

Gemeente Amsterdam
Dienst Ruimtelijke Ordening

Juridische en Milieuzaken



**Besluit hogere waarden Wet
geluidhinder t.b.v. het
bestemmingsplan Sloterdijk**

mei 2013

Gemeente Amsterdam
Dienst Ruimtelijke Ordening

Besluit hogere waarden Wel geluidhinder t.b.v. het bestemmingsplan Sloterdijk

Colofon

Opdrachtgever
Opdrachtnemer

Ontwikkelbedrijf Gemeente Amsterdam
Dienst Ruimtelijke Ordening, Team Juridische en Milieuzaken
De Dienst Ruimtelijke Ordening is onderdeel van de
Ontwikkelings Alliantie en werkt daarin intensief samen met de
diensten Infrastructuur Verkeer en Vervoer, Economische Zaken,
het Ontwikkelingsbedrijf, Project Management Bureau en het
Ingenieursbureau van de gemeente Amsterdam.
NL IMRO.0363.B1105BPGST-OW01
28 mei 2013

IMRO_idn
Datum

TOELICHTING

Inleiding

De dienst Ruimtelijke Ordening ontwikkelt, in opdracht van Ontwikkelbedrijf Gemeente Amsterdam, een nieuw bestemmingsplan voor het kantorengebied rondom station Sloterdijk (Teleport).

Het plangebied wordt getransformeerd van een monofunctioneel kantorengebied naar een multifunctioneel gebied met diverse functies, zoals wonen, onderwijs, hotels, horeca en culturele voorzieningen. In totaal kan in het plangebied circa 2000 woningen gerealiseerd worden en 60.000 m² bvo aan maatschappelijke voorzieningen, waaronder geluidgevoelige voorzieningen.

Aangezien verschillende geluidsbronnen in en nabij het plangebied aanwezig zijn, is door M+P raadgevende ingenieurs een 'Akoestisch onderzoek haalbaarheid functiewijzigingen bestemmingsplan Teleport Amsterdam' uitgevoerd (M+P.OGA.11.03.1, 25 april 2012). Uit dit onderzoek is gebleken dat er mogelijkheden zijn voor de realisatie van geluidgevoelige bestemmingen ten zuiden van het spoor Amsterdam-Haarlem. Hier zijn de milieu- en geluidbeperkingen het minst. Deze geluidgevoelige bestemmingen kunnen alleen gerealiseerd worden indien er maatregelen getroffen worden aan de gebouwen.

Uitgezonderd van de realisatie van geluidgevoelige bestemmingen ten zuiden van het spoor is de zone tussen de Arlandaweg en de Haarlemmervaart en de zone tussen de Kingsfordweg en de A10. Deze zones zijn te veel geluidsbelast vanwege de Haarlemmerweg en de A10.

In aanvulling op het haalbaarheidsonderzoek is onderzoek gedaan naar de gezondheidseffecten van de geluidsbelasting en de effecten van geluidsmaatregelen (M+P.OGA.11.03.2, 25 april 2012). Tenslotte is een akoestisch rapport opgesteld waarin onderzoek is gedaan naar de geluidsbelasting vanwege railverkeer, wegverkeer en industrieterrein Westpoort. In dit onderzoek is opgenomen in welke gevallen hogere waarden benodigd zijn en de randvoorwaarden voor deze hogere waarden (M+P.OGA.11.03.3, 30 oktober 2012). Voor dit onderzoek is gebruik gemaakt van de overgangstermijn van 12 maanden van de gewijzigde Wet geluidhinder (1 juli 2012). Dit betekent dat gerekend is met de meet- en rekenvoorschriften vallend onder de 'oude' wetgeving.

Uit het akoestisch onderzoek kan geconcludeerd worden dat de voorkeursgrenswaarden zowel door het wegverkeer, het railverkeer als door het industrieterrein Westpoort wordt overschreden.

Wanneer geluidsbeperkende maatregelen redelijkerwijs niet of onvoldoende mogelijk zijn, biedt de Wet geluidhinder de mogelijkheid hogere geluidswaarden vast te stellen.

De maximaal toelaatbare waarde bedraagt voor de geluidhinder van stedelijke wegen 63 dB en voor autosnelwegen 53 dB (58 dB voor onderwijsvoorzieningen), voor spoorbanen 68 dB en voor Industrie 55 dB.

De maximaal toelaatbare grenswaarden worden bij veel gevels of geveldelen overschreden vanwege het verkeerslawaai van de A10 en Haarlemmerweg, het spoorweglawaai en industrielawaai. In het bestemmingsplan is opgenomen dat de realisatie van geluidgevoelige bestemmingen alleen mogelijk is indien de te zwaar belaste gevels worden uitgevoerd als dove gevels. Dove gevels zijn gevels waarvan de ramen en deuren van de verblijfsruimten niet geopend kunnen worden.

Voor de locaties waar een dove gevel is voorgeschreven wordt tevens de maximale hogere waarde vastgesteld, opdat voorzien wordt in een hogere waarde als sprake mocht zijn van een ontheffing van de dovegevel-eis. Waardes kunnen in de toekomst bijvoorbeeld wijzigen door veranderingen in de infrastructuur of wijzigingen in de

geluidszone van het bedrijventerrein Westpoort. Daarbij zijn er verschillen in de dag- en etmaalwaarden. Deze regeling maakt het mogelijk om dagerichte functies te realiseren zonder de eis van een dove gevel. Deze regeling zorgt er tevens voor dat er naar 'minder dure' oplossingen gezocht hoeft te worden.

