



Cauberg-Huygen

Gatwickstraat 11
1043 GL AMSTERDAM
Postbus 9396
1006 AJ AMSTERDAM

T +31 (0)20-6967181
E amsterdam.ch@dpa.nl
www.dpa.nl/cauberg-huygen

K.v.K 58792562
IBAN NL71 RABO 0112 075584

**Akoestische uitwerking verkavelingsplan Oostenburg Amsterdam;
anno 2017**

Datum 10 november 2017
Referentie 02078-16729-21

Referentie 02078-16729-21
Rapporttitel Akoestische uitwerking verkavelingsplan Oostenburg Amsterdam;
anno 2017
Datum 10 november 2017

Opdrachtgever Stadgenoot
Sarphatistraat 370
1018 GW AMSTERDAM
Contactpersoon Mevrouw W. van Arendonk

Behandeld door De heer ing. H. Spierenburg
De heer ir. K. Scholts
DPA Cauberg-Huygen B.V.
Gatwickstraat 11
1043 GL AMSTERDAM
Postbus 9396
1006 AJ AMSTERDAM
Telefoon 020-6967181
Fax 020-6634962

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	Akoestische situatie	6
1.2	Leeswijzer	6
2	Wettelijk kader	7
2.1	Wet geluidhinder	7
2.1.1	Wetversie Wet geluidhinder	7
2.1.2	Geluidgevoelige functies	7
2.1.3	Systematiek grenswaarden en verzoek tot hogere grenswaarden	7
2.1.4	Dove gevels	8
2.1.5	Wegverkeerslawaaï	8
2.1.6	Spoorweglawaaï	9
2.2	Gemeentelijk geluidbeleid	9
2.2.1	Cumulatie geluidbronnen	9
2.2.2	Stille zijden	10
2.2.3	Dove gevels	10
2.2.4	Geluidschermen voorlangs gevels	10
3	Uitgangspunten onderzoek	11
3.1	Wegverkeersgegevens	11
3.2	Spoorweggegevens	11
4	Rekenmethoden geluidbelastingen	12
4.1	Wegverkeerslawaaï	12
4.2	Spoorweglawaaï	12
4.3	Nadere toelichting invoergegevens akoestisch rekenmodel	12
4.4	Cumulatie geluidbelastingen $L_{VL,cum}$ en $L_{RL,cum}$	13
5	Berekeningsresultaten Uitwerkingsplan Oostenburg Wet geluidhinder	14
5.1	Berekeningsresultaten Oostenburgergracht	14
5.2	Berekeningsresultaten Piet Heinkade/Panamalaan	14
5.3	Berekeningsresultaten Piet Heintunnel	14
5.4	Berekeningsresultaten Czaar Peterstraat	14
5.5	Berekeningsresultaten Spoorweglawaaï	14
6	Berekeningsresultaten Uitwerkingsplan Oostenburg Wabo	15
6.1	Industrielawaaï emplacement Dijkgracht	15
6.2	Industrielawaaï INIT-gebouw en stadsdeelwerf	15
6.3	Cumulatie	16
6.4	Stille zijden, dove gevels	16
7	Berekeningen afzonderlijke kavels	17
8	Samenvatting en conclusies	18

Bijlagen

Bijlage I	Verkeersonderzoek Stadswerk Oostenburg
Bijlage II	Rekenmodel wegverkeer, totale plan
Bijlage III	Berekeningsresultaten wegverkeer, totale plan
Bijlage IV	Berekeningsresultaten spoorwegverkeer, totale plan
Bijlage V	INIT akoestisch onderzoek
Bijlage VI	Cumulatie, totale plan
Bijlage VII	Stille zijden en dove gevels, totale plan
Bijlage VIII	Berekeningsresultaten kavels afzonderlijk

1 Inleiding

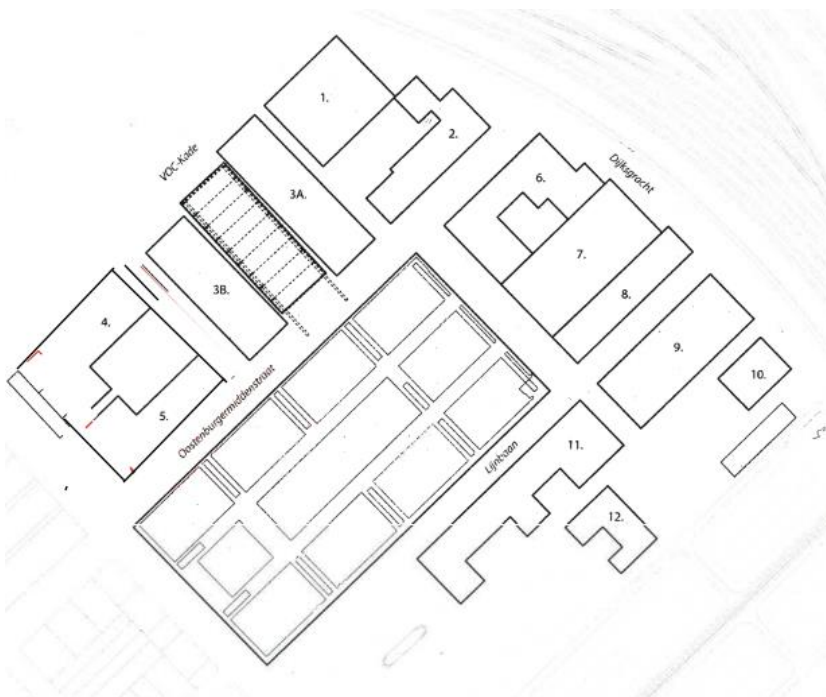
In opdracht van Stadgenoot heeft DPA Cauberg-Huygen B.V. een akoestisch onderzoek verricht ten aanzien van de uitwerking van het verkavelingsplan Oostenburg te Amsterdam. Het onderliggende bestemmingsplan betreft een moederbestemmingsplan met uitwerkingsplicht. Voor een aantal deelgebieden wordt in het nieuwe bestemmingsplan uitgegaan van een uit te werken bestemmingsplan waarbinnen onder meer geluidgevoelige bestemmingen, met name woningen mogelijk worden gemaakt. In figuur 1.1 is de locatie van het bestemmingsplan Oostenburg weergegeven. Figuur 1.2 geeft de planinvulling weer en figuur 1.3 de kavelindeling.



Figuur 1.1: Locatie plangebied Oostenburg Amsterdam



Figuur 1.2: Planinvulling Oostenburg Amsterdam



Figuur 1.3: Kavelindeling Oostenburg Amsterdam

1.1 Akoestische situatie

De geplande geluidgevoelige bestemmingen betreffen een nieuwe situatie in de zin van de Wet geluidhinder. De geluidgevoelige bestemmingen zijn conform de Wet geluidhinder gelegen binnen de zones van spoortraject Amsterdam Centraal – Amsterdam Muiderpoort en van de wegen Piet Heinkade/Panamalaan, de Oostenburgergracht en de Piet Heintunnel en de tram in de Tsaar Peterstraat. Om die reden dienen de geluidbelastingen ter plaatse van de geluidgevoelige functies inzichtelijk te worden gemaakt. Onderzocht is of wordt voldaan aan het Amsterdams geluidbeleid en waar hogere grenswaarden krachtens de Wet geluidhinder benodigd zijn. Tevens wordt onderzocht waar akoestische maatregelen kunnen worden toegepast. Een deel van de geluidgevoelige bestemmingen zijn gelegen in de nabijheid van sporeemplacement Dijkgracht. In het kader van goede ruimtelijke ordening is de invloed hiervan onderzocht.

1.2 Leeswijzer

In deze rapportage zullen eerst de aspecten uit de Wet geluidhinder en het gemeentelijk geluidbeleid, die op dit plan van toepassing zijn, aan bod komen. Vervolgens zullen de berekeningen en de toetsing van de geluidbelastingen worden beschreven. Tevens zal worden ingegaan op de bepalingen uit het gemeentelijk geluidbeleid van gemeente Amsterdam.

2 Wettelijk kader

2.1 Wet geluidhinder

2.1.1 Wetversie Wet geluidhinder

Ten behoeve van dit geluidonderzoek is gebruik gemaakt van de Wet geluidhinder, zoals deze geldt per 1 mei 2017. Als gevolg van de inwerkingtreding van hoofdstuk 11 "Geluid" in de Wet milieubeheer per 1 juli 2012 is een aantal wijzigingen doorgevoerd in de Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder. In hoofdlijnen omvatten deze wijzigingen: het aanwijzen van nieuwe geluidgevoelige gebouwen en terreinen, een nieuwe bepalingswijze van de geluidzones langs spoorwegen (zie paragraaf 2.1.6) en het gebruik van een nieuw rekenvoorschrift (zie hoofdstuk 4). In het kader van de realisatie van nieuwe geluidgevoelige functies nabij wegen, spoorwegen of industrie blijft de Wet geluidhinder van toepassing, de betreffende grenswaarden en ontheffingsmogelijkheden zijn gehandhaafd.

Wellicht ten overvloede wordt opgemerkt dat hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer van toepassing is op de aanleg of de wijziging van Rijksinfrastructuur (rijkswegen en spoorwegen). In dat hoofdstuk zijn de beoordelingswijze conform geluidproductieplafonds, voorkeurswaarden en maximale waarden opgenomen. Omdat er geen sprake is van aanleg of wijziging van Rijksinfrastructuur, wordt in het rapport hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer verder buiten beschouwing gelaten. Wel zijn de geluidproductieplafonds vanwege spoorwegen bepalend voor de breedte van de zone langs spoorwegen.

2.1.2 Geluidgevoelige functies

Er worden nieuwe geluidgevoelige bestemmingen (woningen) mogelijk gemaakt.

2.1.3 Systematiek grenswaarden en verzoek tot hogere grenswaarden

In de Wet geluidhinder en in het Besluit geluidhinder worden respectievelijk voor wegverkeerslawaai, spoorweglawaai en industrielawaai twee typen grenswaarden benoemd: de zogenaamde voorkeursgrenswaarde en de maximaal te verlenen ontheffingswaarde. Per geluidbron (per weg, per spoorweg, per industrieterrein) wordt aan de grenswaarden getoetst.

Bij een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde, maar niet van de maximale ontheffingswaarde, kan een zogenaamde hogere grenswaarde worden aangevraagd bij het College van Burgemeester en Wethouders (B en W).

Het vaststellen van een hogere waarde door B en W is mogelijk indien maatregelen om de geluidbelasting te reduceren aan bron (verkeer) of tussen bron en ontvanger (gebouw), zoals schermen of verkeersreducerende maatregelen, niet doelmatig zijn of bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerkundige, landschappelijke of financiële aard ondervinden.

Indien ook de maximaal te verlenen ontheffingswaarde wordt overschreden is in principe geen geluidgevoelige functie mogelijk tenzij deze wordt voorzien van maatregelen (dove gevels).

2.1.4 Dove gevels

De Wet geluidhinder benoemt grenswaarden voor de geluidbelastingen op de gevels van geluidgevoelige gebouwen. Dove gevels zijn echter gevels waarvan de geluidbelastingen op deze gevels niet hoeven te worden getoetst aan deze grenswaarden. Dove gevels zijn:

- gevels zonder aanwezige te openen delen en die voldoen aan een karakteristieke geluidwering van tenminste het verschil van de geluidbelasting en een waarde van 33 dB, onderscheidenlijk 35 dB(A);
- gevels met bij uitzondering te openen delen, mits deze delen niet grenzen aan een geluidgevoelige ruimte (slaap-, woon- of eetkamer). Voorbeelden zijn:
 - een raam in een gevel van een besloten keuken met een vloeroppervlakte van minder dan 11 m²;
 - een raam in een hal van een woning;
 - een nooduitgang.

2.1.5 Wegverkeerslawaaï

Zones langs wegen

Conform hoofdstuk VI van de Wet geluidhinder (zones langs wegen) hebben alle wegen een zone, uitgezonderd een aantal situaties waaronder wegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur. De zone is een gebied waarbinnen een nader akoestisch onderzoek verplicht is. De breedte van de zone, aan weerszijden van de weg, is afhankelijk van het aantal rijstroken en de aard van de omgeving (stedelijk of buitenstedelijk), zie tabel 2.1.

Tabel 2.1: Schema zonebreedte aan weerszijden van de weg

Aantal rijstroken		Zonebreedte [m]
Stedelijk	Buitenstedelijk	
1 of 2	-	200
3 of meer	-	350
-	1 of 2	250
-	3 of 4	400
-	5 of meer	600

De geluidgevoelige bestemmingen zijn gelegen binnen de bebouwde kom en binnen de zone van:

- De Piet Heinkade/Panamalaan heeft 2 tot 5 rijstroken. De zonebreedte is ter hoogte van de kruising met de Piet Heintunnel 350 meter zodat het plangebied deels binnen de zone van de Piet Heinkade/Panamalaan is gelegen.
- De Oostenburgergracht heeft 2 of 3 rijstroken. De zonebreedte is ter hoogte van de kruising met de Czaar Peterstraat 350 meter zodat het plangebied deels binnen de zone van de Oostenburgergracht is gelegen.
- De Piet Heintunnel heeft ter hoogte van de kruising met de Piet Heinkade/Panamalaan 6 rijstroken. De zonebreedte bedraagt 350 meter en de zone wordt voorbij de kruising 350 meter in zuidwestelijke richting doorgetrokken zodat een deel van het plangebied binnen de zone van de Piet Heintunnel is gelegen.
- In de Czaar Peterstraat geldt een maximumsnelheid van 30 km/uur. Deze straat heeft geen zone conform de Wet geluidhinder. Echter bevindt zich op deze straat een doorgaande trambaan, waarvoor geen maximumsnelheid geldt. Vanuit de Amsterdamse praktijk worden 30 km/uur wegen waarover een trambaan voert bij wijze van uitzondering wel getoetst aan de grenswaarden.

Grenswaarden geluidbelasting ten gevolge van wegverkeer

De voorkeursgrenswaarde vanwege wegverkeerslawaai bedraagt 48 dB en de maximaal te verlenen ontheffingswaarde 63 dB.

2.1.6 Spoorweglawaai

Het spoortracé Amsterdam Centraal – Amsterdam Muiderpoort is het meest nabijgelegen spoortracé. De zonebreedtes langs een spoorweg worden bepaald door de waarden van de geldende geluidproductieplafonds op referentiepunten (zie tabel 2.2). Indien de referentiepunten achter een geluidscherm zijn gelegen, worden de geluidproductieplafonds ervan niet beschouwd, wel die van de eerst voorkomende referentiepunten voorbij de beëindiging van het geluidscherm. Ter hoogte van de planlocatie is conform het geluidregister geen scherm aanwezig. Het referentiepunt met het hoogste geluidproductieplafond heeft een geluidproductieplafond van 66,4 dB. Op basis van deze geluidproductieplafondwaarde wordt de zonebreedte bepaald, deze bedraagt 600 meter, gemeten vanuit de buitenste spoorstaaf. De planlocatie is hiermee in zijn geheel binnen de zone van de spoorlijn gelegen.

Tabel 2.2: Zonebreedten spoorwegen voor de geluidproductieplafondklassen

Hoogte geluidproductieplafond	Breedte zone (in meters)
Kleiner dan 56 dB	100
Gelijk aan of groter dan 56 dB en kleiner dan 61 dB	200
Gelijk aan of groter dan 61 dB en kleiner dan 66 dB	300
Gelijk aan of groter dan 66 dB en kleiner dan 71 dB	600
Gelijk aan of groter dan 71 dB en kleiner dan 74 dB	900
Gelijk aan of groter dan 74 dB	1200

Grenswaarden geluidbelasting ten gevolge van spoorverkeer

De voorkeursgrenswaarde vanwege spoorweglawaai bedraagt 55 dB en de maximaal te verlenen ontheffingswaarde 68 dB.

2.2 Gemeentelijk geluidbeleid

In dit rapport wordt uitgegaan van het Amsterdams geluidbeleid, “Amsterdams Geluidbeleid Hogere waarde Wet Geluidhinder 2016”, vastgesteld per 13 juli 2016 door B en W van de gemeente Amsterdam.

2.2.1 Cumulatie geluidbronnen

Indien hogere waarden worden aangevraagd en het plan is gelegen binnen de zones van meerdere geluidbronnen, dient tevens onderzoek gedaan te worden naar de effecten van de samenloop van de verschillende geluidbronnen. Er dient te worden aangegeven op welke wijze met de samenloop rekening is gehouden bij het bepalen van de te treffen maatregelen (art. 110a en 110f van de Wgh).

Conform het gemeentelijk geluidbeleid is er sprake van een onaanvaardbare geluidbelasting als de gecumuleerde geluidbelasting meer dan 3 dB hoger is dan de hoogste van de maximaal toelaatbare ontheffingswaarden. Op plaatsen waar dit wordt geconstateerd moeten dove gevels of gebouwgebonden geluidschermen worden toegepast.

2.2.2 Stille zijden

Conform het gemeentelijk geluidbeleid dienen woningen waarvoor hogere grenswaarden worden vastgesteld in principe te beschikken over een stille zijde. Hiervan kan alleen worden afgeweken op grond van zwaarwegende argumenten. De afwijking dient daarbij te worden beperkt. Een woning met een dove gevel dient te allen tijde een stille zijde te hebben.

Stille zijden hebben een geluidbelasting van maximaal de voorkeursgrenswaarde (48 dB voor wegverkeerslawaai, 55 dB voor spoorweglawaai en 50 dB(A) voor industrielawaai). Verblijfsruimten, vooral de slaapkamers, moeten grenzen aan de stille zijde, zodat deze op een natuurlijke wijze geventileerd kunnen worden, zonder geluidhinder ervan te ondervinden.

2.2.3 Dove gevels

Het gemeentelijk geluidbeleid omvat regels voor het mogen onderbreken van een dove gevel:

- Het onderbreken van de dove gevel met een geluidwerend scherm, mits geluidwerende schermen of dove gevels per hele verdieping toegepast worden.
- Ramen of deuren aan besloten galerijen, serres of loggia's, waarbij de binnengevel als schil van de woning fungeert volgens het Bouwbesluit.

Balkons, loggia's en serres mogen een dove gevel onderbreken. Aan deze buitenruimten worden eisen gesteld aan:

- De geluidbelasting in de buitenruimte, zeker als de buitenruimte ook bedoeld is als het realiseren van een stille zijde. Als de geluidbelasting hoger mag zijn, moet een hogere waarde aangevraagd worden.
- De permanent aanwezige buitenluchtkwaliteit in de buitenruimte, zie ook bouwbrief 15.
- De thermische schil van de woning die ter plaatse van de binnenpui van de buitenruimte moet zijn gelegen.
- De afmetingen van de buitenruimte: minimaal 3 m² groot en minimaal 1,30 meter diep.
- De binnen- en buitenschil van de serre mag zijn voorzien van gedeeltelijk te openen delen.

De buitengevel van een serre kan dus zowel permanent geopende ventilatievoorzieningen (bijvoorbeeld de buitenste strook van de buitengevel) als te openen, te schuiven, op te vouwen enzovoorts ramen hebben.

2.2.4 Geluidschermen voorlangs gevels

Gevels waar voorlangs geluidschermen staan vallen in tegenstelling tot dove gevels wel onder de toetsing van de Wet geluidhinder. De geluidbelasting achter het scherm, op de gevel wordt getoetst aan de betreffende voorkeursgrenswaarde en maximale ontheffingswaarde. Zo nodig wordt een hogere waarde verzocht en vastgesteld.

Bij het ontwerpen van geluidschermen dienen de voorwaarden van bouwbrief 15 te worden opgevolgd. Deze bevatten onder meer:

- de realisatie van buitenluchtcondities tussen het scherm en de gevel;
- de grootte van de daartoe benodigde, permanent open te houden ventilatieopeningen in het scherm;
- het aanhouden van een afstand tussen het scherm en de woninggevel van ten minste 0,5 meter.

