen doen.

De belangrijkste vraag bij die bespreking zal zijn:

Heeft dat überhaupt wel zin. Want wat zijn bestuurlijke toezeggingen waard als daar (ambtelijk) op deze wijze mee wordt opgegaan.

Wij hopen van u daar over van u een heldere uitspraak te krijgen.

Die wij kunnen meenemen in het overleg met de buurt.

Mede met het oog op de inspraak bij de grote nota’s die er nog aan zitten te komen:

* De investeringsnota Hamerkwartier.
* De principenota Vogelbuurt en IJpleinbuurt.

Wij hopen snel de nodige duidelijkheid van je krijgen.

Het Bewonersplatform Vogelbuurt en IJpleinbuurt

23 augustus 2020

**Bijlage 2**

**Webinar Investeringsnota Hamerkwartier**

**9 juni 2020/**

**Bestuurlijke uitspraken**

Vraag Natasha van den Berg (moderator), aan Marieke Van Doorninck

Wat maakt dit investeringsbesluit zo bijzonder?

Antwoord:

Dank je wel Natasha.

Wat bijzonder is aan het Hamerkwartier is dat het een transformatie gebied is.

Wij gaan niet een geheel nieuw gebied ontwikkelen waar wij het allemaal voor het zeggen hebben.

Dus wij zullen samen met de ondernemers die daar nu zitten, de vastgoedeigenaren die daar zitten, aan de slag moeten.

En wat wij heel erg willen is dat het een gemengde wijk wordt.

Dus dat het , naast al die woningen die wij toevoegen, dat wij bedrijven behouden die daar zijn en dat wij ook bedrijven die er nog niet zijn laten komen.

Want er zitten natuurlijk al mooie bedrijven en het Hamerkwartier en wij hopen heel erg dat zij blijven.

Maar dat is ook wel heel spannend; want wonen en werken hoe doe je dat same? Past dat altijd, krijg je overlast?

Maar wij denken juist dat een wijk waar wonen en werken samengaan, dat dat ook een levendige wijk is. Waar altijd wat gebeurt en wat het ook een spannender en mooie wijk maakt.

Dus dat is 1 bijzonder ding

Dat wonen en werken samengaan en dat je zorgt dat dat geen overlast geeft maar juist levendigheid en een prettige wijk.

Het andere onderdeel wat ik bijzonder vindt is dat wij heel duidelijk een connectie willen leggen met de omliggende buurten.

Dus als er 1 ding belangrijk is, dan is dat het niet een enclave wordt van allemaal nieuwe mensen die naar Noord komen en die daar komen wonen.

Maar dat er overal verbindingen worden gelegd met de Vogelbuurt en met andere buurten daarom heen.

Zodat er ook voorzieningen zijn in het Hamerkwartier waar iedereen uit de hele buurt gebruik van kan maken.

En dat er over en weer verbindingen worden gelegd.

En dat moeten wij ook letterlijk doen.

Dus de Meeuwenlaan zal veel beter toegankelijk moeten zijn. Zodat die oversteek makkelijk te maken is

En dat moet ook een prettige plek worden

In plaats van een gevaarlijke straat waar je met gevaar van eigen leven over heen moet steken.

Nu overdrijf ik een beetje.

Maar als je echt buurten wilt hebben die met elkaar verbonden zijn dan zul je aan die infrastructuur ook iets moeten doen.

………..

Die connectie met de rest van Noord is degene die ik misschien wel de belangrijkste vind.

Vraag Natasha van den Berg aan Erna Berends:

Hoe zie jij de ontwikkeling van Hamerkwartier voor Noord?

Antwoord

De wethouder gaf natuurlijk al aan dat de verbinding met de omgeving van groot belang is.

……………

Het is natuurlijk een prachtige plek aan het IJ.

Maar je hoopt dat het niet maar alleen gefocust is op dat prachtige IJ, maar ook een relatie aangaat met de omgeving.

En dan gaat het over de openbare ruimte, over wonen (kunnen mensen doorstromen), over voorzieningen en werk.

Wat daarnet ook al benoemd werd.

Dat is heel erg van belang dat het een stukje Noord wordt en niet alleen een stukje aan het IJ.

Transcriptie video opname Pakhuis De Zwijger.

**Bijlage 3**

Klacht tegen College van Burgemeester en Wethouders van Amsterdam

Betreft:

besluit van 30 juni 2020 om “de Nota van Uitgangspunten (Meeuwenlaankruising) vrij te geven voor formele inspraak voor alle belanghebbenden”.