Naar aanleiding van de zienswijzen die zijn ingediend t.a.v. het ontwerp bestemmingsplan Sloterdijk en voortschrijdend inzicht in het gebied, is het akoestisch onderzoek en de daarop gebaseerde hogere waarden aangepast. Doel hiervan is meer flexibiliteit te geven voor transformatie. Dit is gedaan door mede hogere waarden te verbinden aan de bestemmingsgrenzen en aan de gevels van de bestaande bebouwing. Daarnaast is in het akoestisch onderzoek uitgegaan van de hoogst mogelijk te verlenen hogere waarden. Dit maakt het eenvoudiger om op percelen geluidgevoelige functies (zoals wonen) te realiseren al dan niet als nieuwbouw. Een en ander betekent dat de lijst met te verlenen hogere waarden is gewijzigd. Er zijn nu twee lijsten; één met hogere waarden op de bestaande gevels en één met hogere waarden op de bestemmingsgrenzen.

Inhoudelijke overwegingen

De transformatie van (lege) kantoorpanden in het plangebied naar diverse nieuwe functies past binnen het Amsterdamse transformatiebeleid.

Het plangebied bestaat met name uit bestaande bebouwing en een aantal lege kavels. Er is geen mogelijkheid om de bestaande bebouwing of de lege kavels anders in het plangebied te situeren, zodat deze op voldoende afstand van wegen, spoor of het industrieterrein Westpoort komen te liggen.

De voorkeursgrenswaarde van wegverkeerlawai bedraagt 48 dB. De maximaal toelaatbare grenswaarde van woningen en scholen bedraagt voor stedelijk wegverkeerlawai 63 dB en voor het verkeerlawai van een snelweg 53 dB. De aangevraagde waarden passen binnen de wettelijke maximaal toelaatbare grenswaarde.

De voorkeursgrenswaarde van railverkeerlawai bedraagt voor woningen 55 dB. De maximaal toelaatbare grenswaarde bedraagt 68 dB. De aangevraagde waarden passen binnen de wettelijk maximaal toelaatbare waarde.

De voorkeursgrenswaarde van railverkeerlawai bedraagt voor scholen 53 dB. De maximaal toelaatbare grenswaarde bedraagt 68 dB. De aangevraagde waarden passen binnen de wettelijk maximaal toelaatbare waarde.

De voorkeursgrenswaarde voor industrielawai bedraagt voor woningen en scholen 50 dB. De maximaal toelaatbare grenswaarde bedraagt 55 dB. De aangevraagde waarden passen binnen de wettelijk maximaal toelaatbare waarde.

Het Amsterdamse verkeersbeleid is gericht op beperking van het autoverkeer en stimuleren van het OV. Het plangebied is zeer goed per openbaar vervoer bereikbaar. Met de realisatie van de Westrandweg (A5), zal het (vracht)verkeer over de Haarlemmerweg afnemen. De A10 heeft een zeer belangrijke functie in de afwikkeling van het autoverkeer in Amsterdam. Maatregelen ter vermindering van het autoverkeer op deze weg worden daarom niet voorzien.

Maatregelen met betrekking tot industriegebied Westpoort

Binnen de gemeente Amsterdam is de haven met zijn activiteiten een belangrijke economische factor. Overslag en werkgelegenheid nemen nog steeds toe. Voor deze groei moeten echter wel ruimte zijn. Dit geldt ook voor het gegeven dat industriële activiteiten noodzakelijk gepaard gaan met enige geluid. Ook voor het aspect geluid van een industrieterrein geldt dat daarvoor expansiemogelijkheid moet zijn. Inperking hiervan geeft effect op de mogelijke toekomstige vestiging of uitbreiding van bedrijven en heeft daardoor economische en financiële gevolgen. Er is echter ook een Amsterdamse

economisch belang om woningen binnen de gemeentegrenzen te bouwen. Daar waar deze twee doelstellingen samenkomen, en dat is bij het project Houthaven aan de orde, heeft het gemeentebestuur sinds 1997 de keuze gemaakt dat de woningbouw zo ingericht moet worden dat deze woningbouw de bedrijvigheid in het westelijk havengebied niet belemmert.

Het westelijk havengebied betreft een gezoneerd terrein. De Wet geluidhinder reguleert dat de totale geluidbelasting van het gezoneerd terrein uitgangspunt is en niet de geluidmissie van enig individueel bedrijf. Bij het treffen van bronmaatregelen zal dan ook naar het gezamenlijke geluid van de bedrijven op het terrein gekeken moeten worden. Het deel van Westpoort dat invloed heeft op het plangebied is weliswaar redelijk uitontwikkeld, maar er vinden nog steeds bedrijfsuitbreidingen plaats en er is behoefte aan de hiervoor noodzakelijke geluidruimte. Een beperkte inperking van deze geluidruimte is dan ook niet mogelijk zonder dat dit de ontwikkelmogelijkheden van dit deel van het industrieterrein negatief beïnvloed.

Gezien het economisch belang dat de gemeente aan deze industrie op dit terrein hecht en met name de economische waarde van nog te ontwikkelen en uit te breiden industrie weegt dusdanig zwaar, dat overwogen is geen inperking van het gezamenlijk geluid na te streven en de hogere waarde te verlenen. Voorts ontmoeten bronmaatregelen aan het industrieterrein financiële bezwaren.