3 Uitgangspunten onderzoek

Uitgangspunt voor deze rapportage is rapport 20151322-01 “Bestemmingsplan Oostenburg in Amsterdam; onderzoek Wet geluidhinder” d.d. 2 december 2015 van DPA Cauberg-Huygen B.V..

3.1 Wegverkeersgegevens

Voor de verkeersgegevens is gebruik gemaakt van het voor de onderhavige situatie door Goudappel Coffeng uitgevoerde verkeersonderzoek Stadswerf Oostenburg, zie [bijlage I](#).

3.2 Spoorweggegevens

De spoorweggegevens van het spoortracé Amsterdam Centraal – Amsterdam Muiderpoort zijn conform het geluidregister spoor van ProRail. De gegevens zijn te omvangrijk om helder in dit rapport volledig te presenteren.

4 Rekenmethoden geluidbelastingen

4.1 Wegverkeerslawaai

De berekeningen van de geluidbelastingen L_{den} op de gevels van de onderzoekslocaties zijn uitgevoerd conform het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (hierna te noemen: RMG2012). Voor de berekeningen is gebruik gemaakt van Standaard Rekenmethode II uit bijlage III van het RMG2012.

Bij de berekeningen worden de equivalente geluidniveaus van dag-, avond- en nachtperioden bepaald. Voor een vergelijking met de wettelijke grenswaarden wordt uit deze dag-, avond- en nachtwwaarden de geluidbelasting L_{den} vastgesteld. Deze geluidbelasting L_{den} wordt berekend met behulp van de volgende formule:

$$L_{den} = 10 * \log \left(\frac{12 * 10^{\left(\frac{L_{dag}}{10}\right)} + 4 * 10^{\left(\frac{L_{avond}+5}{10}\right)} + 8 * 10^{\left(\frac{L_{nacht}+10}{10}\right)}}{24} \right) \text{ in dB}$$

Op de berekende geluidbelastingen mag, conform artikel 110g van de Wet geluidhinder, een correctie worden toegepast. Zoals omschreven in artikel 3.4 van het RMG2012 is de te hanteren aftrek 5 dB voor wegen waar de representatief te achten snelheid lager is dan 70 km/uur. De aftrek voor wegen waar een representatief te achten snelheid gelijk aan of hoger is dan 70 km/uur bedraagt 2 dB, behoudens voor twee situaties:

- voor een geluidbelasting van 56 dB zonder aftrek bedraagt de aftrek 3 dB;
- voor een geluidbelasting van 57 dB zonder aftrek bedraagt de aftrek 4 dB.

De berekeningen van het wegverkeerslawaai zijn uitgevoerd met het computerprogramma Geomilieu V3.11 van DGMR. Een overzicht van het rekenmodel en invoergegevens is opgenomen in [bijlage II](#).

4.2 Spoorweglawaai

De berekeningen van de L_{den} (voor toelichting van de L_{den} zie de vorige paragraaf) zijn uitgevoerd conform het RMG2012. Voor de berekeningen is gebruik gemaakt van Standaard Rekenmethode II uit bijlage IV van het RMG2012.

Voor spoorweglawaai zijn de berekeningen eveneens uitgevoerd met behulp van het computerprogramma Geomilieu V3.11 van DGMR.

4.3 Nadere toelichting invoergegevens akoestisch rekenmodel

In de rekenmodellen is uitgegaan van de volgende rekenparameters en uitgangspunten:

- Invoer rijlijnen conform het RMG2012 (alle rijstroken ieder een rijlijn).
- Bodemfactor algemeen: 0 (harde bodem).
- Bodemfactor gedefinieerde bodemgebieden: 1,0 (zachte bodem).
- Sectoren met een zichthoek van 2 graden.
- De geluidbelastingen zijn berekend met alle geluidrelevante gebouwen. De gebouwen schermen geluid af dan wel reflecteren dit. Het maximaal aantal reflecties bedraagt 1.
- Meteorologische correcties: SRMII RMG2012.
- Luchtdemping: standaard SRMII RMG2012.

4.4 Cumulatie geluidbelastingen $L_{VL,cum}$ en $L_{RL,cum}$

Gecumuleerde geluidbelastingen $L_{VL,cum}$ en $L_{RL,cum}$ zoals bedoeld in artikel 110a en 110f van de Wgh worden berekend conform hoofdstuk 2 van bijlage I van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Alleen relevante geluidbronnen worden meegenomen in de berekening van de gecumuleerde geluidbelasting. Relevante geluidbronnen zijn die bronnen waarvan de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden.

5 Berekeningsresultaten Uitwerkingsplan Oostenburg Wet geluidhinder

Alle gepresenteerde geluidbelastingen vanwege wegverkeerslawaaai zijn inclusief de aftrek conform artikel 110g van de Wet geluidhinder. Bijlage III geeft de berekeningsresultaten van het wegverkeer.

5.1 Berekeningsresultaten Oostenburgergracht

Op alle blokken wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

5.2 Berekeningsresultaten Piet Heinkade/Panamalaan

De geluidbelasting ten gevolge van de Piet Heinkade/Panamalaan is ten hoogste 50 dB. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB niet. Op locaties waar de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, maar de maximale ontheffingswaarde niet, kunnen hogere waarden worden aangevraagd bij B en W.

5.3 Berekeningsresultaten Piet Heintunnel

De geluidbelasting ten gevolge van de Piet Heintunnel is ten hoogste 52 dB. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB niet. Op locaties waar de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, maar de maximale ontheffingswaarde niet, kunnen hogere waarden worden aangevraagd bij B en W.

5.4 Berekeningsresultaten Czaar Peterstraat

Op alle blokken wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

5.5 Berekeningsresultaten Spoorweglawaaai

De geluidbelasting ten gevolge van railverkeer op de spoorlijn Amsterdam Centraal – Amsterdam Muiderpoort is in bijlage IV weergegeven. De geluidbelasting ten gevolge van het spoor is ten hoogste 69 dB. De maximaal toegestane geluidbelasting van 68 dB wordt tot 1 dB overschreden, daar waar de geluidbelasting hoger is dan 68 dB zullen dove gevels moeten worden toegepast.

6 Berekeningsresultaten Uitwerkingsplan Oostenburg Wabo

6.1 Industrielawaai emplacement Dijkgracht

De planlocatie ligt binnen de invloedssfeer van het nabijgelegen spooreplacement Dijkgracht. Het emplacement valt onder de Wet Milieubeheer en op 10 juli 2002 is voor de bedrijfsactiviteiten op het emplacement een (revisie) milieuvergunning verleend. Het akoestisch onderzoek behorende bij de vergunning is Rapport C.99.0094.B d.d. 1 december 2000 van DGMR. Figuur 6.1 geeft de 50 dB(A) contour op 50 m afstand van het emplacement.

Het emplacement is al langere tijd niet meer in gebruik conform de vergunnings situatie. Er vinden veel minder activiteiten plaats. Nadere informatie van ProRail leert dat het emplacement in de naaste toekomst geen emplacementfunctie meer heeft. In het kader van het Programma Hoogfrequent Spoor zal op deze locatie een fly-over worden gerealiseerd. Een tracébesluit hierover is in voorbereiding. Hierdoor vervalt de functie rangeerterrein en dus ook de geluidinvloed ervan.



Figuur 6.1: Invloed emplacement, 50 dB(A) contour op 50 m afstand

Er treden geluidniveaus op van meer dan 50 dB(A) etmaalwaarde, maar niet meer dan 55 dB(A) etmaalwaarde.

6.2 Industrielawaai INIT-gebouw en stadsdeelwerf

Een deel van de gevels ondervindt een geluidbelasting van 50 dB(A). Enkele gevels ondervinden ten gevolge van het INIT gebouw een hogere geluidbelasting dan 55 dB(A). Deze gevels zullen doof moeten worden uitgevoerd als er geen geluidreducerende maatregelen worden uitgevoerd. Door ons bureau is aanvullend akoestisch onderzoek verricht naar de akoestische situatie met betrekking tot het binnen het plangebied gelegen INIT gebouw/stadsdeelwerf.

Ten gevolge van het INIT gebouw zullen enkele gevels doof uitgevoerd moeten worden om woningbouw te realiseren. Door het nemen van geluidreducerende maatregelen zijn in principe dove gevels te voorkomen mits een geluidbelasting tot 55 dB(A) wordt toegestaan. Bijlage V geeft de geluidbelasting op de gevels.

6.3 Cumulatie

Conform Amsterdams geluidbeleid, dient tevens onderzoek gedaan te worden naar de effecten van de samenloop van de verschillende Wet geluidhinder geluidbronnen. Er dient te worden aangegeven op welke wijze met de samenloop rekening is gehouden bij het bepalen van de te treffen maatregelen (art. 110a en 110f van de Wgh).

Conform het gemeentelijk geluidbeleid is er sprake van een onaanvaardbare geluidbelasting als de gecumuleerde geluidbelasting meer dan 3 dB hoger is dan de hoogste van de maximaal toelaatbare ontheffingswaarden (71 dB bij railverkeerslawaai).

De gecumuleerde geluidbelasting ($L_{V,L,cum}$) bedraagt maximaal 70 dB. In Bijlage VI zijn de berekeningsresultaten ingevoegd. De invloed van het INIT en het emplacement Dijkgracht is cumulatief gezien verwaarloosbaar.

Voor alle woningen geldt dat de gecumuleerde geluidbelasting niet meer dan 3 dB hoger is dan de hoogste van de maximaal toelaatbare ontheffingswaarde.

6.4 Stille zijden, dove gevels

De voorwaarde voor het verlenen van hogere waarden is dat woningen waarvoor hogere waarden worden verleend in principe een stille zijde hebben. Dit is een gevel waarop de geluidbelastingen niet de voorkeursgrenswaarden overschrijden. In bijlage VII wordt een overzicht gegeven van de direct aan te wijzen stille zijden. Indien woningen niet direct beschikken over een stille zijde, moeten gebouwmaatregelen worden ingezet, zoals balkonconstructies of verglaasde serres. Bij de uitwerking zal hier rekening mee moeten worden gehouden. Er zijn afdoende oplossingsrichtingen toepasbaar. Tevens zijn in bijlage VII de dove gevels aangegeven.

7 Berekeningen afzonderlijke kavels

Per kavel (kavel 2 t/m 12) wordt de geluidssituatie, zonder rekening te houden met eventuele onderlinge beïnvloeding, inzichtelijk gemaakt.

Als vaste afscherpende objecten wordt gerekend met:

- De in het midden gelegen industriehal, de Werkspoorhal.
- Het INIT gebouw.

Ten behoeve van het akoestisch onderzoek is uitgegaan van de maximale omvang en maximale bebouwingshoogte van elke kavel.

Bijlage VIII geeft de geluidbelastingen op de afzonderlijke kavels.

8 Samenvatting en conclusies

In opdracht van Stadgenoot heeft DPA Cauberg-Huygen B.V. een akoestisch onderzoek verricht ten aanzien van de uitwerking van het verkavelingsplan Oostenburg te Amsterdam. Het onderliggende bestemmingsplan betreft een moederbestemmingsplan met uitwerkingsplicht. Voor een aantal deelgebieden wordt in het nieuwe bestemmingsplan uitgegaan van een uit te werken bestemmingsplan waarbinnen onder meer geluidgevoelige bestemmingen, met name woningen mogelijk worden gemaakt.

De geluidgevoelige bestemmingen zijn conform de Wet geluidhinder gelegen binnen de zones van het spoortraject Amsterdam Centraal - Amsterdam Muiderpoort en van de Piet Heinkade/Panamalaan, de Oostenburgergracht, en de Piet Heintunnel.

De invloed van de Czaar Peterstraat (30 km/h) is vanwege de aanwezigheid van een trambaan eveneens inzichtelijk gemaakt.

Een deel van de geluidgevoelige bestemmingen is gelegen in de nabijheid van sporeemplacement Dijkgracht en het INIT. De invloed van deze inrichtingen is in beeld gebracht.

De berekende geluidbelastingen zijn getoetst aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder:

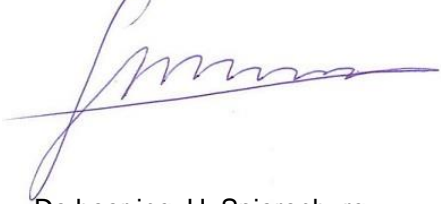
- Stedelijke wegen: voorkeursgrenswaarde 48 dB maximale ontheffingswaarde 63 dB.
- Spoorlijn: voorkeursgrenswaarde 53/55 dB maximale ontheffingswaarde 68 dB.

Conclusies:

- Ten gevolge van wegverkeer op de Piet Heinkade/Panamalaan vinden overschrijdingen tot 2 dB van de voorkeursgrenswaarde plaats. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB wordt niet overschreden. Op locaties waar de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, maar de maximale ontheffingswaarde niet, kunnen hogere waarden worden aangevraagd bij B en W.
- Ten gevolge van wegverkeer op de Piet Heintunnel vinden overschrijdingen tot 4 dB van de voorkeursgrenswaarde plaats. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB wordt niet overschreden. Op locaties waar de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, maar de maximale ontheffingswaarde niet, kunnen hogere waarden worden aangevraagd bij B en W.
- De geluidinvloeden van de Oostenburgergracht en de Czaar Peterstraat voldoen aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.
- Ten gevolge van spoorlijn Amsterdam Centraal – Amsterdam Muiderpoort vinden overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde plaats. De maximale ontheffingswaarde van 68 dB wordt tot 1 dB overschreden. Dove gevels zijn daar waar de overschrijding plaats vindt dan noodzakelijk. Op locaties waar de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden kunnen hogere waarden worden aangevraagd bij B en W.
- Op basis van de vergunde bedrijfsactiviteiten van emplacement Dijkgracht is niet uitgesloten dat er binnen het plangebied overschrijdingen plaatsvinden van de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A). De huidige bedrijfsvoering is echter veel minder intensief dan de vergunde bedrijfsactiviteiten. Daarnaast wordt in het kader van de uitvoering van het Programma Hoogfrequent Spoor de functie van emplacement opgeheven.

- Ten gevolge van het INIT gebouw zijn voor enkele gevels een dove gevel en een hogere geluidbelasting tot 55 dB(A) nodig om woningbouw te realiseren. Door het nemen van geluidreducerende maatregelen zijn in principe dove gevels te voorkomen mits een geluidbelasting tot 55 dB(A) wordt toegestaan.
- De gecumuleerde geluidbelasting $L_{VL,cum}$ is op geen van de onderzochte locaties meer dan 3 dB hoger dan de hoogste van de maximaal toelaatbare ontheffingswaarde. Op basis van de gecumuleerde geluidbelasting zijn geen extra maatregelen benodigd.

DPA Cauberg-Huygen B.V.



De heer ing. H. Spierenburg
Senior adviseur

Bijlage I Verkeersonderzoek Stadswerk Oostenburg

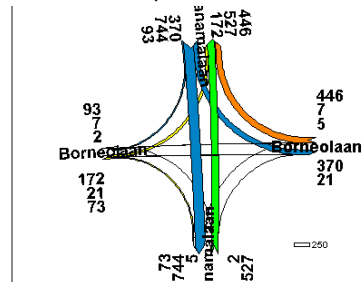
Bijlage 2

Kruispuntstromen

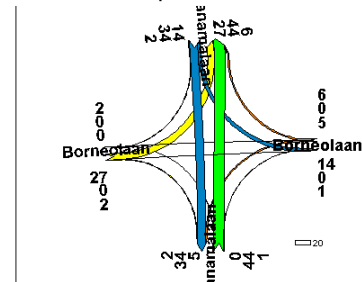
Kruispuntstromen Borneoviaduct – Panamalaan

Huidige situatie 2016

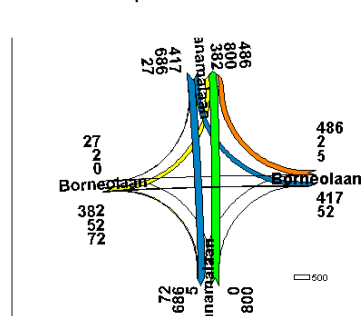
2016 Ochtendspits 2-uurs auto



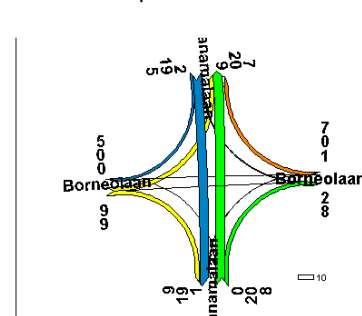
2016 Ochtendspits 2-uurs vracht



2016 Avondspits 2-uurs auto

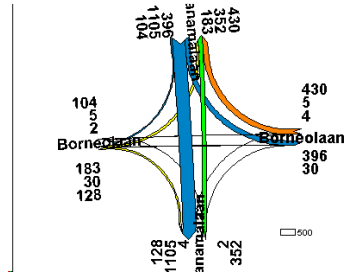


2016 Avondspits 2-uurs vracht

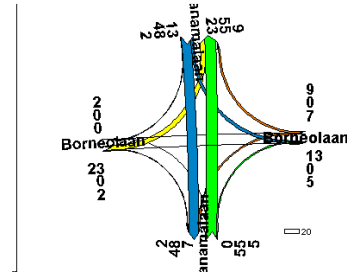


Autonom 2030

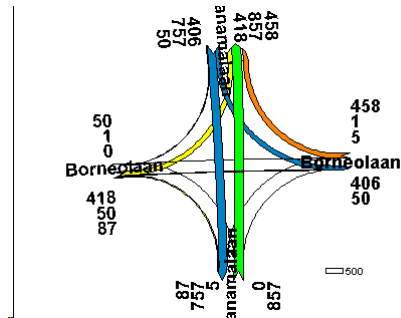
2030 Ochtendspits 2-uurs auto



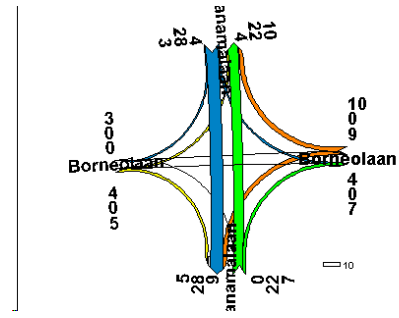
2030 Ochtendspits 2-uurs vracht



2030 Avondspits 2-uurs auto

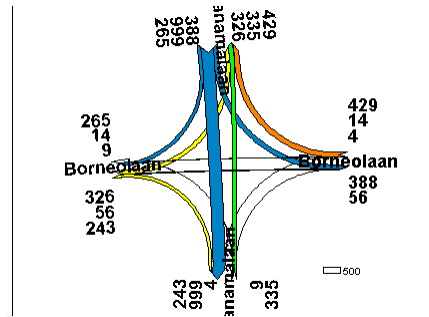


2030 Avondspits 2-uurs vracht

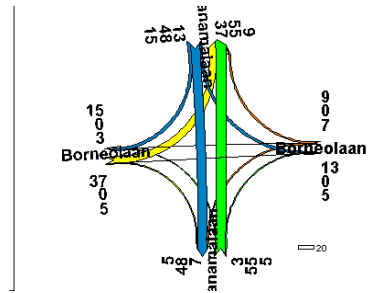


Plansituatie 2030

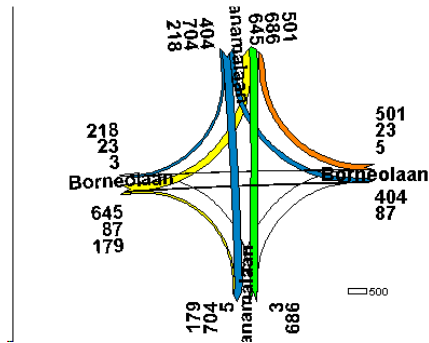
2030 Ochtendspits 2-uurs auto



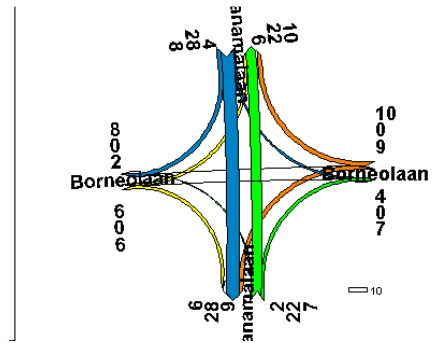
2030 Ochtendspits 2-uurs vracht



2030 Avondspits 2-uurs auto



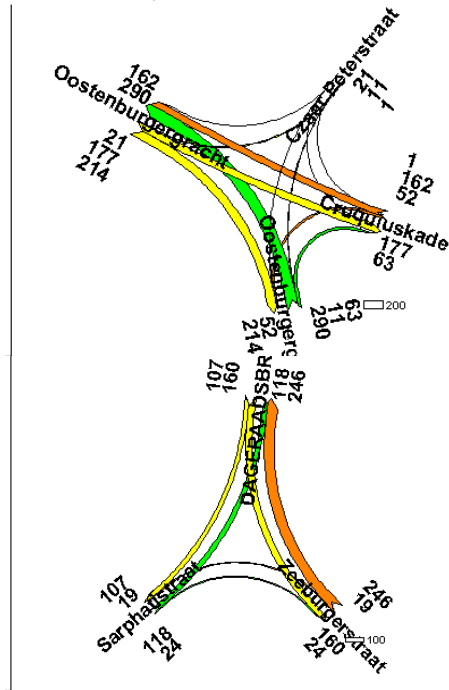
2030 Avondspits 2-uurs vracht



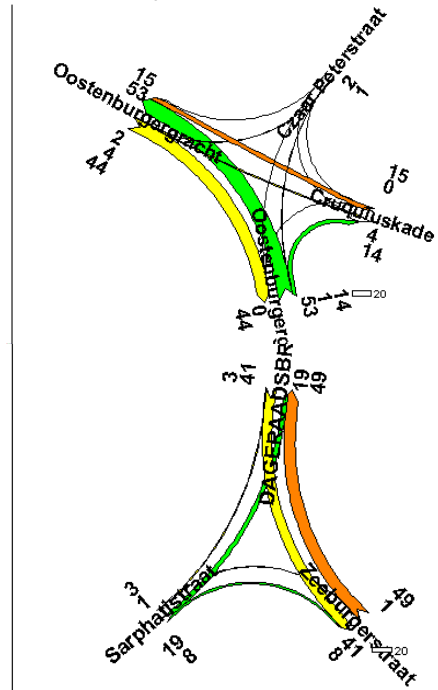
Kruispuntstromen Oostenburgergracht – Czaar Peterstraat