Klacht: onzorgvuldig bestuur (AWB)

Dd.: 13 juli 2020.

Geacht College,

Wij hebben onlangs bericht ontvangen dat u op 30 juni jl heeft besloten “de Nota van Uitgangspunten (Meeuwenlaankruising) vrij te geven voor formele inspraak voor alle belanghebbenden”.

Dat besluit heeft u genomen in de wetenschap dat de plannen voor deze kruising in onze buurten zeer omstreden zijn.

Omdat die onze buurten met zeer veel extra verkeer gaan opzadelen. En de Meeuwenlaan, de verbinding tussen oud en nieuw, zal veranderen in een nog lastiger te nemen barrière.

Gezien:

* Het ingrijpend karakter van de plannen (10 extra asfaltstroken erbij en 50% meer autoverkeer over de Meeuwenlaan)
* De zorgen daarover in onze buurten (Zie oa inspraak op Projectnota Hamerkwartier en reacties op de nota reikwijdte MER Hamerkwartier)

Vinden wij het onacceptabel dat de NVU, precies aan het begin van de zomervakantie, in de inspraak wordt gegooid.

Ook al omdat er geen enkele reden is om nu opeens haast te gaan maken.

De eerste bouwprojecten zullen volgens eigen gemeentelijke planning op zijn vroegst over enkele jaren worden opgeleverd.

En dan ook nog in beperkte aantallen woningen.

Er zijn daarentegen vele goede redenen om nu even pas op de plaats te maken.

* Het advies van de commissie d’Hooghe om de binnenring te sluiten in Noord over het trace van de Johan van Hasseltweg (en de betreffen kruising)
* De Mobiliteitsnota Noord, waarin volgens aankondigen, plannen zullen worden opgenomen, voor wat inmiddels de Johan van Hasseltzone is genoemd
* De aangekondigde gemeentelijke visie op de Meeuwenlaan
* De aangekondigde investeringsnota Hamerkwartier
* En de vele malen aangekondigde, maar nog steeds niet verschenen, principenota Vogelbuurt en IJpleinbuurt.

Wij vinden het heel vreemd dat niet op deze nota’s wordt gewacht. Zo vreemd dat je er bijna iets van zou gaan denken.

De tweede reden om meer tijd te nemen in het ontbreken van 2 essentiële documenten.

Te weten:

* De onderliggende verkeersstudies

Waardoor niet valt te controleren met welke bouwprogramma’s is gerekend

* De rapportage over de Milieu Effecten

Die gezien de (auto) verkeersprognoses aanzienlijk zullen zijn

Nu die rapporten niet zijn meegezonden hebben wij besloten om die dan maar, via separate WOB procedures, te gaan opvragen.

Ons eis:

Gezien de procedurele en inhoudelijke tekortkomingen verzoeken wij u de NvU terug te nemen uit de inspraak.

En pas opnieuw in procedure te brengen als alle relevantie studies en documenten beschikbaar zijn en graag niet in de zomervakantie.

Tot slot

Om misverstanden te vermijden:

De rotonde is gevaarlijk en de doorstroming is matig tot slecht. Prima dat daar wat aan gedaan wordt. Bijvoorbeeld middels verkeerslichten.

Maar niet door een uitbreiding met 10 asfaltstroken. Waarvan 2 direct richting Meeuwenlaan.

Waardoor die straks een nog lastiger te nemen barrière gaat vormen tussen oud en nieuw.

Uw college heeft zich een en ander maal uitgesproken voor een ongedeelde wijk.

Daar zullen wij u aan houden!

Het Bewonersplatform Vogelbuurt en IJpleinbuurt

**Bijlage 4 Verkeersdruk auto verkeer Meeuwenlaan**

Vergelijking tabellen p53 en 55 NvU

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| OS | Telling 2019 | scenario 2 2030 | AS | telling 2019 | scenario 2 2030 |
| Rijrichting |  |  | Rijrichting |  |  |
| 3 | 22 | 27 | 4 | 63 | 64 |
| 7 | 261 | 473 | 5 | 292 | 313 |
| 11 | 243 | 274 | 6 | 268 | 497 |
| 4 | 42 | 42 | 3 | 21 | 22 |
| 5 | 184 | 165 | 7 | 329 | 988 |
| 6 | 203 | 637 | 11 | 261 | 365 |
| Tot | 955 | 1618 | Tot | 1234 | 2249 |
| Groeifactor |  | 1,69 |  |  | 1,82 |