Een andere mogelijkheid is treffen van overdrachtsmaatregelen. Dit zouden dan schermen moeten zijn die het invallend geluid op het plangebied verminderd. Helaas moeten dergelijke objecten, door grote de afstand tussen de bronnen en het ontvangende gebied, een grote hoogte hebben. Te denken valt aan objecten die hoger zijn dan het te bouwen gebouw zelf, om enig effect hebben. Dergelijke objecten zijn echter om stedenbouwkundige redenen ontoelaatbaar.

Maatregelen aan Haarlemmerweg: aanpassen wettelijk regime

De Haarlemmerweg is ter plaatse van het plangebied een rijksweg waar 70 km/uur gereden mag worden. Voor rijkswegen gelden andere geluidsnormen dan voor lokale stedelijke wegen. Hoewel de Haarlemmerweg een rijksweg is komt het karakter overeen met dat van een stedelijke hoofdweg. Afwaardering van de Haarlemmerweg, van rijksweg naar lokale stedelijke weg, ligt voor de hand omdat in 2013 de Westrandweg (A5) in gebruik wordt genomen. De Westrandweg kan de functie van de Haarlemmerweg voor het doorgaand verkeer naar het noorden overnemen waardoor de Haarlemmerweg vooral het lokale verkeer kan verwerken. Onderzocht wordt wat de mogelijkheden zijn voor het verkeerskundig afwaarderen van de Haarlemmerweg. Afwaardering van de Haarlemmerweg biedt meer mogelijkheden voor het realiseren van woningen en overige geluidgevoelige functies ten zuiden van het spoor Amsterdam-Haarlem. Gebouwen langs de Haarlemmerweg kunnen met een onthefing hogere grenswaarde worden gebouwd en 'dove gevel-constructies' zijn niet noodzakelijk. Dat maakt de ontwikkelingsmogelijkheden groter vanwege de kosten die dergelijke constructies met zich mee brengen. En in de tweede plaats blijft daarmee de mogelijkheid open om te openen ramen en (geluidsgedempte) ventilatieroosters in de gevels op te nemen. Dit is belangrijk voor de ventilatie en daarmee de volksgezondheid. Eer er sprake zal zijn van het afwaarderen van de Haarlemmerweg, dient overleg met ministerie en provincie plaats te vinden en dienen diverse besluiten genomen te worden. Dit zal niet gebeuren voor vaststelling van dit bestemmingsplan.

Maatregelen in het gebied tussen de wegen en het plangebied

Om de geluidbelasting van de Rijksweg A10 te verlagen, is als maatregel voorgesteld geluidsschermen langs de Rijksweg A10 te plaatsen.

Het plaatsen van een geluidsscherm vermindert de geluidbelasting op de kop- en langsgewels van de gebouwen op de eerste lijnsbebouwing van de Rijksweg A10. Dit betekent praktisch dat enkele gevels niet meer als 'dove gevel' zullen hoeven worden uitgevoerd. Dat maakt de ontwikkelingsmogelijkheden groter, omdat dergelijke constructies kosten met zich mee brengen. De meeste (geluids)winst wordt behaald op de laagste verdiepingen.

Op basis van vuistregels zal een geluidsscherm over een lengte van minimaal 4 kilometer geplaatst moeten worden, met een minimale hoogte van 3 meter.

Maatregelen aan lokale wegen: toepassen geluidsreducerende wegdekken

De geluidsbelasting van het lokale doorgaande verkeer kan verlaagd worden door het toepassen van geluidsreducerende wegdekken (stil asfalt).

Het aanbrengen van geluidsreducerende wegdekken wordt algemeen toegepast. Geluidswinst van 3 dB kan op deze wijze eenvoudig worden bereikt. Dit betekent praktisch dat gevels met 3 dB minder aan voorzieningen zullen worden hoeven uitgevoerd. De kosten voor gevelconstructies gaan daar mee omlaag.

Maatregelen railverkeer: het toepassen van raildempers en geluidsschermen

De geluidsbelasting van het railverkeer kan verlaagd worden binnen het gehele bestemmingplan gebied door het toepassen van raildempers.

Het aanbrengen van raildempers aan het spoor wordt algemeen toegepast. Geluidswinst van 2 dB kan op deze wijze eenvoudig worden bereikt. Winst wordt geboekt bij de gebouwen direct aan het spoor en tot op de hogere verdiepingen.

Dit betekent praktisch dat gevels met 2 dB minder aan voorzieningen worden zal hoeven uitgevoerd. De kosten voor gevelconstructies gaan daar mee omlaag. De geluidsbelasting van het railverkeer kan verlaagd worden door het plaatsen van geluidsschermen langs het spoor.

Het plaatsen van een geluidsscherm vermindert de geluidsbelasting op de kop- en langsgevens van de gebouwen op de eerstelijnsbebouwing langs het spoor. Het plaatsen van geluidsschermen langs het spoor levert geluidswinst op. Geluidswinst van 3 dB tot 5 dB wordt op deze wijze plaatselijke bereikt. Winst wordt geboekt bij de gebouwen direct aan het spoor en voornamelijk op de verdiepingen achter of lager dan het geluidsscherm. Dit betekent praktisch dat kop- en langs gevels met minder zware voorzieningen, zoals 'dove gevels' hoeven worden uitgevoerd. De kosten voor gevelconstructies gaan daar mee omlaag.