Huidige situatie 2016

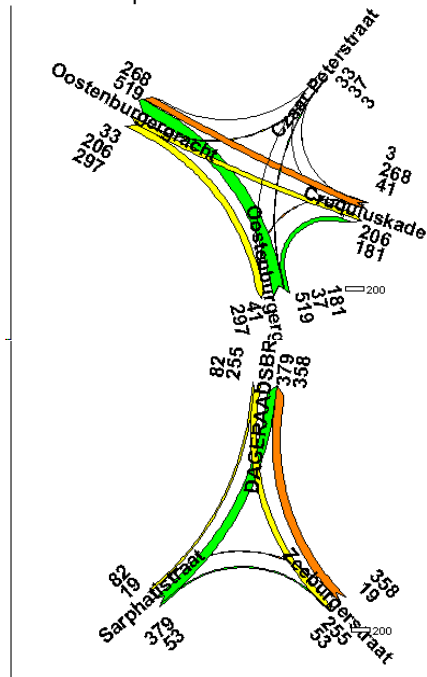
2016 Ochtendspits 2-uurs auto



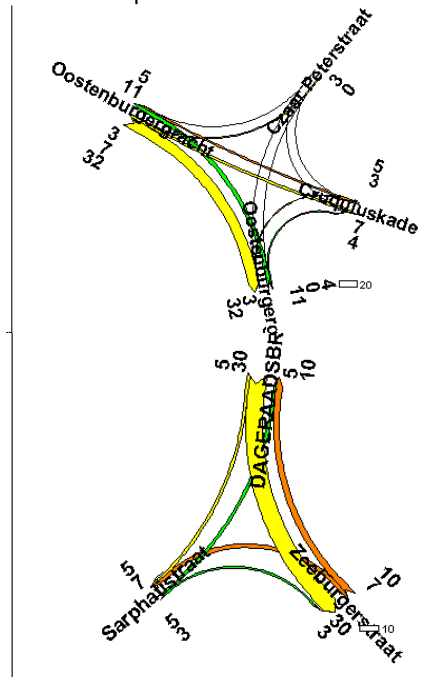
2016 Ochtendspits 2-uurs vracht



2016 Avondspits 2-uurs auto

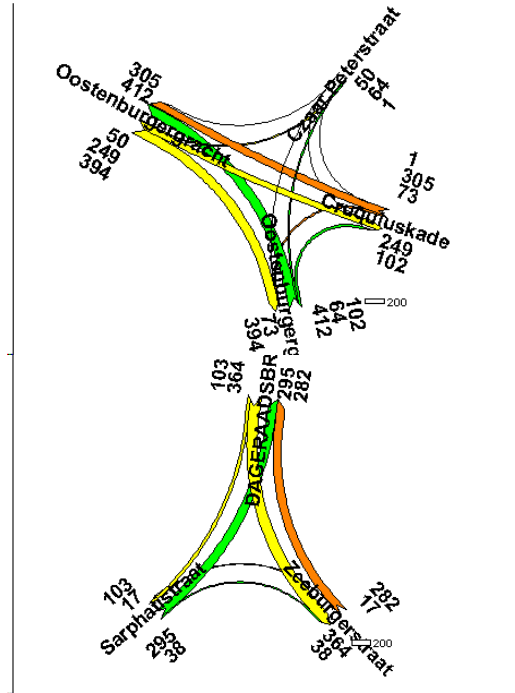


2016 Avondspits 2-uurs vracht

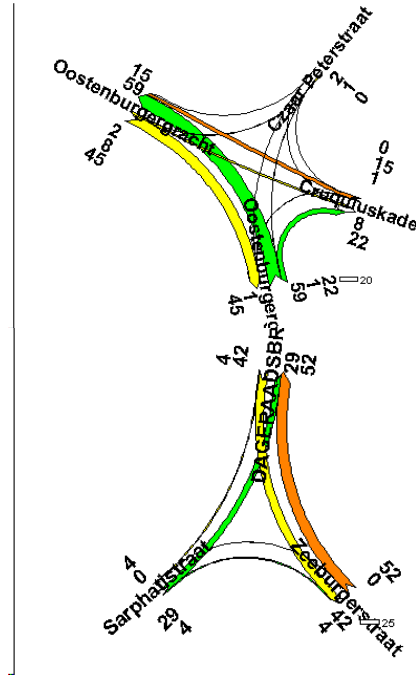


Plansituatie 2030

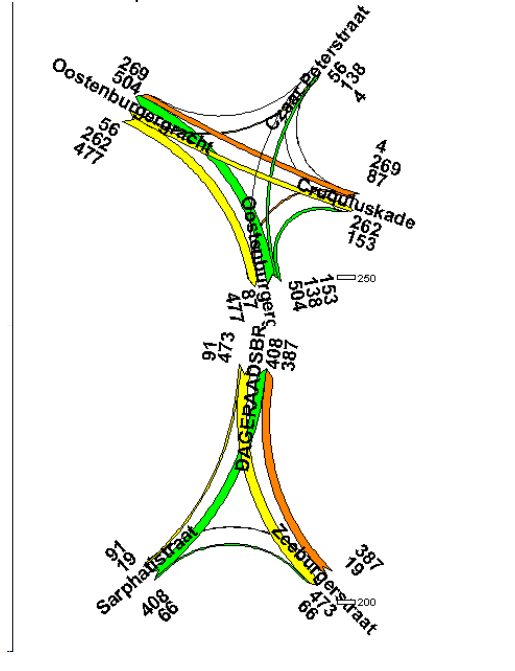
2016 Ochtendspits 2-uurs auto



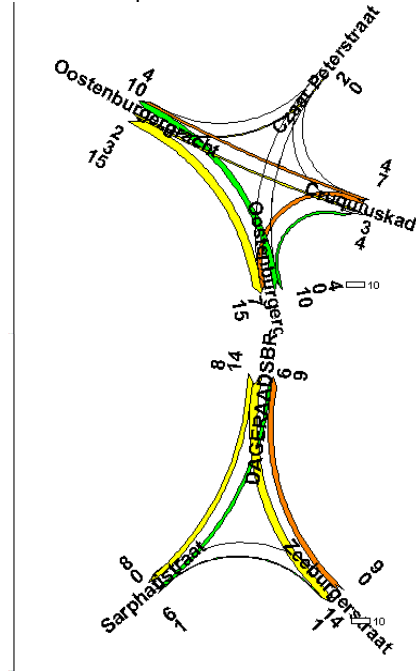
2016 Ochtendspits 2-uurs vracht



2016 Avondspits 2-uurs auto



2016 Avondspits 2-uurs vracht



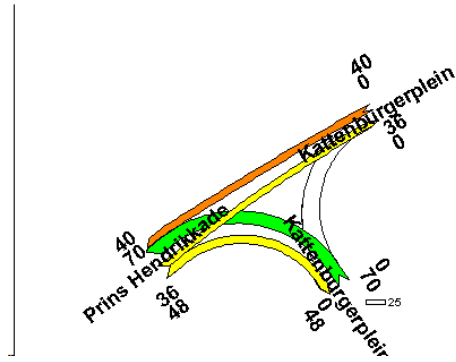
Kruispuntstromen Kattenburgerplein – Prins Hendrikkade

Huidige situatie 2015

2030 Ochtendspits 2-uurs auto



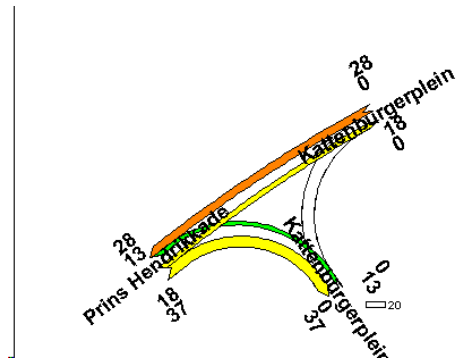
2030 Ochtendspits 2-uurs vracht



2030 Avondspits 2-uurs auto



2030 Avondspits 2-uurs vracht

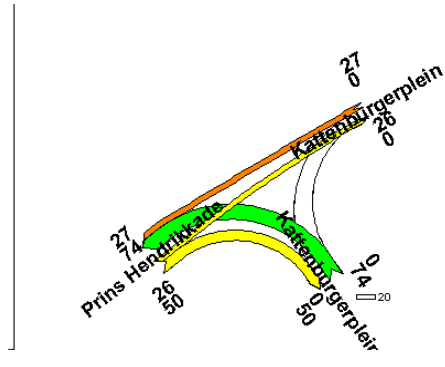


Autonoom 2030

2030 Ochtendspits 2-uurs auto



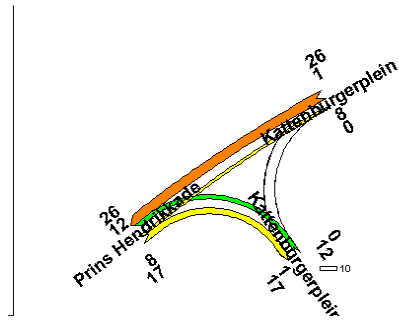
2030 Ochtendspits 2-uurs vracht



2030 Avondspits 2-uurs auto



2030 Avondspits 2-uurs vracht

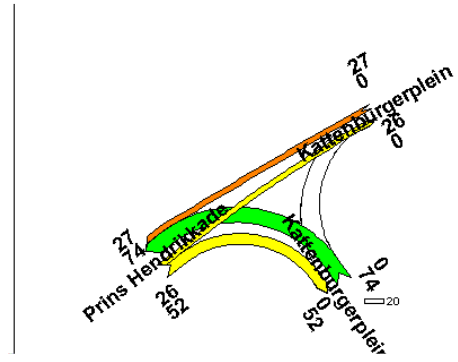


Plansituatie 2030

2030 Ochtendspits 2-uurs auto



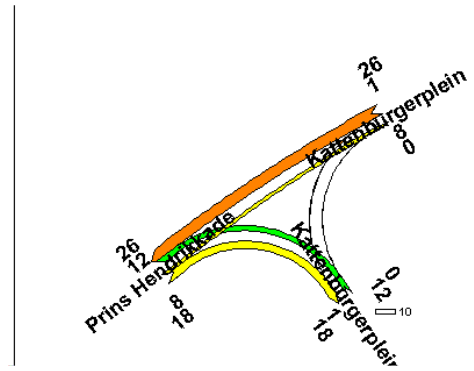
2030 Ochtendspits 2-uurs vracht



2030 Avondspits 2-uurs auto



2030 Avondspits 2-uurs vracht



Bijlage II Rekenmodel wegverkeer, totale plan



Overzicht waarmeepunten

DPA Cauberg-Huygen B.V. - vestiging Rotterdam

Lijst van waarneempunten

Model: Wegverkeer
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
401	kavel 4	0,00	Relatief	5,00	10,00	15,00	20,00	25,00	--	Ja
402	kavel 4	0,00	Relatief	5,00	10,00	15,00	20,00	25,00	--	Ja
403	kavel 4	0,00	Relatief	5,00	10,00	15,00	20,00	25,00	--	Ja
404	kavel 4	0,00	Relatief	5,00	10,00	15,00	20,00	25,00	--	Ja
405	kavel 4	0,00	Relatief	5,00	10,00	15,00	20,00	25,00	--	Ja
407	kavel 4	0,00	Relatief	5,00	10,00	15,00	20,00	25,00	--	Ja
408	kavel 4	0,00	Relatief	5,00	10,00	15,00	20,00	25,00	--	Ja
501	kavel 5	0,00	Relatief	5,00	10,00	15,00	20,00	25,00	--	Ja
502	kavel 5	0,00	Relatief	5,00	10,00	15,00	20,00	25,00	--	Ja
503	kavel 5	0,00	Relatief	7,00	14,00	21,00	28,00	35,00	42,00	Ja
504	kavel 5	0,00	Relatief	7,00	14,00	21,00	28,00	35,00	42,00	Ja
505	kavel 5	0,00	Relatief	7,00	14,00	21,00	28,00	35,00	42,00	Ja
507	kavel 5	0,00	Relatief	5,00	10,00	15,00	20,00	25,00	--	Ja
508	kavel 5	0,00	Relatief	5,00	10,00	15,00	20,00	25,00	--	Ja
201	Kavel 2	0,00	Relatief	5,00	10,00	15,00	20,00	25,00	--	Ja
202	Kavel 2	0,00	Relatief	5,00	10,00	15,00	20,00	25,00	--	Ja
203	Kavel 2	0,00	Relatief	5,00	10,00	15,00	20,00	25,00	--	Ja
204	Kavel 2	0,00	Relatief	5,00	10,00	15,00	20,00	25,00	--	Ja
205	Kavel 2	0,00	Relatief	5,00	10,00	15,00	20,00	25,00	--	Ja
206	Kavel 2	0,00	Relatief	5,00	10,00	15,00	20,00	25,00	--	Ja
207	Kavel 2	0,00	Relatief	5,00	10,00	15,00	20,00	25,00	--	Ja
208	Kavel 2	0,00	Relatief	5,00	10,00	15,00	20,00	25,00	--	Ja
509	kavel 5	0,00	Relatief	29,00	32,00	35,00	38,00	41,00	44,00	Ja
409	kavel 4	0,00	Relatief	5,00	10,00	15,00	20,00	25,00	--	Ja
209	kavel 2	0,00	Relatief	5,00	10,00	15,00	20,00	25,00	--	Ja
301	kavel 3b	0,00	Relatief	6,00	12,00	18,00	24,00	30,00	36,00	Ja
302	kavel 3b	0,00	Relatief	6,00	12,00	18,00	24,00	30,00	36,00	Ja
303	kavel 3b	0,00	Relatief	6,00	12,00	18,00	24,00	30,00	36,00	Ja
304	kavel 3b	0,00	Relatief	29,00	32,00	35,00	38,00	--	--	Ja
305	kavel 3b	0,00	Relatief	26,00	29,00	32,00	35,00	38,00	--	Ja
306	kavel 3b	0,00	Relatief	26,00	29,00	32,00	35,00	38,00	--	Ja
307	kavel 3b	0,00	Relatief	5,00	10,00	15,00	20,00	25,00	--	Ja
308	kavel 3b	0,00	Relatief	5,00	10,00	15,00	20,00	25,00	--	Ja
309	kavel 3b	0,00	Relatief	5,00	10,00	15,00	20,00	25,00	--	Ja
310	kavel 3a	0,00	Relatief	7,00	14,00	21,00	28,00	35,00	42,00	Ja
311	kavel 3a	0,00	Relatief	7,00	14,00	21,00	28,00	35,00	42,00	Ja
312	kavel 3a	0,00	Relatief	7,00	14,00	21,00	28,00	35,00	42,00	Ja
313	kavel 3a	0,00	Relatief	5,00	10,00	15,00	20,00	25,00	--	Ja
314	kavel 3a	0,00	Relatief	5,00	10,00	15,00	20,00	25,00	--	Ja
315	kavel 3a	0,00	Relatief	5,00	10,00	15,00	20,00	25,00	--	Ja
316	kavel 3a	0,00	Relatief	29,00	32,00	35,00	38,00	41,00	44,00	Ja
317	kavel 3a	0,00	Relatief	27,00	30,00	33,00	36,00	39,00	42,00	Ja
318	kavel 3a	0,00	Relatief	27,00	30,00	33,00	36,00	39,00	42,00	Ja
601	kavel 6	0,00	Relatief	6,50	13,00	19,50	26,00	32,50	39,00	Ja
602	kavel 6	0,00	Relatief	6,50	13,00	19,50	26,00	32,50	39,00	Ja
603	kavel 6	0,00	Relatief	6,50	13,00	19,50	26,00	32,50	39,00	Ja
604	kavel 6	0,00	Relatief	6,50	13,00	19,50	26,00	32,50	39,00	Ja
605	kavel 6	0,00	Relatief	6,50	13,00	19,50	26,00	32,50	39,00	Ja
606	kavel 6	0,00	Relatief	5,00	10,00	15,00	20,00	25,00	--	Ja
607	kavel 6	0,00	Relatief	5,00	10,00	15,00	20,00	25,00	--	Ja
608	kavel 6	0,00	Relatief	5,00	10,00	15,00	20,00	25,00	--	Ja
609	kavel 6	0,00	Relatief	5,00	10,00	15,00	20,00	25,00	--	Ja
801	kavel 8	0,00	Relatief	5,00	10,00	15,00	20,00	25,00	--	Ja
802	kavel 8	0,00	Relatief	5,00	10,00	15,00	20,00	25,00	--	Ja
803	kavel 8	0,00	Relatief	5,00	10,00	15,00	20,00	25,00	--	Ja
804	kavel 8	0,00	Relatief	5,00	10,00	15,00	20,00	25,00	--	Ja
805	kavel 8	0,00	Relatief	5,00	10,00	15,00	20,00	25,00	--	Ja
901	kavel 9	0,00	Relatief	8,00	16,00	24,00	32,00	40,00	48,00	Ja
902	kavel 9	0,00	Relatief	8,00	16,00	24,00	32,00	40,00	48,00	Ja
903	kavel 9	0,00	Relatief	8,00	16,00	24,00	32,00	40,00	48,00	Ja
904	kavel 9	0,00	Relatief	24,00	29,00	34,00	39,00	44,00	49,00	Ja
905	kavel 9	0,00	Relatief	3,00	6,00	9,00	12,00	15,00	18,00	Ja
906	kavel 9	0,00	Relatief	3,00	6,00	9,00	12,00	15,00	18,00	Ja
907	kavel 9	0,00	Relatief	3,00	6,00	9,00	12,00	15,00	18,00	Ja
908	kavel 9	0,00	Relatief	3,00	6,00	9,00	12,00	15,00	18,00	Ja