Effecten van de maatregelen op de gezondheid

Onderzocht is wat de effecten zijn van bovenstaande maatregelen op de gezondheid. Gebruik is gemaakt van de zogenaamde GezondheidsEffectScreening (GES methodiek). De GES methodiek geeft de mogelijkheid een kwalitatieve beoordeling aan de leefomgeving toe te kennen, naast de kwantitatieve beoordeling uit de wet- & regelgeving. De GES score geeft een maat voor milieugezondheidskwaliteit van zeer onvoldoende tot zeer goed. Situaties die als onvoldoende of slechter worden beoordeeld moeten zeker worden voorkomen. Situaties die als matig en redelijk worden beoordeeld komen globaal gezien overeen met de wettelijke richtwaarden (voorkeursgrenswaarde) voor de geluidsbelasting.

Bovengenoemde maatregelen hebben een beperkt effect op de gezondheid. Dit komt met name door het samengaan van verschillende geluidsbronnen uit verschillende richtingen, en omdat het industrielawaai Westpoort maatgevend is voor het plangebied.

Analyse van de effecten van de maatregelen

Uit de analyse van de effecten van maatregelen komt het volgende naar voren:

1. het wijzigen van de status autoweg van de Haarlemmerweg heeft een groot effect op de ontwikkelbaarheid van de zuidrand voor geluidsgevoelige bestemmingen. Deze wijziging maakt het niet noodzakelijk om gebouwen met rondom dove gevels te maken;
2. de effecten van de overige bronmaatregelen zijn beperkt, de geluidsbelasting vanwege het Industrielawaai is dominant in het gebied;
3. alleen het treffen van meerdere maatregelen tegelijk levert een effect op de milieugezondheidskwaliteit van het gebied in zijn geheel;

4. de milieugezondheidskwaliteit is het meest gunstig in het middengebied, met name bij de lagere verdiepingen. Deze worden het beste afgeschermd van de geluidsbronnen in de omgeving.
 5. de milieugezondheidskwaliteit in het gebied is te karakteriseren met de klassen redelijk, matig, zeer matig, onvoldoende tot ruim onvoldoende.
 6. alle maatregelen samen leveren een 'winst' op van circa 1 klasse, waarmee het aantal ernstig gehinderden met circa 1/3 afneemt.
- Zonder nader onderzoek te doen naar de kosten van de maatregelen, uitgezonderd de wijziging van de status van de Haarlemmerweg, kan worden gesteld dat deze hoog zullen zijn als gevolg van de omvang van het gebied.

Maatregelen aan gebouwen

Een andere maatregel is de realisatie van dove gevels, die geen toetsing vereisen aan de normen van de Wet geluidhinder. Deze gevels dragen ook zorg voor het wettelijk vereiste binnenklimaat. Ook de realisatie van geluidsabsorberende balkons, verglaasde serres en loggia's kunnen bijdragen aan de beperking van de geluidhinder. Overigens is in het Bouwbesluit voorgeschreven dat het geluidsniveau van nieuwe woningen altijd moet voldoen aan de binnennorm van 33 dB. In het plangebied moet bij realisatie van woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen zowel bij nieuwbouw als bij transformatie van kantoorpanden gebouwen met dove gevels gerealiseerd worden.

Amsterdams hogere waardenbeleid

In het Amsterdams hogere waarden beleid is bepaald dat woningen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld in principe dienen te beschikken over een geluidsluwe gevel of geluidluw geveldeel. Van dit principe kan slechts op grond van zwaarwegende argumenten worden afgeweken. Hierbij is het doel dat aan de geluidsluwe zijde verblijfsruimten, met name slaapkamers, worden geprojecteerd. Volgens het beleid dienen woningen met een dove gevel altijd over een stille zijde te beschikken. Deze regels gelden niet indien sprake is van transformatie van leegstaande kantoorpanden naar wonen (motie nr. 46 'Bestrijding leegstand kantoren'). Het plangebied is grotendeels bebouwd met (leegstaande) kantoorpanden. Het Amsterdams hogere waarden beleid is op dit punt niet van toepassing. Voor de lege kavels (Vlek 18, 19, 59, 62, 63, 66/67, 68/69) en bij sloop/ nieuwbouw gelden deze regels wel. In de regels van het bestemmingsplan is de eis van een geluidsluwe gevel of geluidluw geveldeel voor woningen opgenomen.

Gecumuleerde geluidsbelasting

Volgens het Amsterdams geluidsbeleid is een gecumuleerde geluidsbelasting die maximaal 3 dB hoger is dan de maximaal toelaatbare wettelijk waarde, nog aanvaardbaar. Hier wordt aan voldaan. De gecumuleerde geluidsbelasting levert geen geluidsniveau op dat meer dan 3 dB hoger is dan de maximale ontheffingswaarde.

Advies TAVGA

De geluidhinder problematiek is op 17 oktober 2012 besproken in het Technisch Ambtelijk Vooroverleg Geluidhinder Amsterdam waarin de dienst Ruimtelijke Ordening, de Dienst Milieu en Bouwtoezicht en de gemeentelijk geneeskundige dienst zitting hebben. Naar aanleiding van het overleg zijn een aantal opmerkingen naar voren gekomen. Verzoekt is om in het (concept) besluit hogere grenswaarden te melden dat in het akoestisch onderzoek gebruik is gemaakt van het overgangsrecht van de gewijzigde Wet geluidhinder en daarmee gerekend is met de meet- en rekenvoorschriften van de oude wetgeving. In de regels van het bestemmingsplan is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen die het mogelijk maakt om af te wijken van de verplichting van een dove gevel, indien uit (nieuw) akoestisch onderzoek blijkt dat voldaan kan worden met de verleende hogere grenswaarden. Verzoekt is in de regels op te nemen dat bij nieuwbouw een stille zijde gerealiseerd moet worden in het geval van een verplichte dove gevel en bij een verleende hogere waarde in de regels dienen de dove gevels vastgelegd te worden. Bij invulling van het bestemmingsplan wil het TAVGA deze plannen graag terugzien. Naar

aanleiding van het aangepaste akoestisch onderzoek is contact opgenomen met TAVAGA, hieruit is voortgekomen dat hernieuwde advisering door TAVAGA niet noodzakelijk is.

BESLUIT

Burgemeester en wethouders van Amsterdam hebben besloten in te stemmen met het voorliggend besluit tot de vaststelling van de bij dit besluit behorende lijst met hogere waarden voor het wegverkeerlawaaai, het railverkeerlawaaai en industrielaawaai zoals bedoeld in de Wet geluidhinder. Deze hogere grenswaarden worden vastgesteld om woningen, onderwijsvoorzieningen en overige geluidgevoelige voorzieningen in het plangebied mogelijk te maken.

De hogere waarden worden vastgesteld voor woonbebouwing, onderwijsvoorzieningen en overige geluidgevoelige voorzieningen op percelen met de volgende kadastrale perceelnummers: STN02 K 1943, 1944, 2794, 2810, 2811, 2898, 2929, 2934, 2942, 3001, 3034, 3035, 3036, 3093, 3097, 3226, 3227, 3381, 3547, 3596, 3630, 3754, 3908, 3909, 3910, 3911, 3912, 3974, 3975.

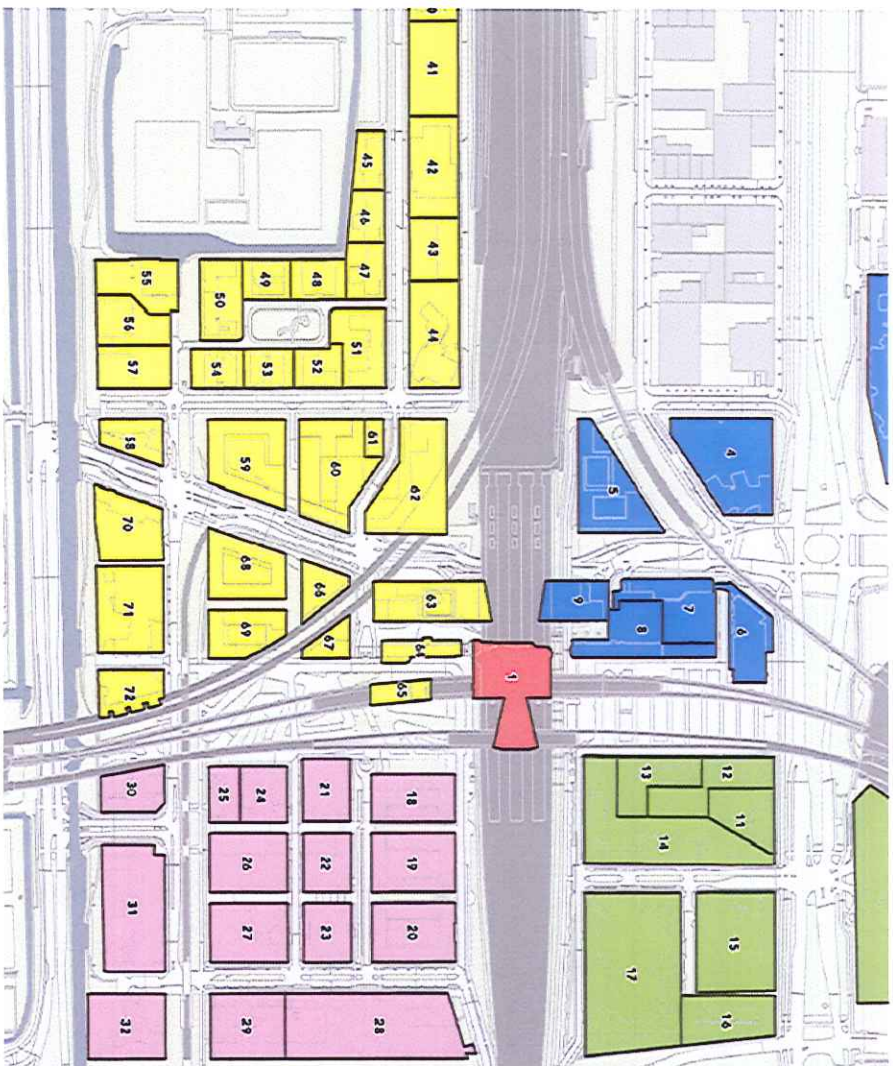
Te verlenen hogere waarden bestaande bebouwing en maximale invulling lege kavels

09A1103 - Lijste veldaanbodten waarden en deze eerste Inhoud Technische Aanduiding Aanduiding Biografie