Lijst van waarneempunten

Model: Wegverkeer
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
909	kavel 9	0,00	Relatief	3,00	6,00	9,00	12,00	15,00	18,00	Ja
1001	kavel 10	0,00	Relatief	3,00	6,00	9,00	12,00	15,00	18,00	Ja
1002	kavel 10	0,00	Relatief	3,00	6,00	9,00	12,00	15,00	18,00	Ja
1003	kavel 10	0,00	Relatief	3,00	6,00	9,00	12,00	15,00	18,00	Ja
1004	kavel 10	0,00	Relatief	3,00	6,00	9,00	12,00	15,00	18,00	Ja
1005	kavel 10	0,00	Relatief	3,00	6,00	9,00	12,00	15,00	18,00	Ja
1006	kavel 10	0,00	Relatief	3,00	6,00	9,00	12,00	15,00	18,00	Ja
1007	kavel 10	0,00	Relatief	3,00	6,00	9,00	12,00	15,00	18,00	Ja
1101	kavel 11	0,00	Relatief	3,00	6,00	9,00	12,00	15,00	18,00	Ja
1102	kavel 11	0,00	Relatief	3,00	6,00	9,00	12,00	15,00	18,00	Ja
1103	kavel 11	0,00	Relatief	3,00	6,00	9,00	12,00	15,00	18,00	Ja
1104	kavel 11	0,00	Relatief	3,00	6,00	9,00	12,00	15,00	18,00	Ja
1105	kavel 11	0,00	Relatief	3,00	6,00	9,00	12,00	15,00	18,00	Ja
1106	kavel 11	0,00	Relatief	3,00	6,00	9,00	12,00	15,00	18,00	Ja
1107	kavel 11	0,00	Relatief	3,00	6,00	9,00	12,00	15,00	18,00	Ja
1108	kavel 11	0,00	Relatief	3,00	6,00	9,00	12,00	15,00	18,00	Ja
1201	kavel 12	0,00	Relatief	3,00	6,00	9,00	12,00	15,00	18,00	Ja
1202	kavel 12	0,00	Relatief	3,00	6,00	9,00	12,00	15,00	18,00	Ja
1203	kavel 12	0,00	Relatief	3,00	6,00	9,00	12,00	15,00	18,00	Ja
1204	kavel 12	0,00	Relatief	3,00	6,00	9,00	12,00	15,00	18,00	Ja
506	kavel 5	0,00	Relatief	5,00	10,00	15,00	20,00	25,00	--	Ja
210	kavel 2	0,00	Relatief	5,00	10,00	15,00	20,00	25,00	--	Ja
211	kavel 2	0,00	Relatief	5,00	10,00	15,00	20,00	25,00	--	Ja
610	kavel 6	0,00	Relatief	28,00	31,00	34,00	37,00	40,00	--	Ja
611	kavel 6	0,00	Relatief	28,00	31,00	34,00	37,00	40,00	--	Ja
612	kavel 6	0,00	Relatief	28,00	31,00	34,00	37,00	40,00	--	Ja
702	kavel 7	0,00	Relatief	5,00	10,00	15,00	20,00	25,00	--	Ja
703	kavel 7	0,00	Relatief	5,00	10,00	15,00	20,00	25,00	--	Ja
704	kavel 7	0,00	Relatief	5,00	10,00	15,00	20,00	25,00	--	Ja
701	kavel 6	0,00	Relatief	5,00	10,00	15,00	20,00	25,00	--	Ja
705	kavel 7	0,00	Relatief	5,00	10,00	15,00	20,00	25,00	--	Ja

Lijst van wegen

Model: Wegverkeer
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Groep	Naam	Omschr.	Totaal aantal	Wegdek	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	LV(D)	LV(A)
Weg	29327		22475,96	W0	6,27	3,83	1,18	93,05	92,02	92,41	5,84	5,31	5,70	0,87	0,38	1,13	1311,00	793,00
Weg	30490		22580,00	W0	6,27	3,83	1,18	93,23	92,17	92,59	5,69	5,17	5,58	0,84	0,35	1,08	1319,58	798,00
Weg	208965		23545,96	W0	6,27	3,84	1,18	94,11	92,87	93,48	4,96	4,51	4,86	0,69	0,30	0,90	1388,58	839,75
Piet Heintunnel	208961		31764,00	W0	6,26	3,85	1,18	95,57	94,03	94,92	3,72	3,41	3,67	0,46	0,20	0,64	1901,58	1150,00
Piet Heintunnel	218793		31764,00	W0	6,26	3,85	1,18	95,57	94,03	94,92	3,72	3,41	3,67	0,46	0,20	0,64	1901,58	1150,00
Weg	30376		508,96	W0	5,86	3,98	1,72	96,11	93,83	97,14	3,62	3,70	2,86	0,27	--	--	28,67	19,00
Weg	30378		511,96	W0	5,88	3,96	1,71	95,31	93,83	97,14	3,59	3,70	2,86	0,27	--	--	28,67	19,00
Weg	30430		1509,92	W0	5,86	3,94	1,74	96,80	95,38	96,72	2,92	2,52	2,36	0,28	--	0,46	85,67	56,75
Weg	103288		9571,08	W0	5,87	3,94	1,72	91,09	90,19	91,95	7,83	7,36	6,75	0,88	0,40	0,76	512,08	340,00
Weg	204889		508,96	W0	5,86	3,98	1,72	96,11	93,83	97,14	3,62	3,70	2,86	0,27	--	--	28,67	19,00
Weg	204890		1509,92	W0	5,86	3,94	1,74	96,80	95,38	96,72	2,92	2,52	2,36	0,28	--	0,46	85,67	56,75
Weg	204900		508,96	W0	5,86	3,98	1,72	96,11	93,83	97,14	3,62	3,70	2,86	0,27	--	--	28,67	19,00
Weg	204905		1516,88	W0	5,87	3,92	1,73	96,17	95,38	96,72	2,90	2,52	2,36	0,28	--	0,46	85,67	56,75
Weg	216294		511,96	W0	5,88	3,96	1,71	95,31	93,83	97,14	3,59	3,70	2,86	0,27	--	--	28,67	19,00
Weg	216295		1509,92	W0	5,86	3,94	1,74	96,80	95,38	96,72	2,92	2,52	2,36	0,28	--	0,46	85,67	56,75

Lijst van wegen

Model: Wegverkeer
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Groep	LV(N)	MV(D)	MV(A)	MV(N)	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))
Weg	245,12	82,25	45,75	15,12	12,25	3,25	3,00	50	50	50
Weg	246,75	80,58	44,75	14,88	11,83	3,00	2,88	50	50	50
Weg	259,75	73,25	40,75	13,50	10,17	2,75	2,50	50	50	50
Piet Heintunnel	355,50	74,00	41,75	13,75	9,25	2,50	2,38	70	70	70
Piet Heintunnel	355,50	74,00	41,75	13,75	9,25	2,50	2,38	70	70	70
Weg	8,50	1,08	0,75	0,25	0,08	--	--	30	30	30
Weg	8,50	1,08	0,75	0,25	0,08	--	--	30	30	30
Weg	25,38	2,58	1,50	0,62	0,25	--	0,12	30	30	30
Weg	151,38	44,00	27,75	11,12	4,92	1,50	1,25	30	30	30
Weg	8,50	1,08	0,75	0,25	0,08	--	--	30	30	30
Weg	25,38	2,58	1,50	0,62	0,25	--	0,12	30	30	30
Weg	8,50	1,08	0,75	0,25	0,08	--	--	30	30	30
Weg	25,38	2,58	1,50	0,62	0,25	--	0,12	30	30	30
Weg	8,50	1,08	0,75	0,25	0,08	--	--	30	30	30
Weg	25,38	2,58	1,50	0,62	0,25	--	0,12	30	30	30

Lijst van trambanen

Model: Wegverkeer
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Trambanen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M	Hdef.	Hbron	Baan	Type	V	Aantal(D)	Aantal(A)	Aantal(N)	Aantal(P4)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500
29327		0,00	0,00	Relatief	0,20	Ballastbed	Intensiteit	--	17,42	12,00	1,50	--	--	--	--	--
30490		0,00	0,00	Relatief	0,20	Ballastbed	Intensiteit	--	17,42	12,00	1,50	--	--	--	--	--
208965		0,00	0,00	Relatief	0,20	Ballastbed	Intensiteit	--	17,42	12,00	1,50	--	--	--	--	--
30376		0,00	0,00	Relatief	0,20	Ballastbed	Intensiteit	--	10,50	7,50	0,88	--	--	--	--	--
30378		0,00	0,00	Relatief	0,20	Ballastbed	Intensiteit	--	10,50	7,50	0,88	--	--	--	--	--
30430		0,00	0,00	Relatief	0,20	Ballastbed	Intensiteit	--	10,50	7,50	0,88	--	--	--	--	--
103288		0,00	0,00	Relatief	0,20	Ballastbed	Intensiteit	--	10,50	7,50	0,88	--	--	--	--	--
204889		0,00	0,00	Relatief	0,20	Ballastbed	Intensiteit	--	10,50	7,50	0,88	--	--	--	--	--
204890		0,00	0,00	Relatief	0,20	Ballastbed	Intensiteit	--	10,50	7,50	0,88	--	--	--	--	--
204900		0,00	0,00	Relatief	0,20	Ballastbed	Intensiteit	--	10,50	7,50	0,88	--	--	--	--	--
204905		0,00	0,00	Relatief	0,20	Ballastbed	Intensiteit	--	10,50	7,50	0,88	--	--	--	--	--
209874		0,00	0,00	Relatief	0,20	Ballastbed	Intensiteit	--	10,50	7,50	0,88	--	--	--	--	--
216294		0,00	0,00	Relatief	0,20	Ballastbed	Intensiteit	--	10,50	7,50	0,88	--	--	--	--	--
216295		0,00	0,00	Relatief	0,20	Ballastbed	Intensiteit	--	10,50	7,50	0,88	--	--	--	--	--

Lijst van trambanen

Model: Wegverkeer
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Trambanen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250
29327	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
30490	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
208965	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
30376	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
30378	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
30430	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
103288	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
204889	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
204890	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
204900	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
204905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
209874	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
216294	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
216295	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

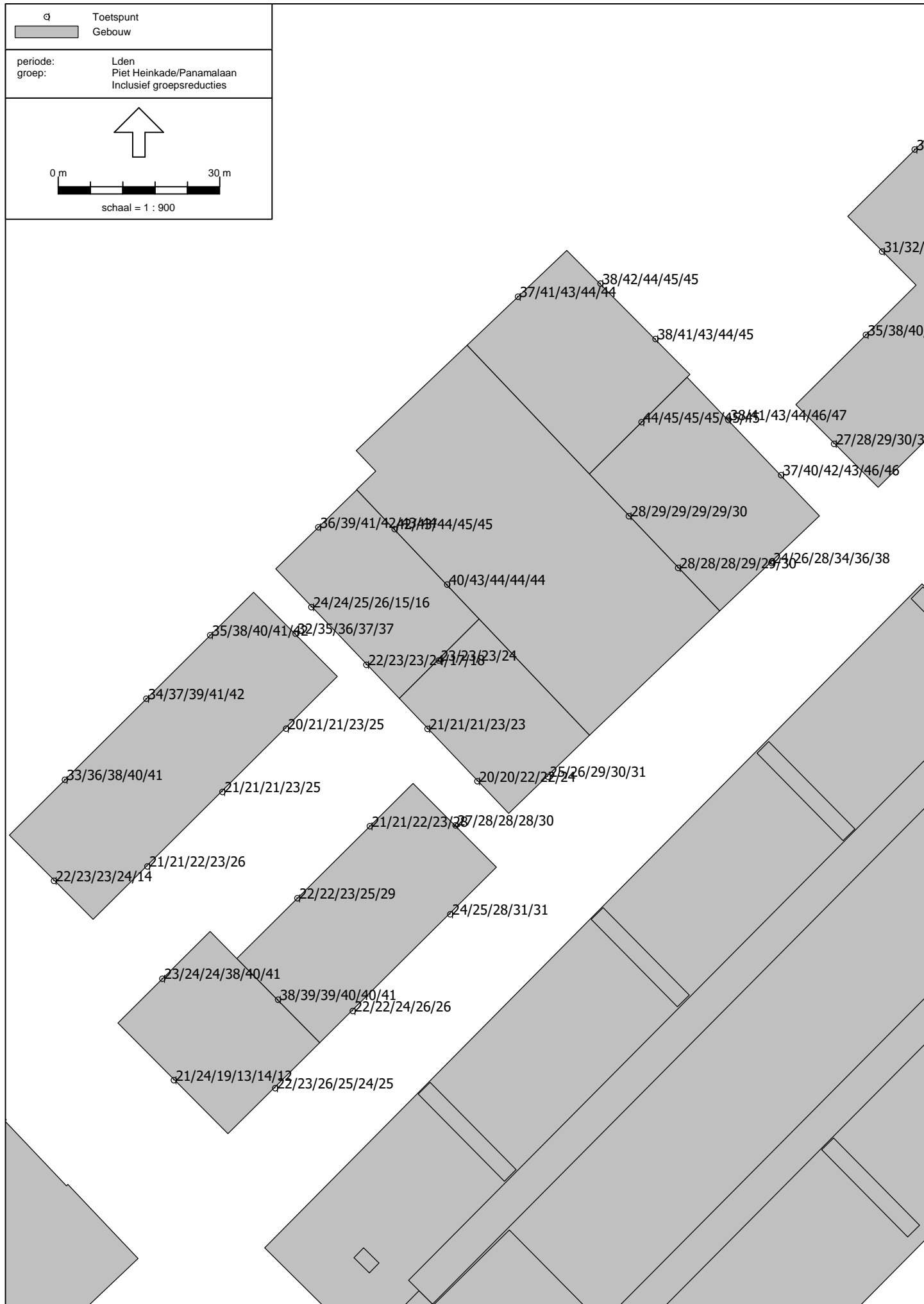
Lijst van trambanen

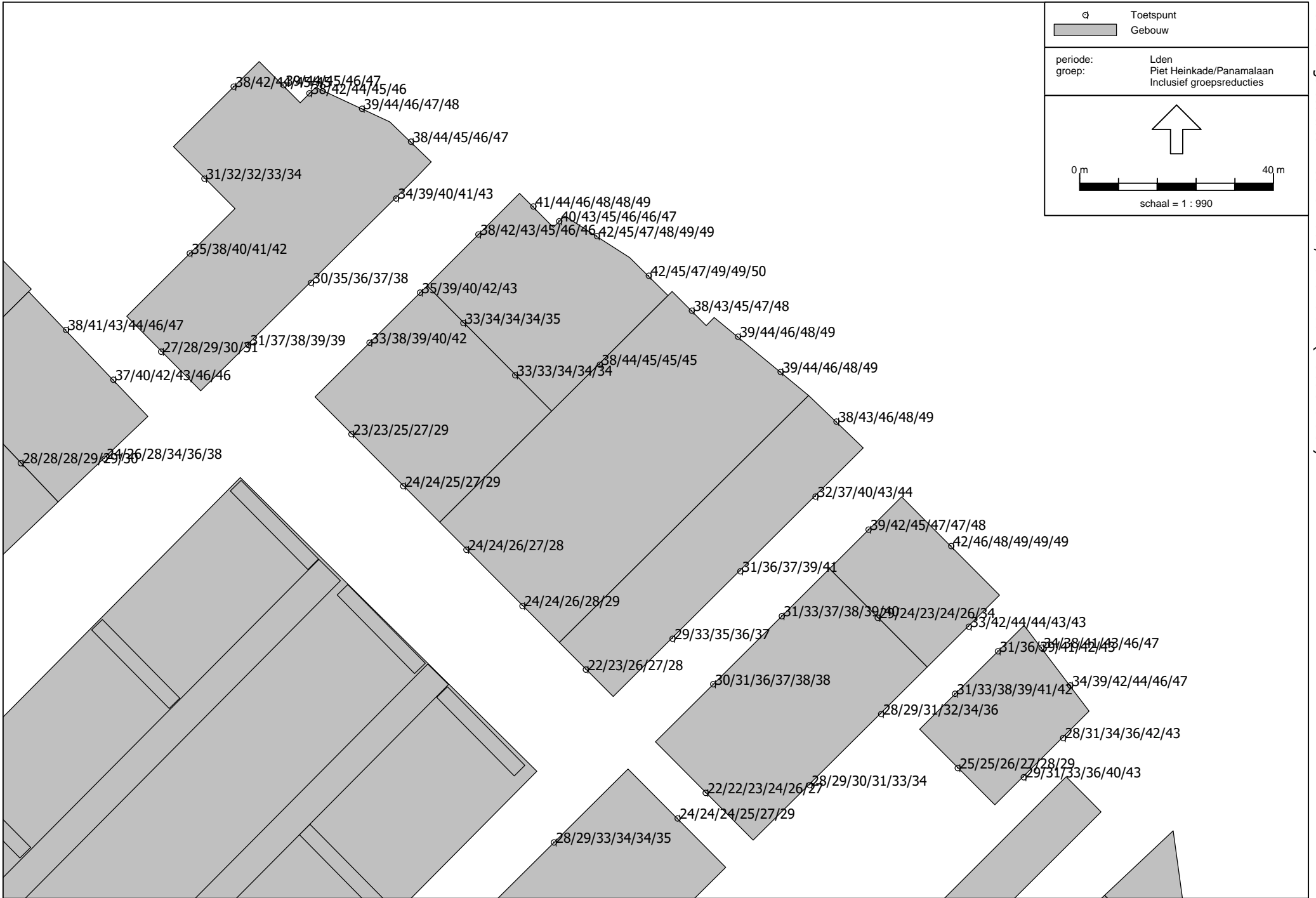
Model: Wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Trambanen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE (P4) 63	LE (P4) 125	LE (P4) 250	LE (P4) 500	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
29327	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
30490	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
208965	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
30376	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
30378	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
30430	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
103288	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
204889	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
204890	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
204900	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
204905	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
209874	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
216294	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
216295	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Bijlage III Berekeningsresultaten wegverkeer, totale plan



Berekeningsresultaten Piet Heinkade/ Panamalaan (inclusief aftrek)





□ Toetspunt
 □ Gebouw

periode: Lden
 groep: Piet Heinkade/Panamalaan
 Inclusief groepsreducties

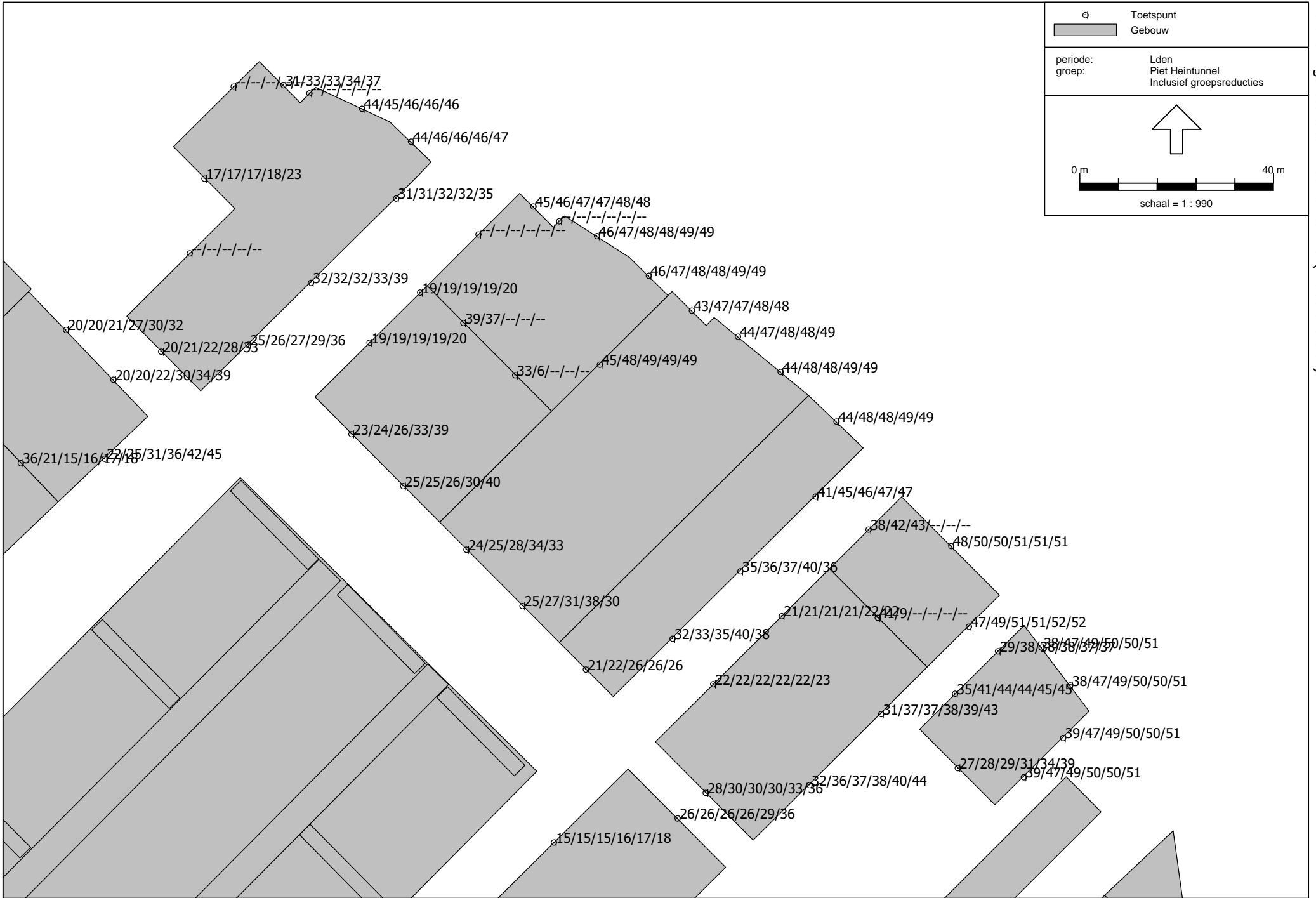
0 m 40 m
 schaal = 1 : 1000




Berekeningsresultaten Piet Heinkade/ Panamalaan (inclusief aftrek)


Berekeningsresultaten Piet Heintunnel (inclusief aftrek)





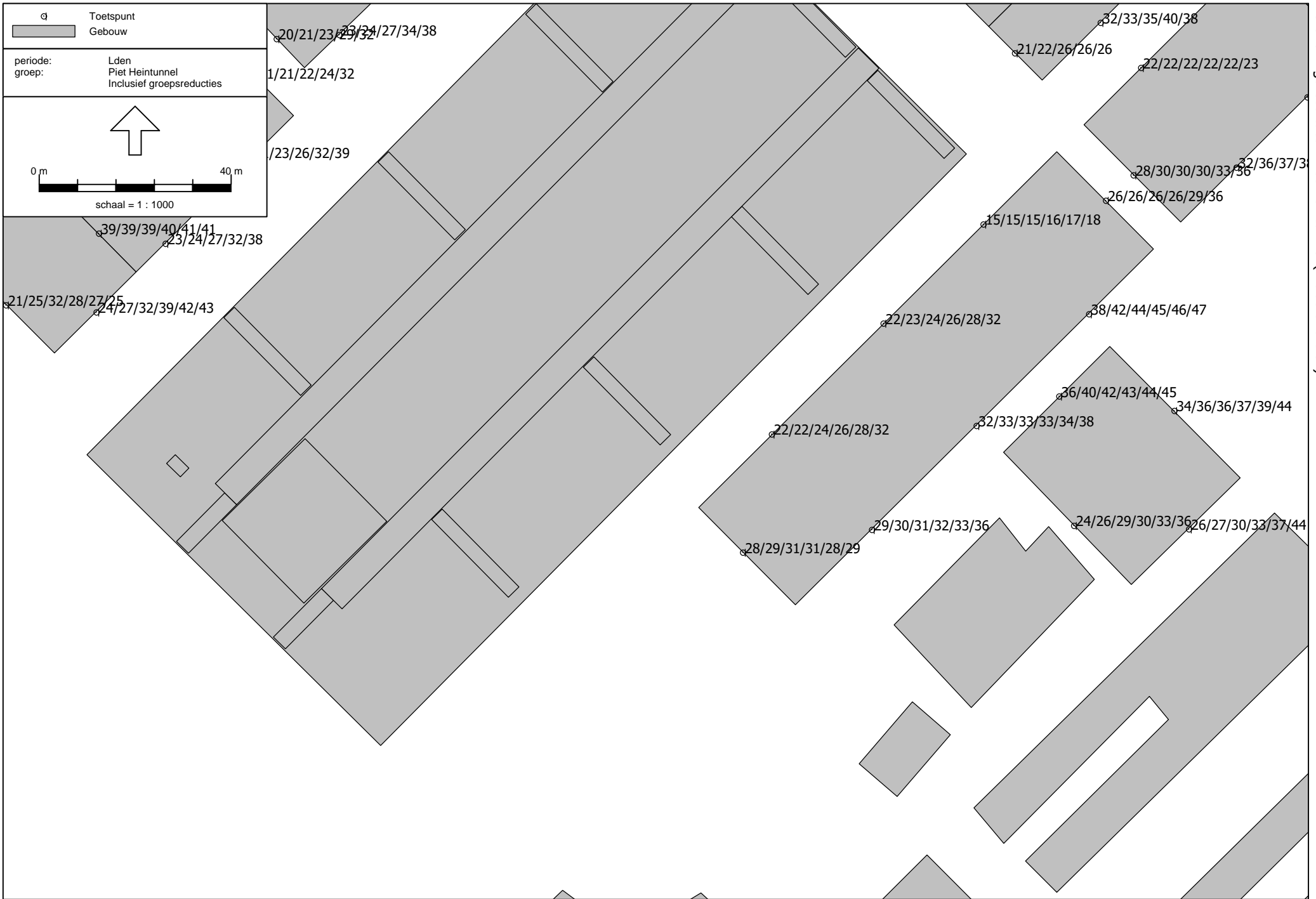
⊙	Toetspunt
■	Gebouw
periode:	Lden
groep:	Piet Heintunnel Inclusief groepsreducties





0 m 40 m

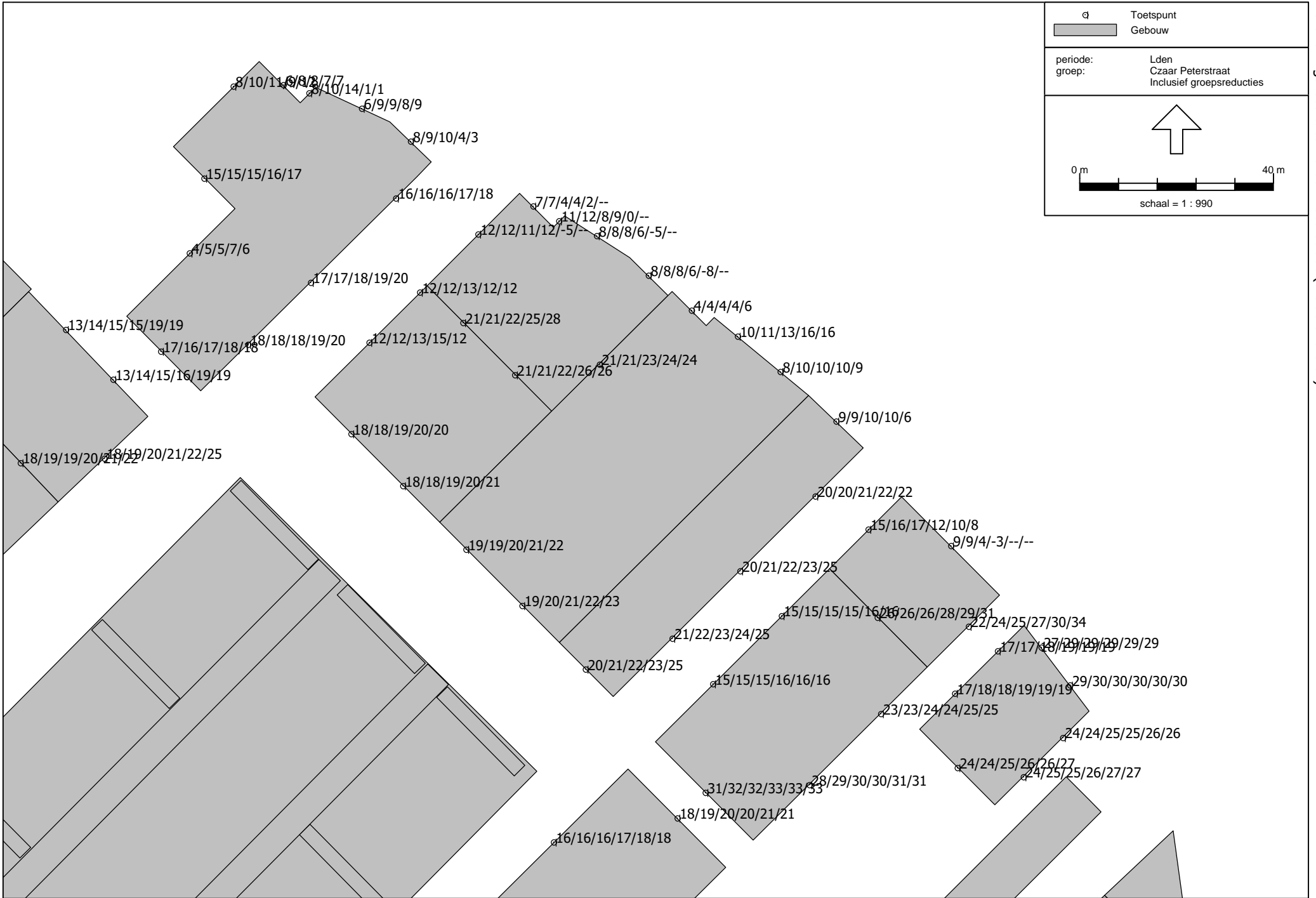
schaal = 1 : 1000

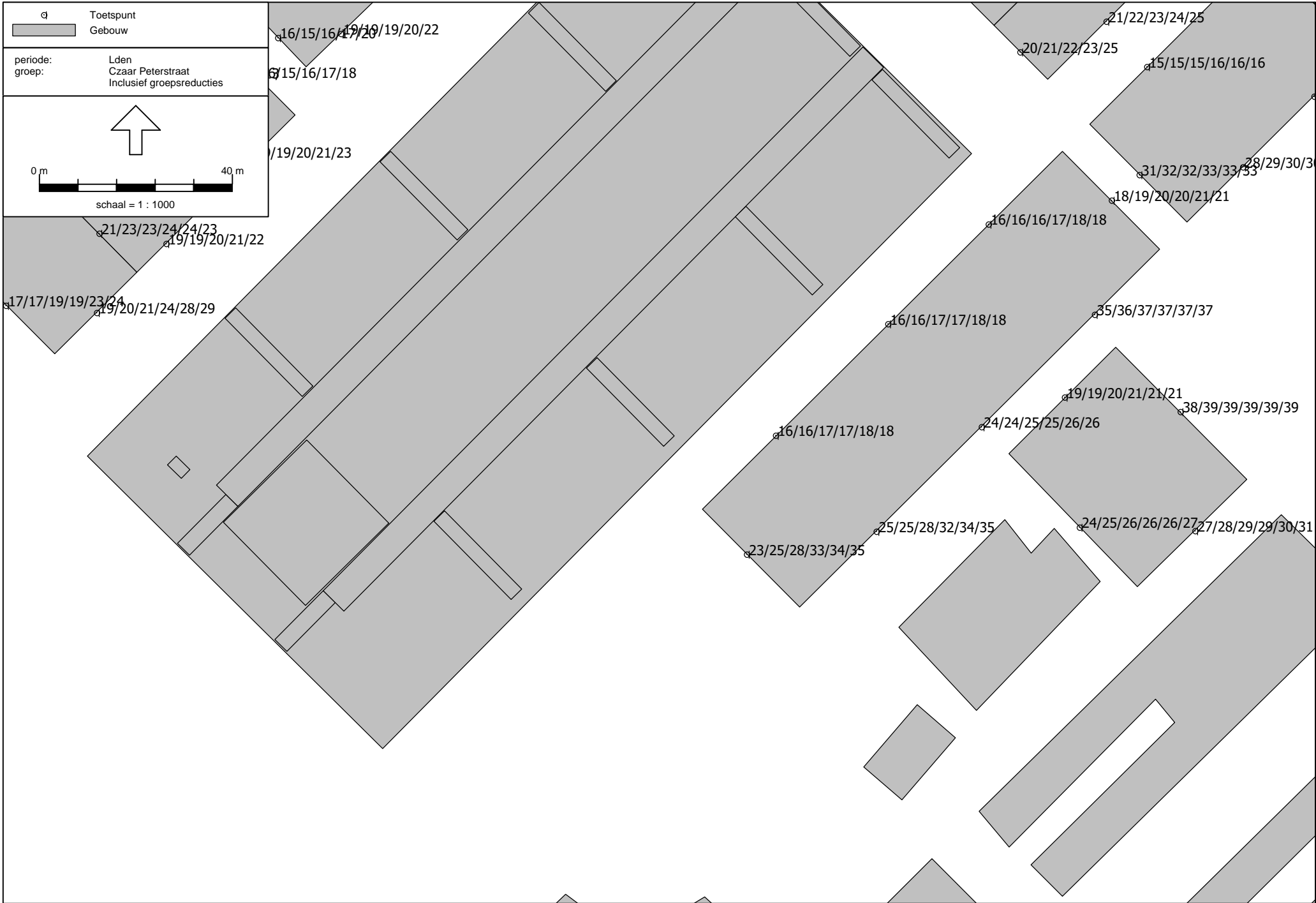


Berekeningsresultaten Piet Heintunnel (inclusief aftrek)

Berekeningsresultaten Czaar Peterstraat (inclusief aftrek)