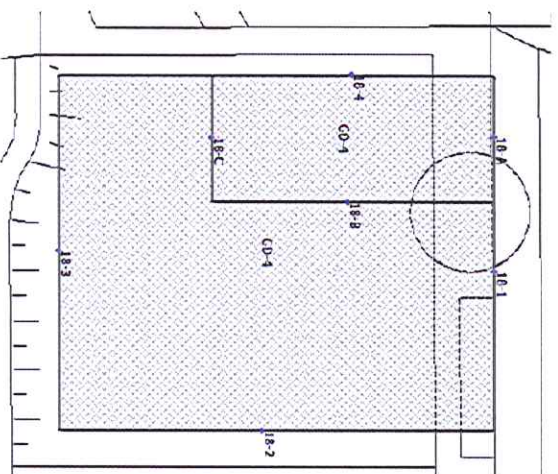
wrg	hoogte[m]	A10	Verandering	N200	Fidraag	Arland wng	L _{eq} [dB], wng natiek rilliel prograns		Kopplandng	Kmpang	Zantemng	Tern	Mern	R11	Wtsporn L _{eq} [dB(A)]	L _{eq} [L _{eq}]	dora Bewr*	
							Nitring	Orngbung										
651_D	>20													63	55	64	JP	
652_A	<5m													56			60	JP
652_B	5-10m													63			66	JP
652_C	10-20m			52													66	JP
652_D	>20																66	JP
653_A	<5m																66	JP
653_B	5-10m				61												66	JP
653_C	10-20m				61												66	JP
653_D	>20				57												66	JP
671_A	<5m																66	JP
671_B	5-10m																66	JP
671_C	10-20m																66	JP
671_D	>20																66	JP
672_A	<5m																66	JP
672_B	5-10m																69	JP
672_C	10-20m																68	JP
672_D	>20																61	JP
673_A	<5m																62	JP
673_B	5-10m																66	JP
673_C	10-20m																66	JP
673_D	>20																64	JP
674_A	<5m																56	JP
674_B	5-10m																56	JP
674_C	10-20m																56	JP
674_D	>20																58	JP
681_A	<5m																62	JP
681_B	5-10m																66	JP
681_C	10-20m																66	JP
681_D	>20																66	JP
682_A	<5m																66	JP
682_B	5-10m																66	JP
682_C	10-20m																66	JP
682_D	>20																67	JP
683_A	<5m																67	JP
683_B	5-10m																67	JP
683_C	10-20m																67	JP
683_D	>20	49															65	JP
684_A	<5m																65	JP
684_B	5-10m																65	JP
684_C	10-20m																65	JP
684_D	>20																65	JP
685_A	<5m																65	JP
685_B	5-10m																65	JP
685_C	10-20m																65	JP
685_D	>20																65	JP
686_A	<5m																65	JP
686_B	5-10m																65	JP
686_C	10-20m																65	JP
686_D	>20																65	JP
687_A	<5m																65	JP
687_B	5-10m																65	JP
687_C	10-20m																65	JP
687_D	>20																64	JP

*147 een de veld waarden van de volgende hoogten worden vermeld in de tabel. De waarden zijn gemiddeld en zijn in een van de velden van de tabel. De waarden van de tabel zijn de velden van de tabel.

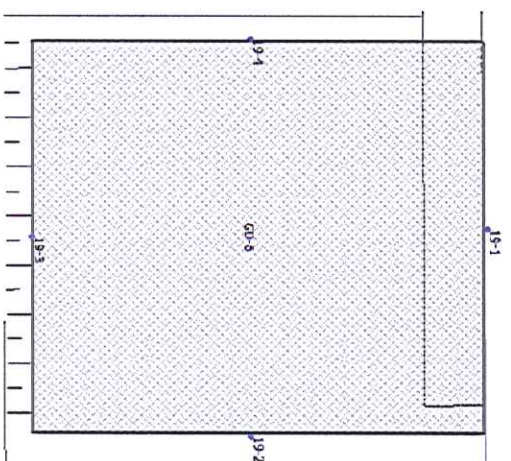
Te verliezen hogere waarden bestaande bebouwing en maximale invulling lege kavels



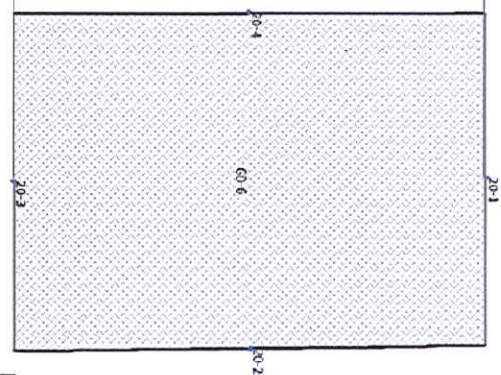
Waarnepunt 18



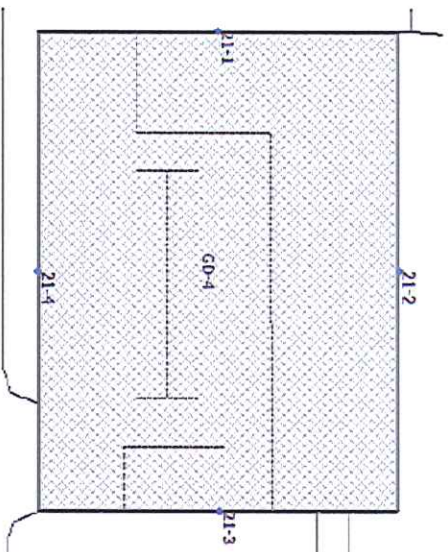
Waarnepunt 19



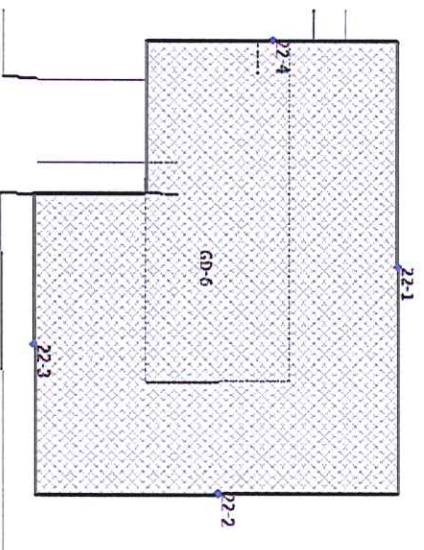
Waarneempunt 20



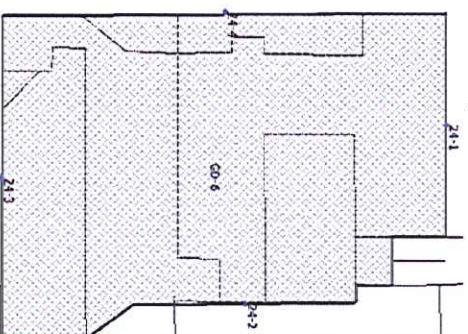
Waarneempunt 21



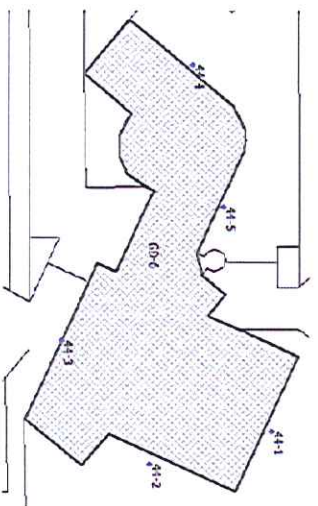
Waarneempunt 22



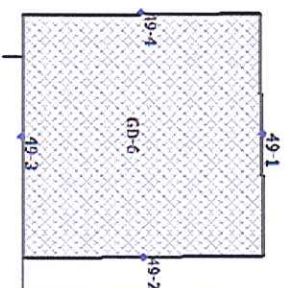
Waarneempunt 24/25



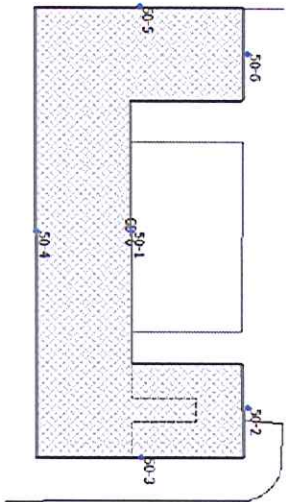
Waarneempunt 44



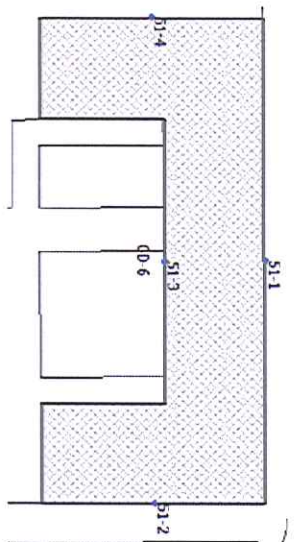
Waarneempunt 49



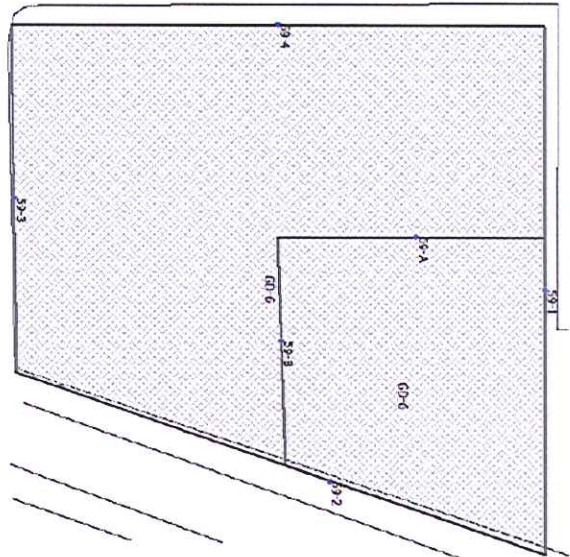
Waarneempunt 50



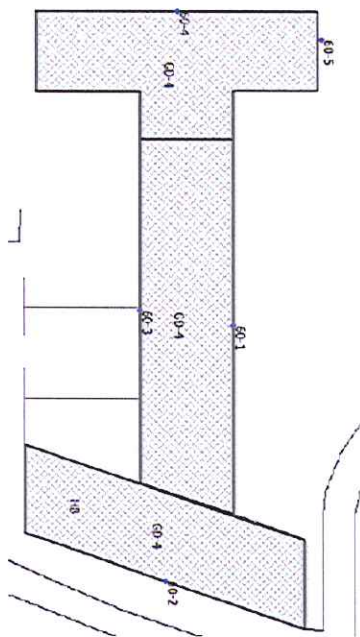