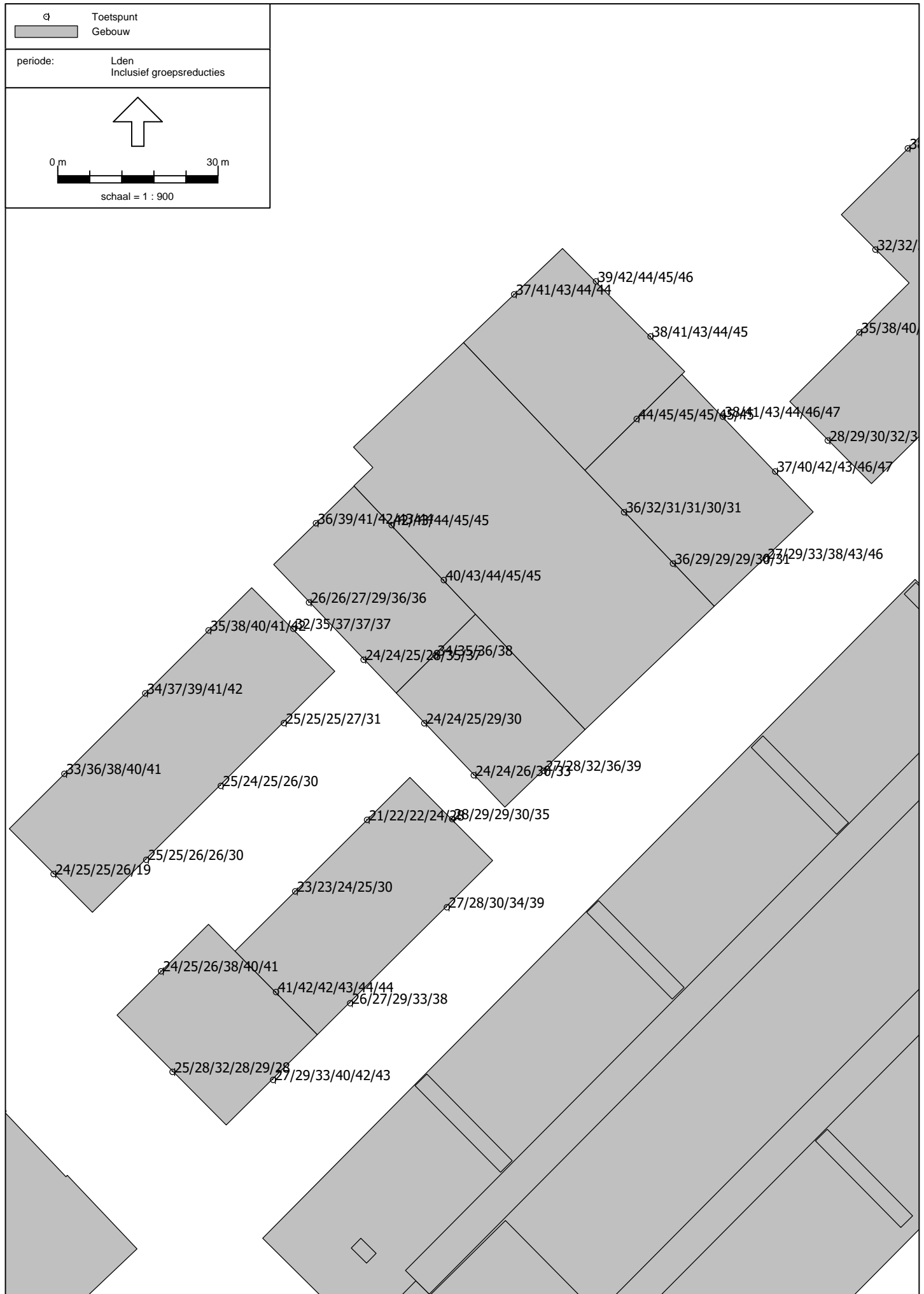


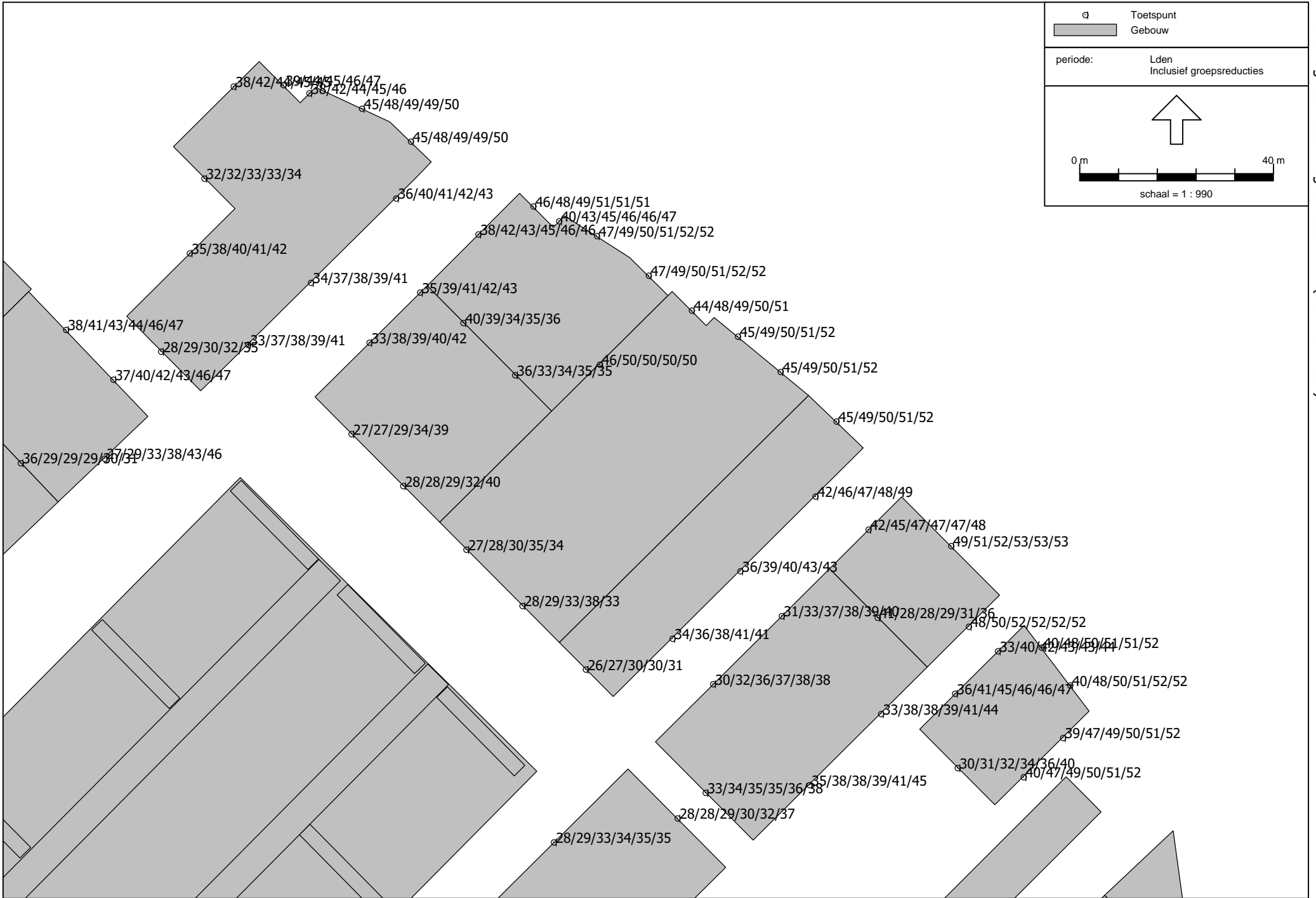


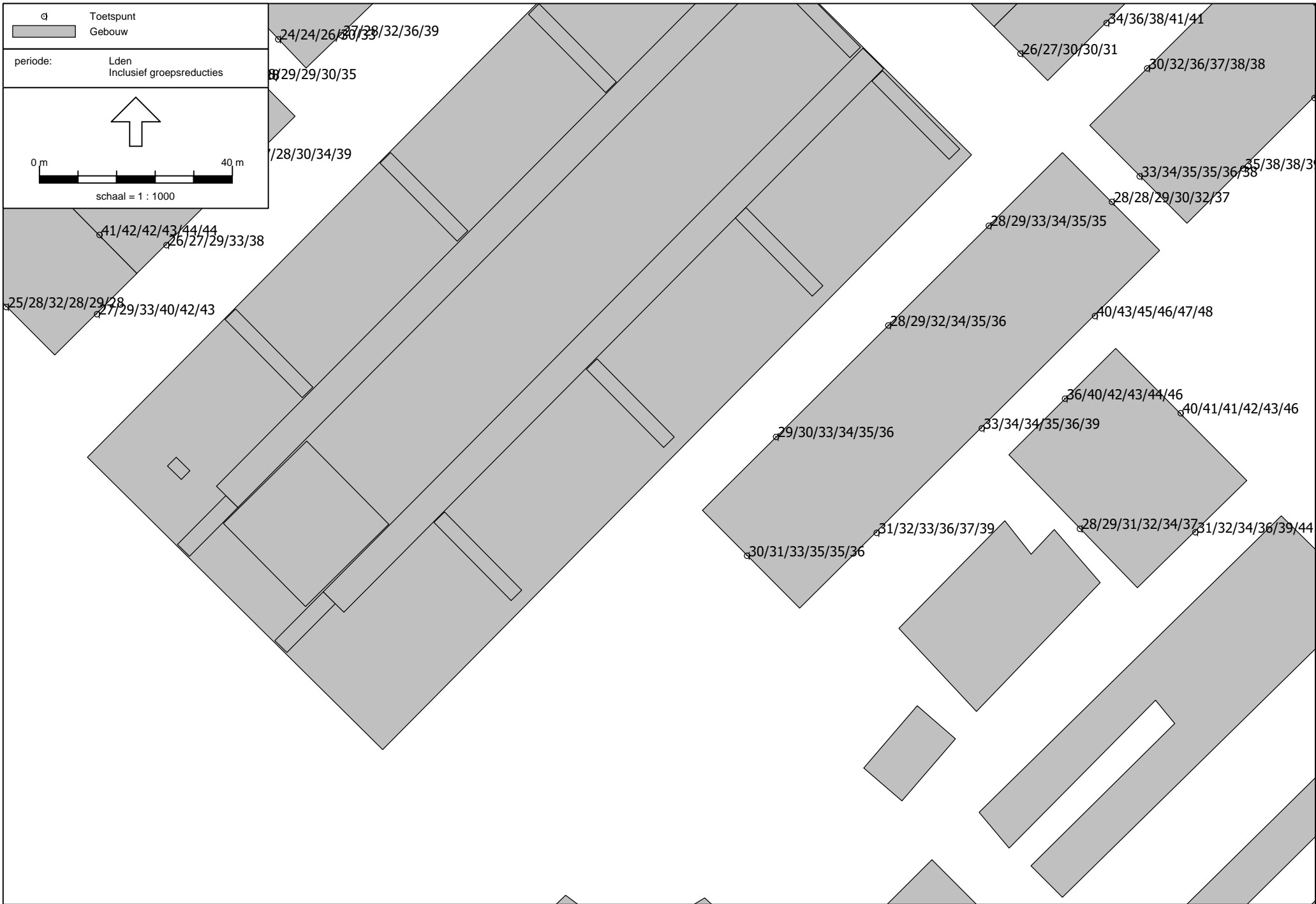


Berekeningsresultaten Czaar Peterstraat (inclusief aftrek)

Berekeningsresultaten wegverkeerslawaai (inclusief aftrek)

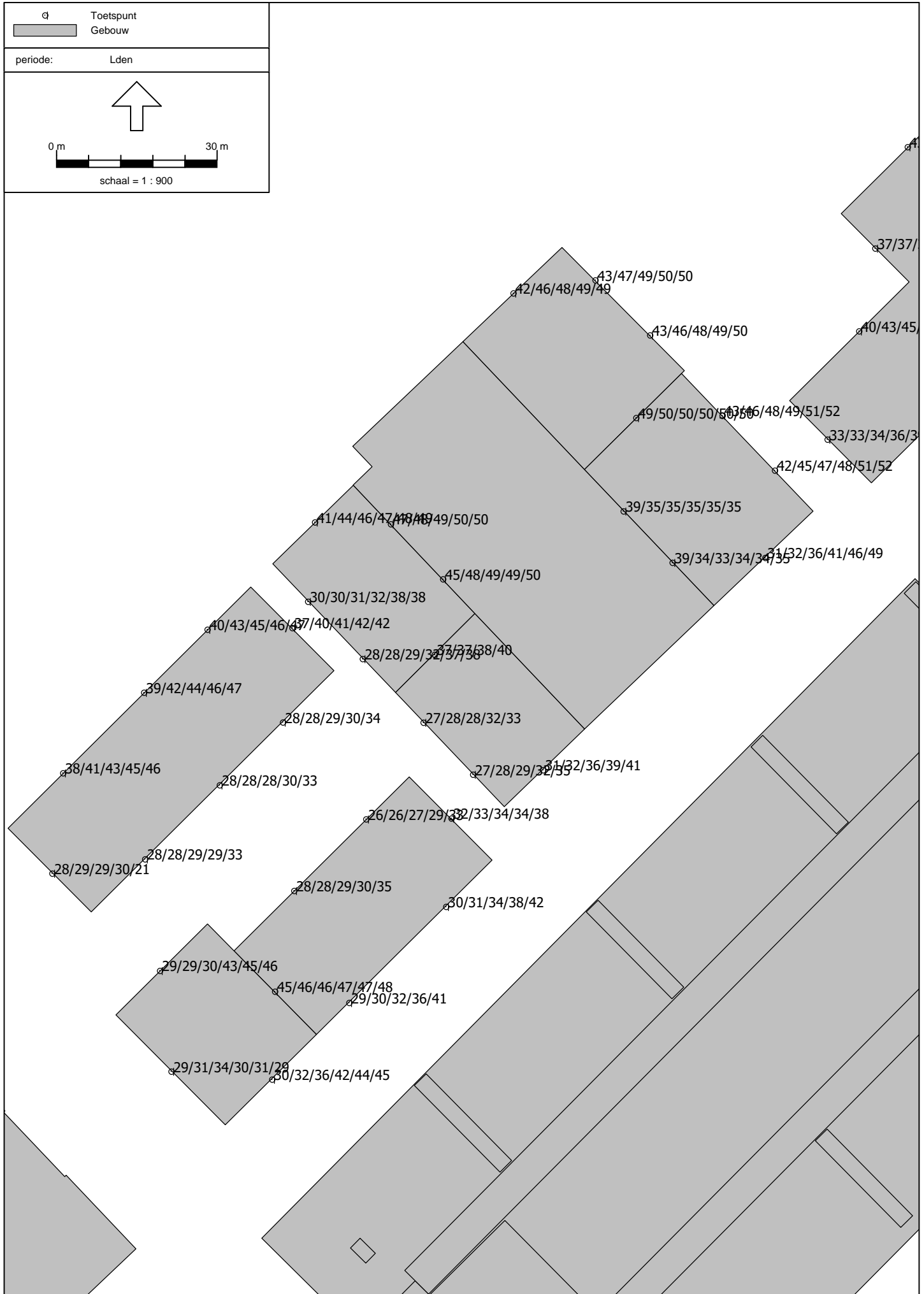


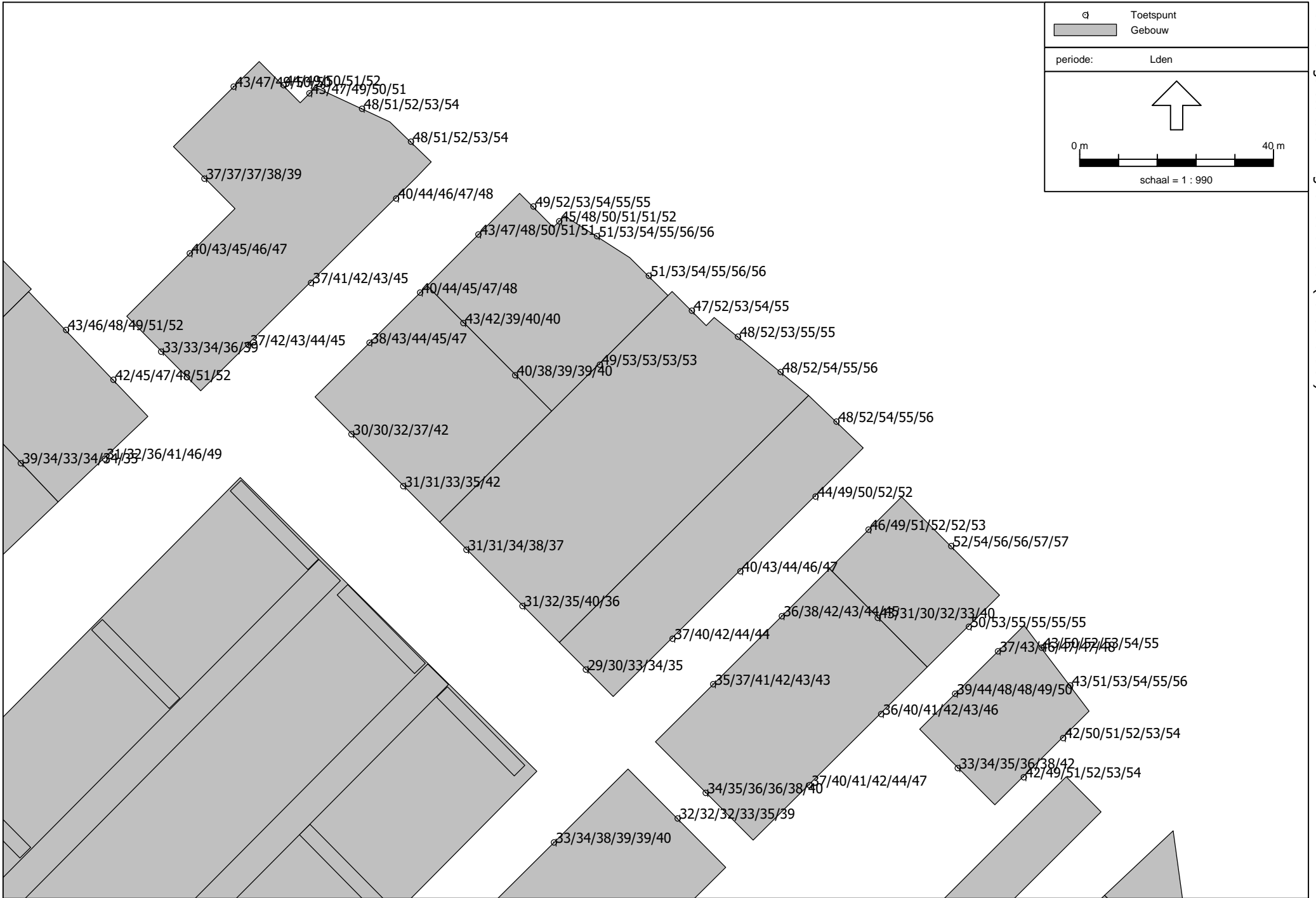




Berekeningsresultaten wegverkeerslawai (inclusief aftrek)

Berekeningsresultaten wegverkeerslawaai (zonder aftrek)







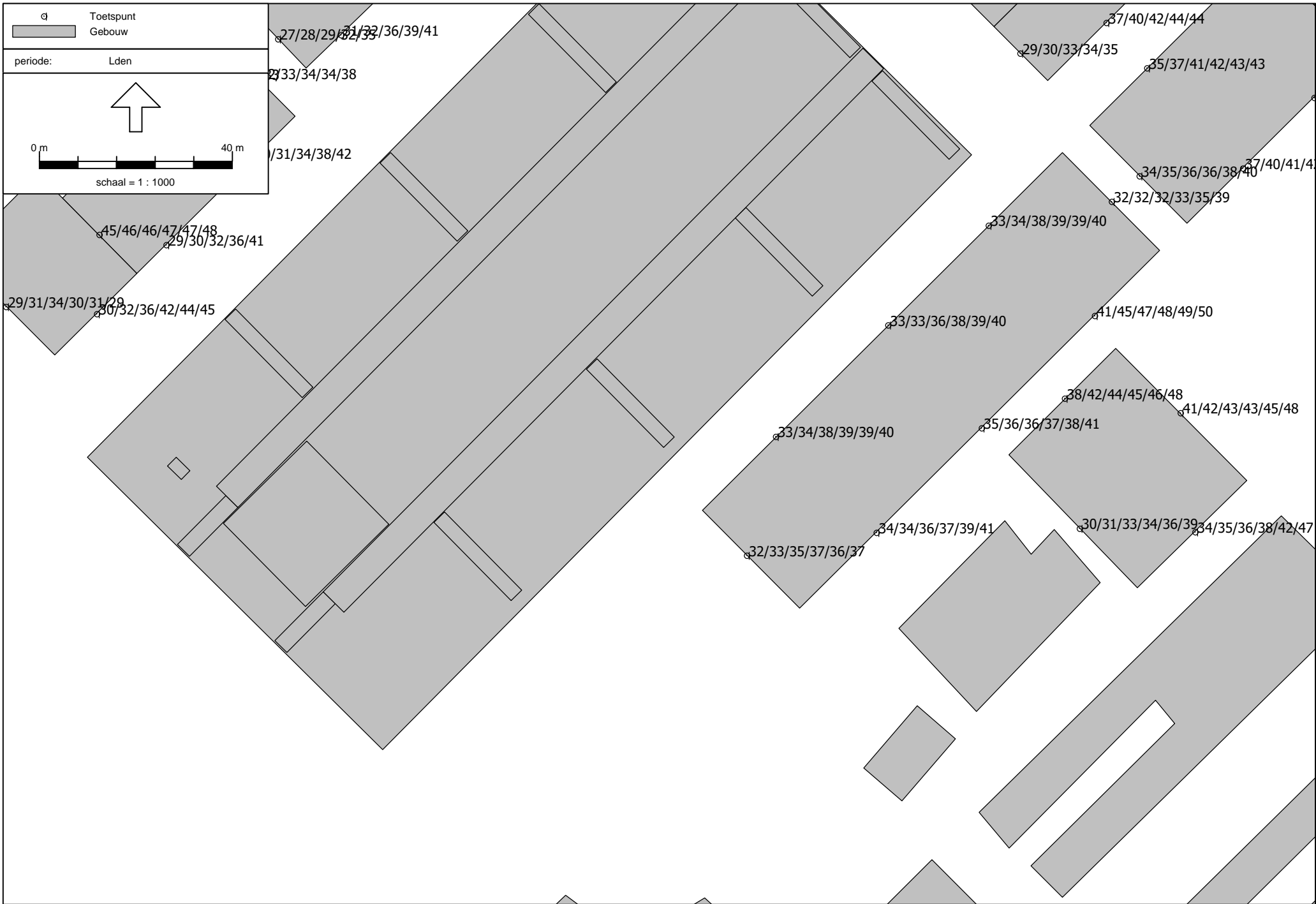
	Toetspunt
	Gebouw
periode: Lden	
0 m 40 m	
schaal = 1 : 990	

□ Toetspunt
 □ Gebouw

periode: Lden

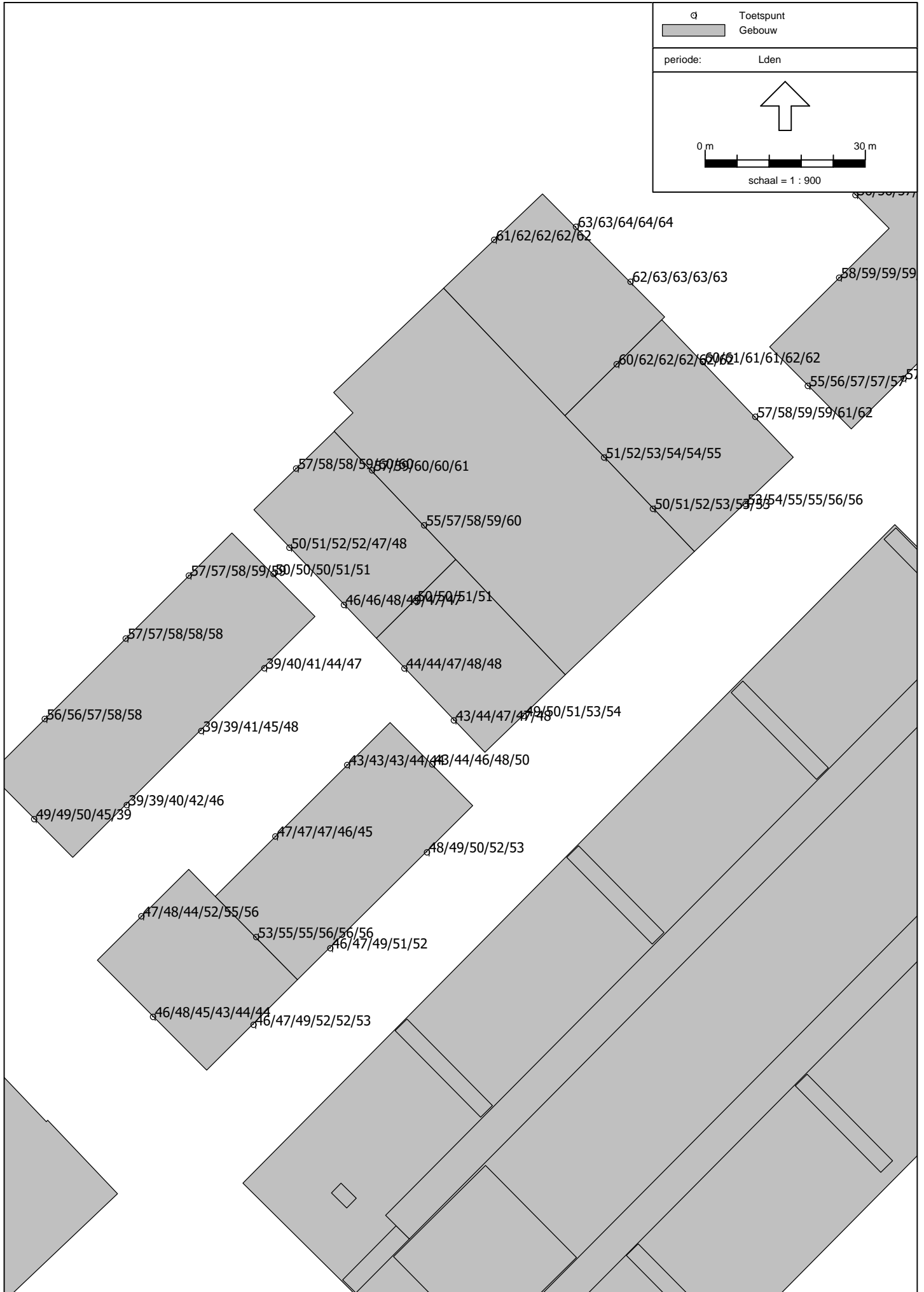



schaal = 1 : 1000





Berekeningsresultaten wegverkeerslawai (zonder aftrek)

Bijlage IV Berekeningsresultaten spoorwegverkeer, totale plan

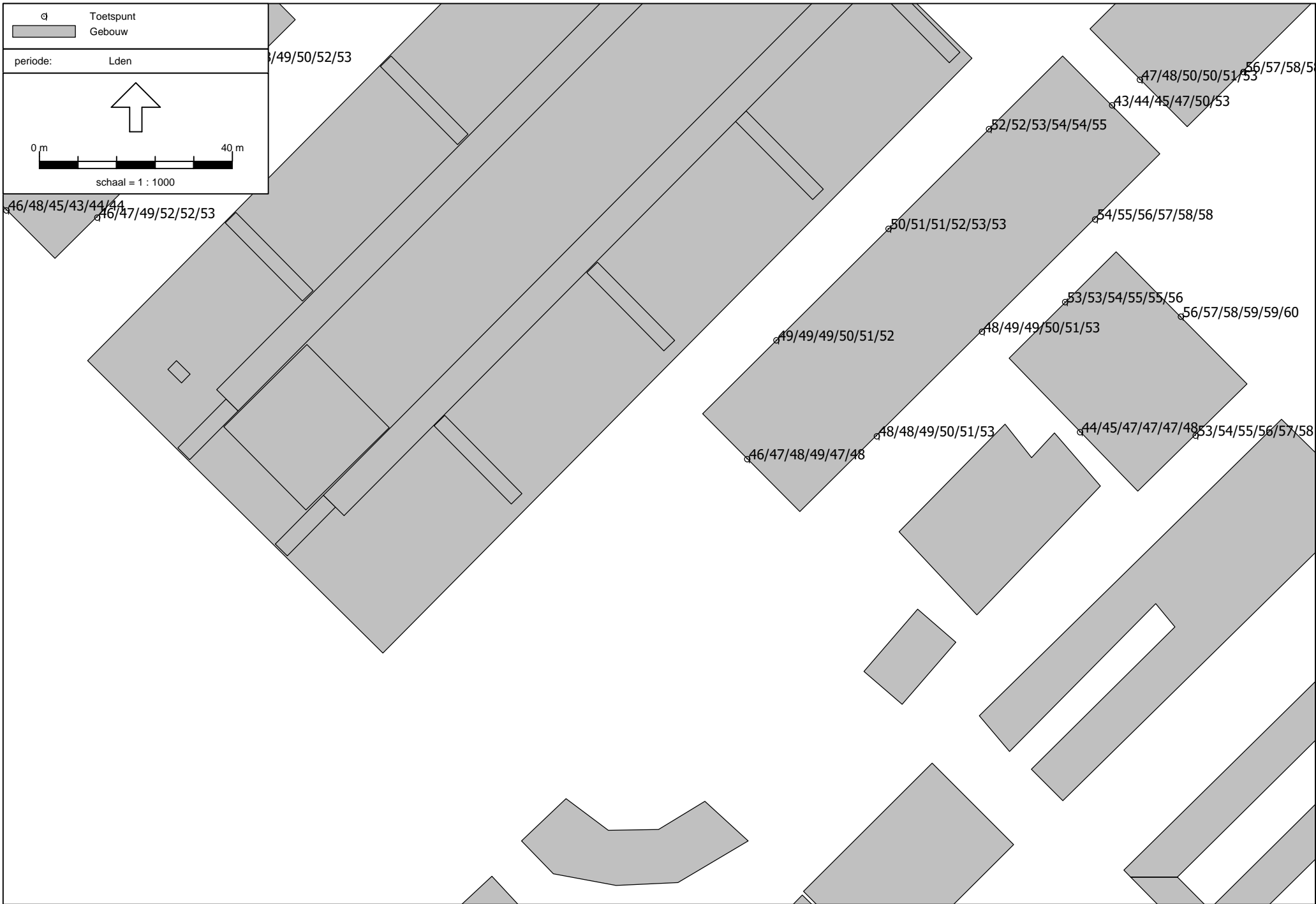


□ Toetspunt
 □ Gebouw

periode: Lden

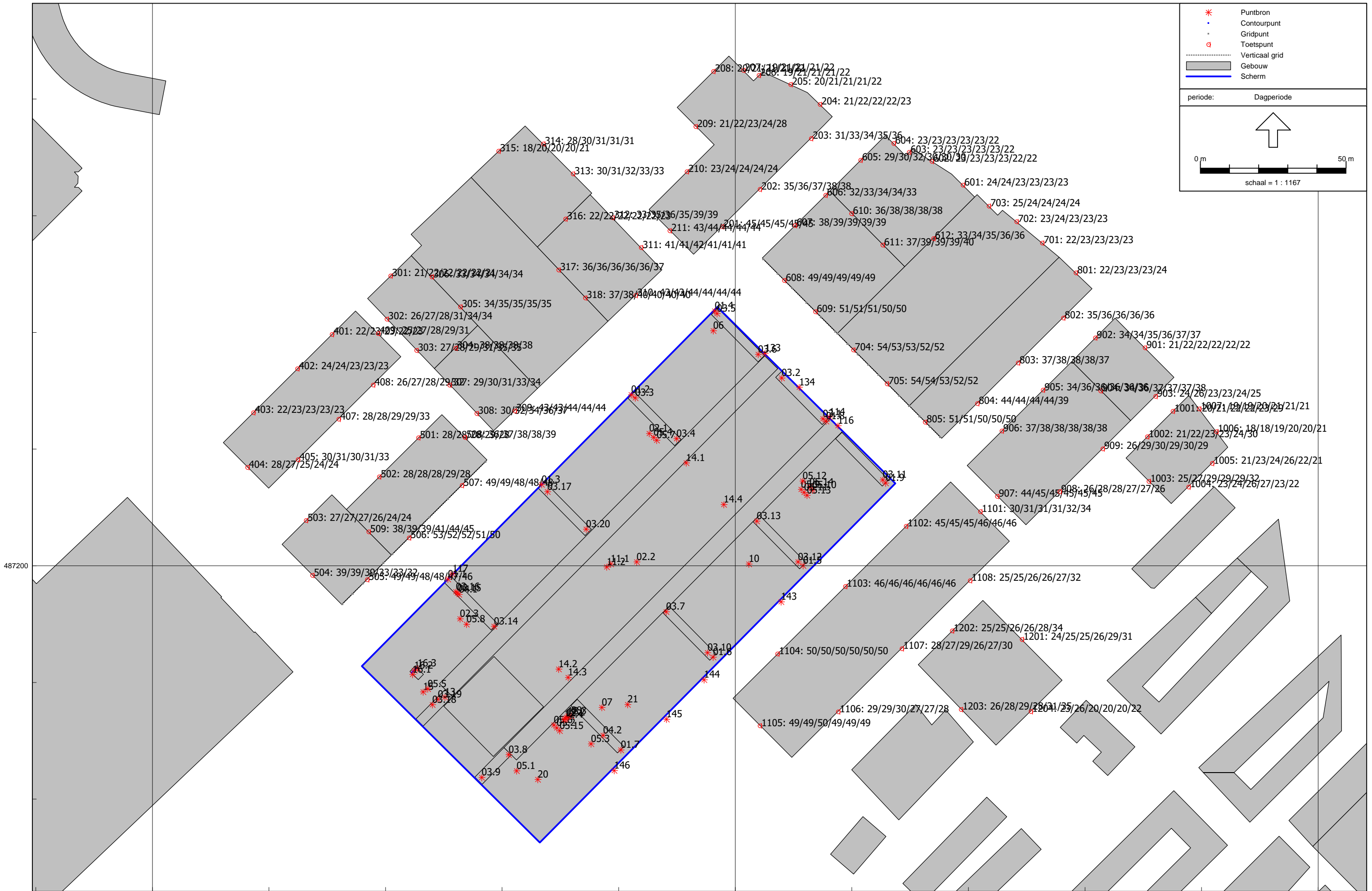
schaal = 1 : 1000

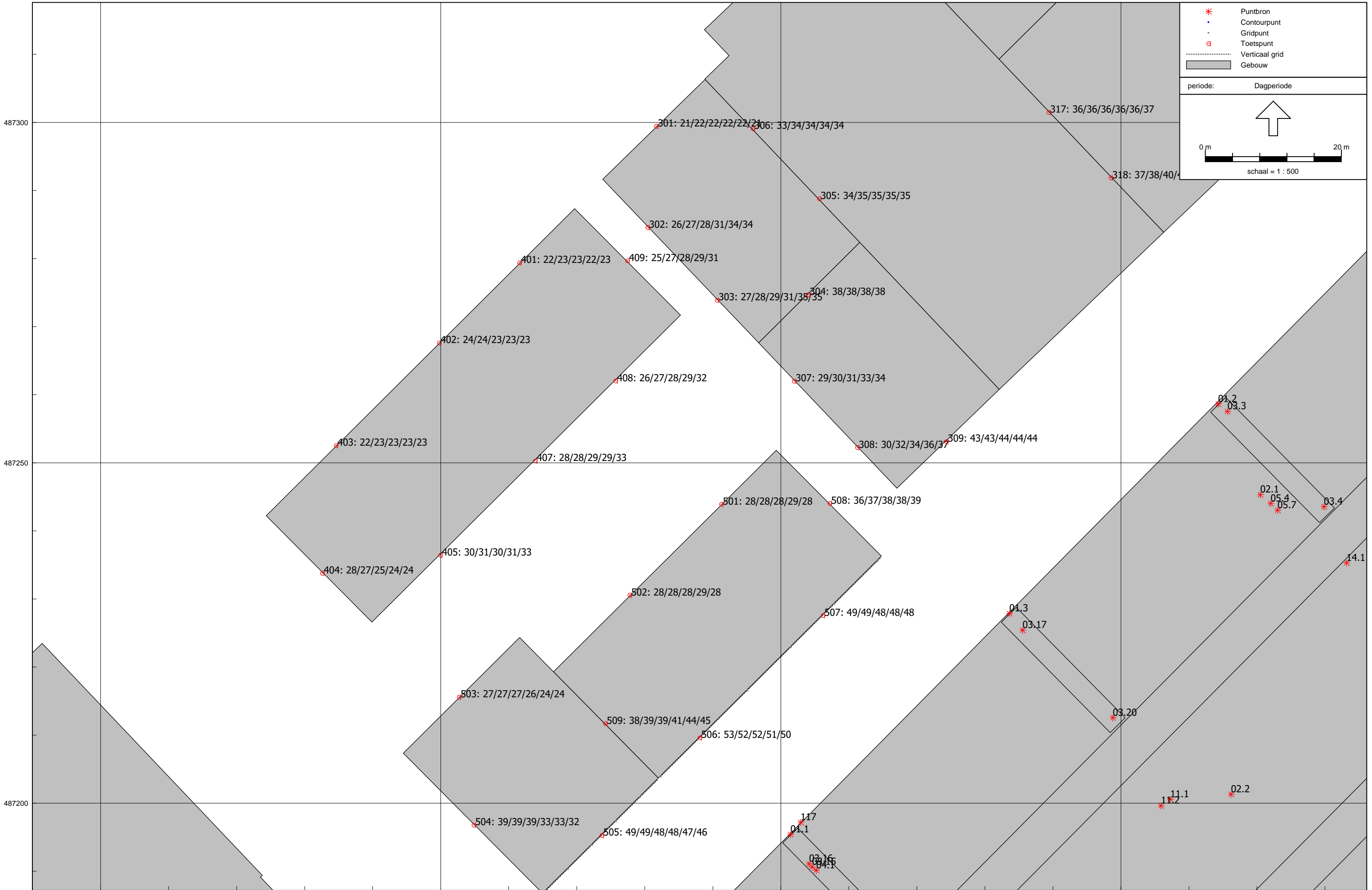


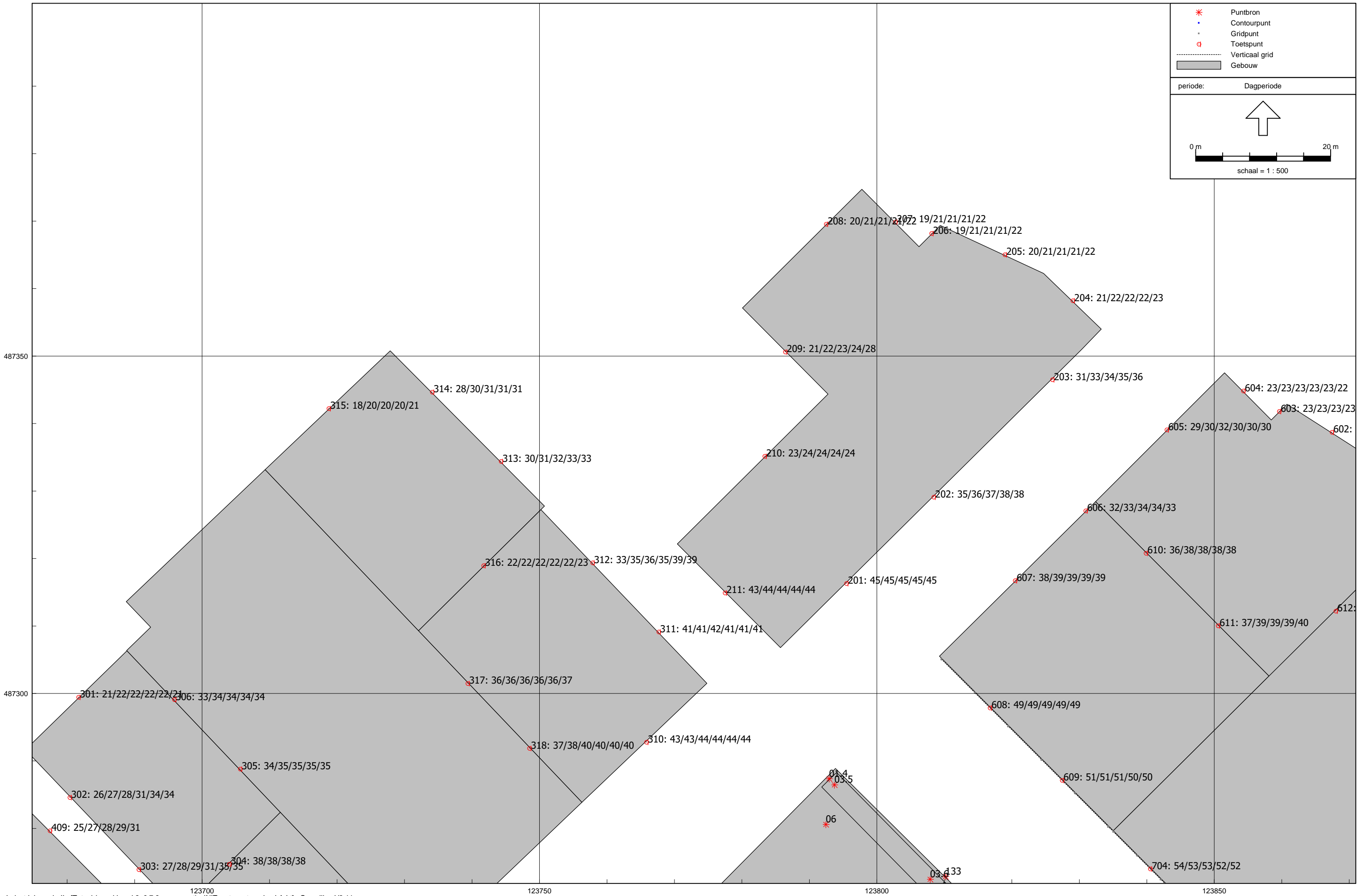
Berekeningsresultaten spoorwegverkeer

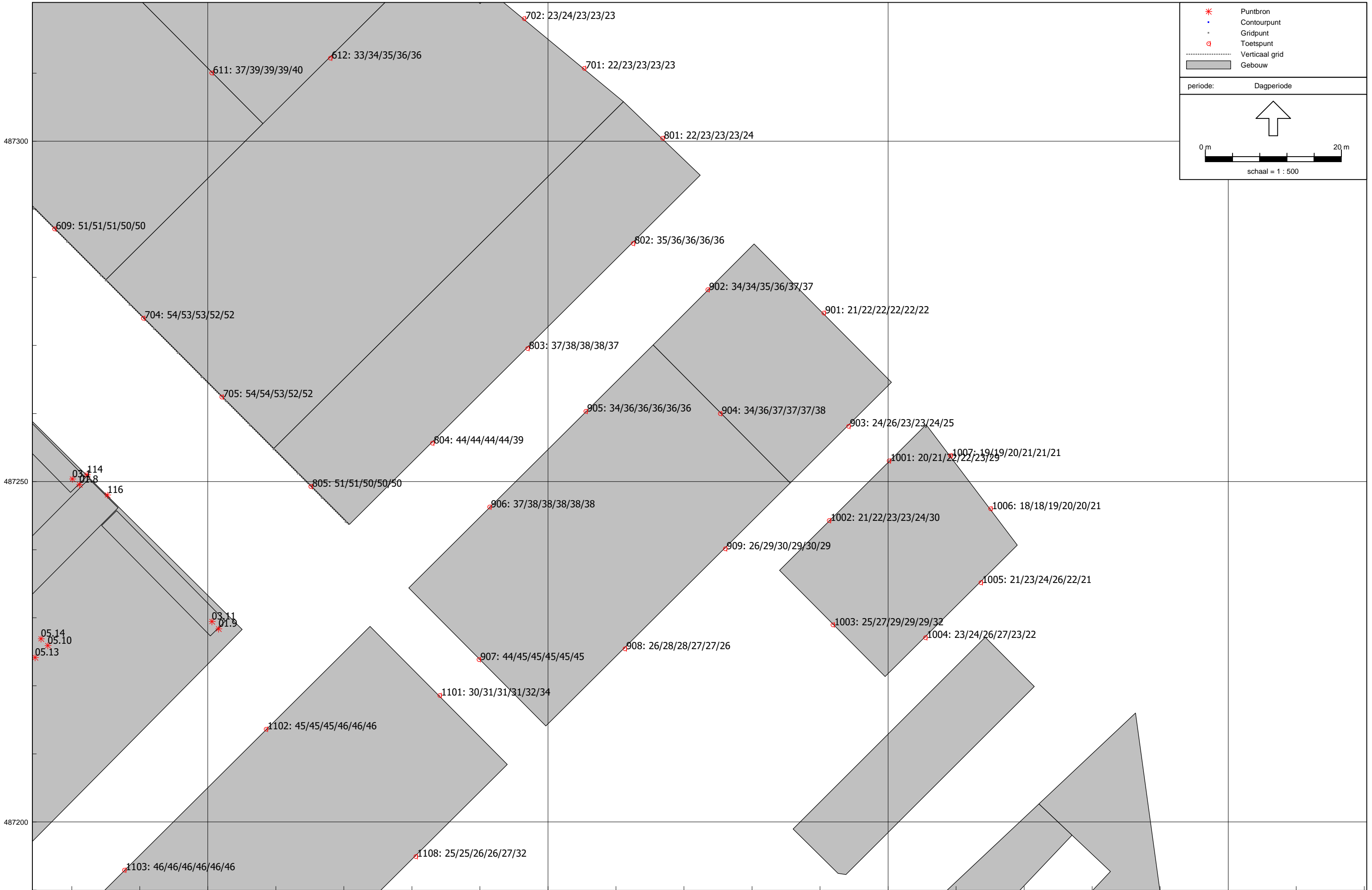