Waarneempunt 51



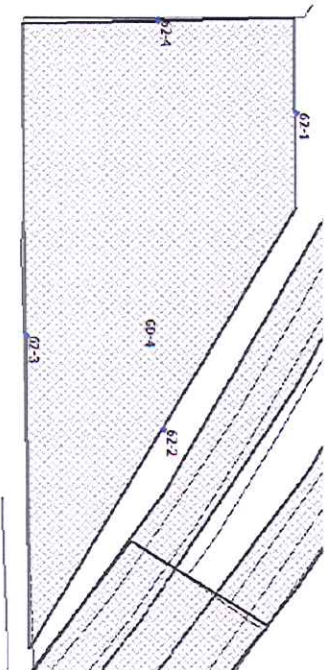
Waarneempunt 59



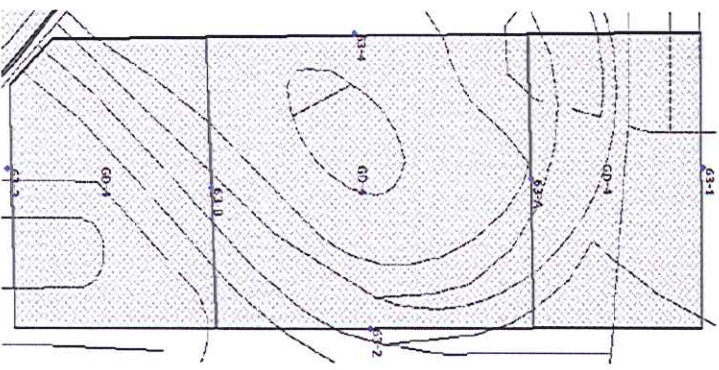
Waarneempunt 60



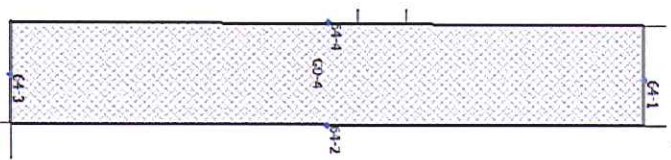
Waarneempunt 62



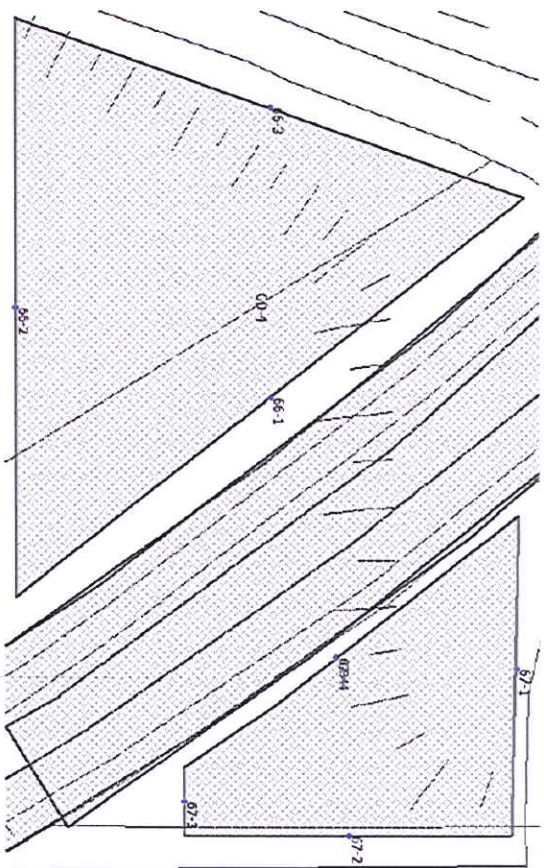
Waarneempunt 63



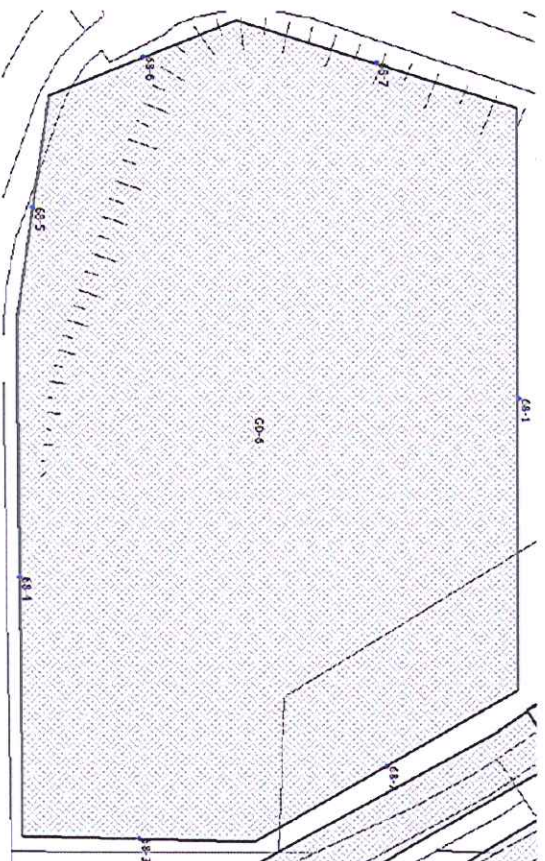
Waarneempunt 64



Waarneempunt 66/67



Waarneempunt 68/69



Te verlenen hogere waarden maximale invulling kavels (reeds bebouwde kavels en lege kavels)

Te verlenen hogere waarden bij maximale invulling kavels (reeds bebouwde kavels en lege kavels)