Bijlage V INIT akoestisch onderzoek

Overzicht







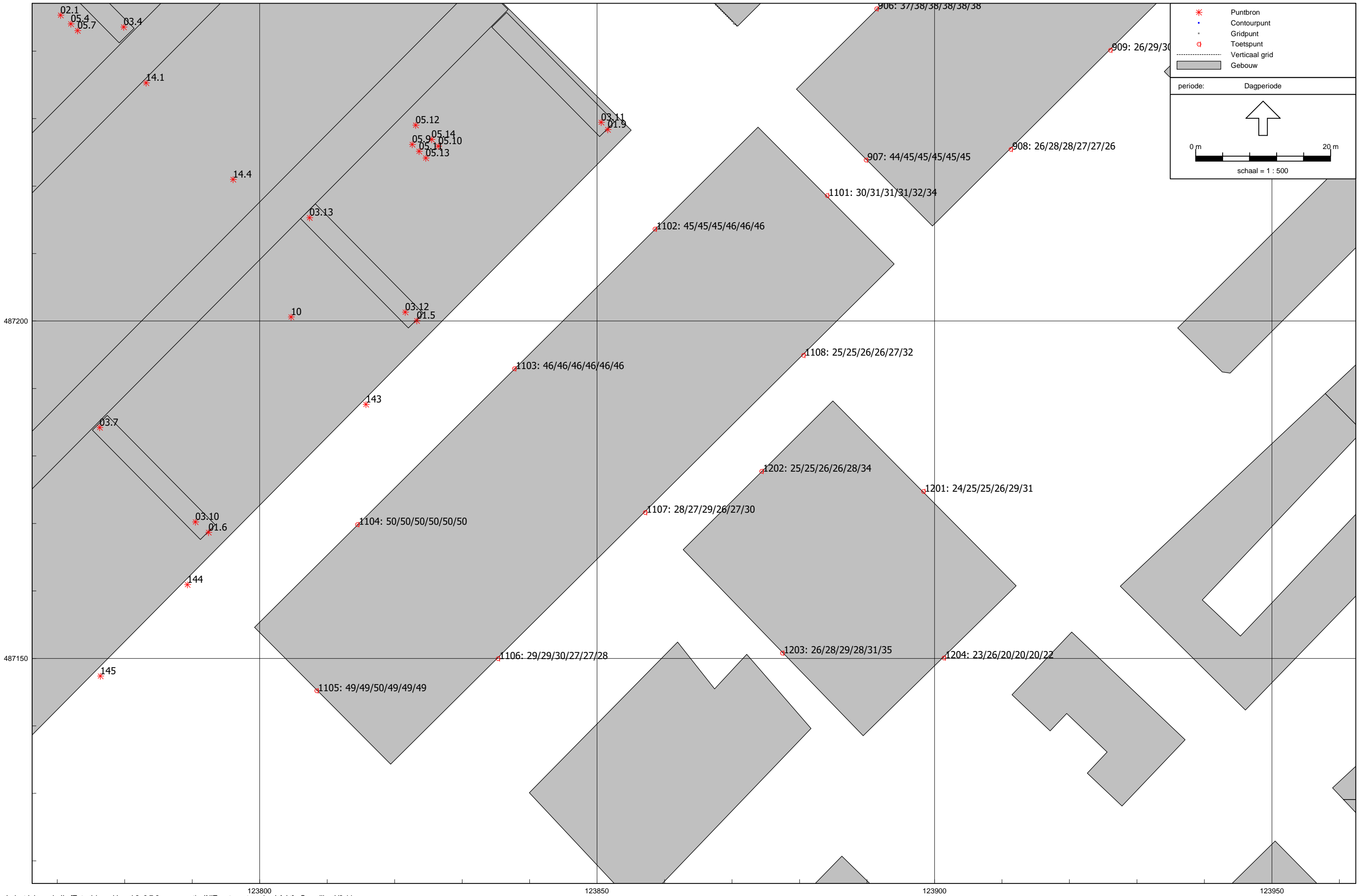


Legend:

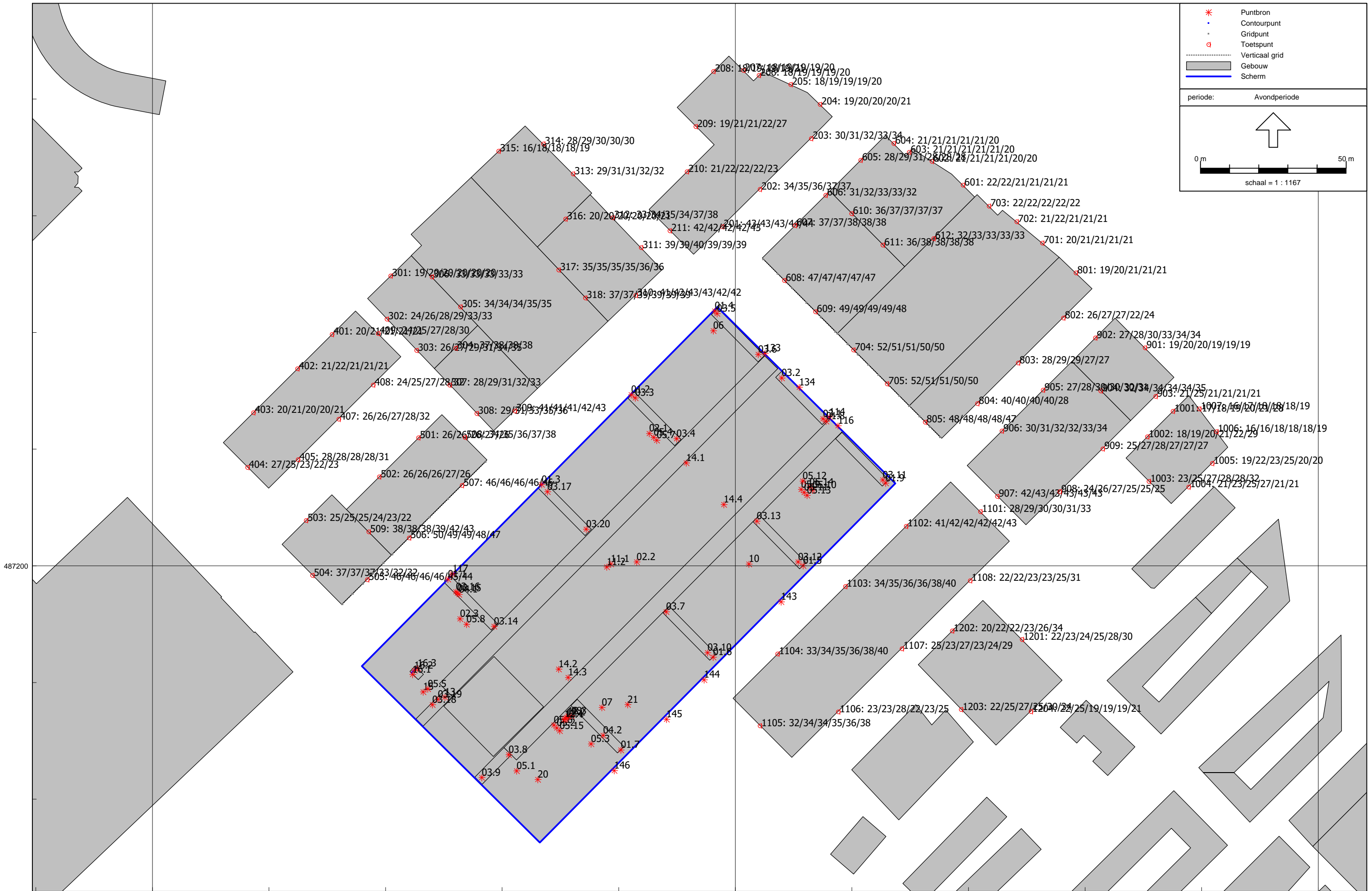
- * Puntbron
- Contourpunt
- Gridpunt
- Toetspunt
- Verticaal grid
- ▭ Gebouw

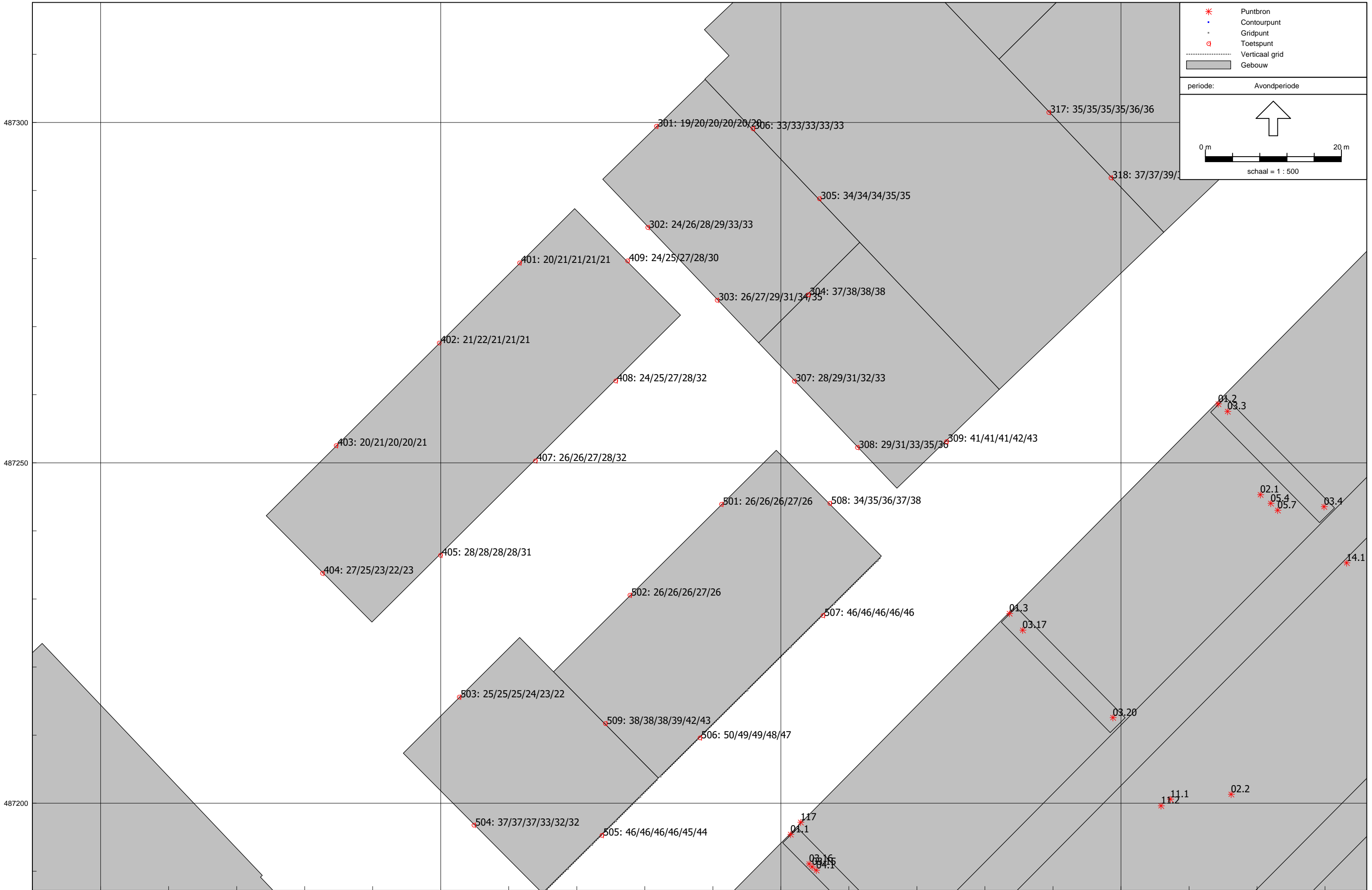
periode: Dagperiode

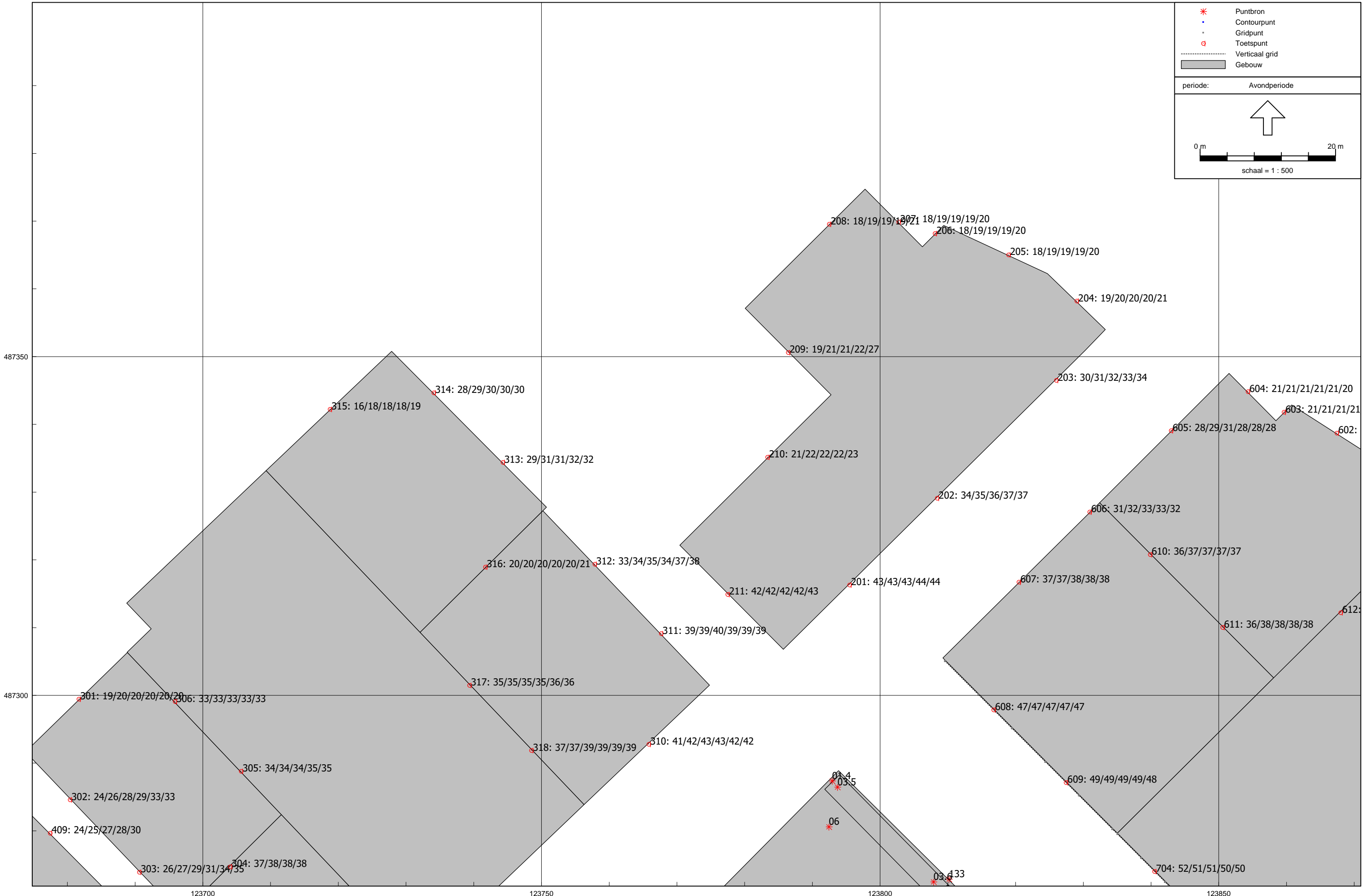
0 m 20 m
schaal = 1 : 500

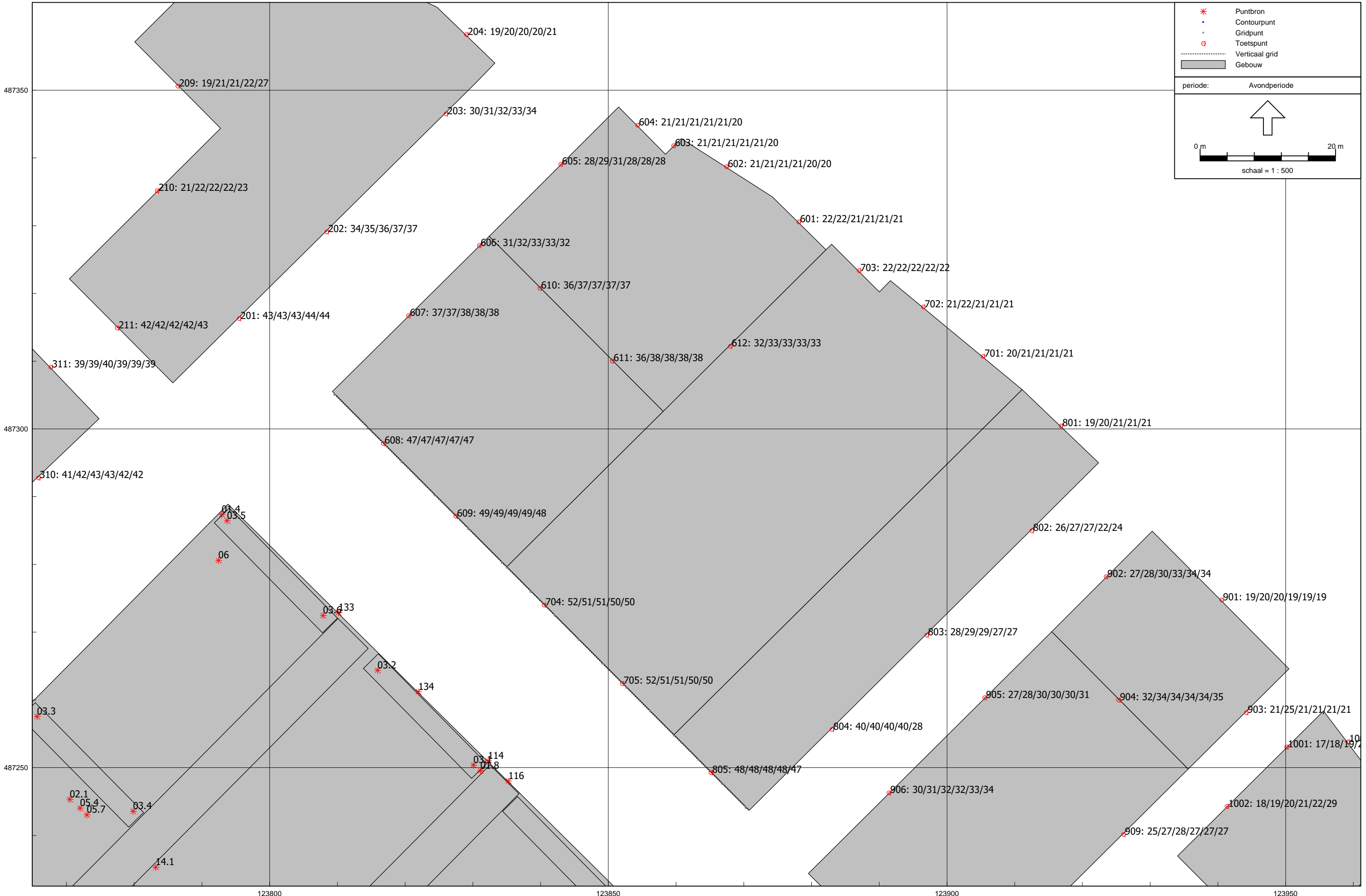


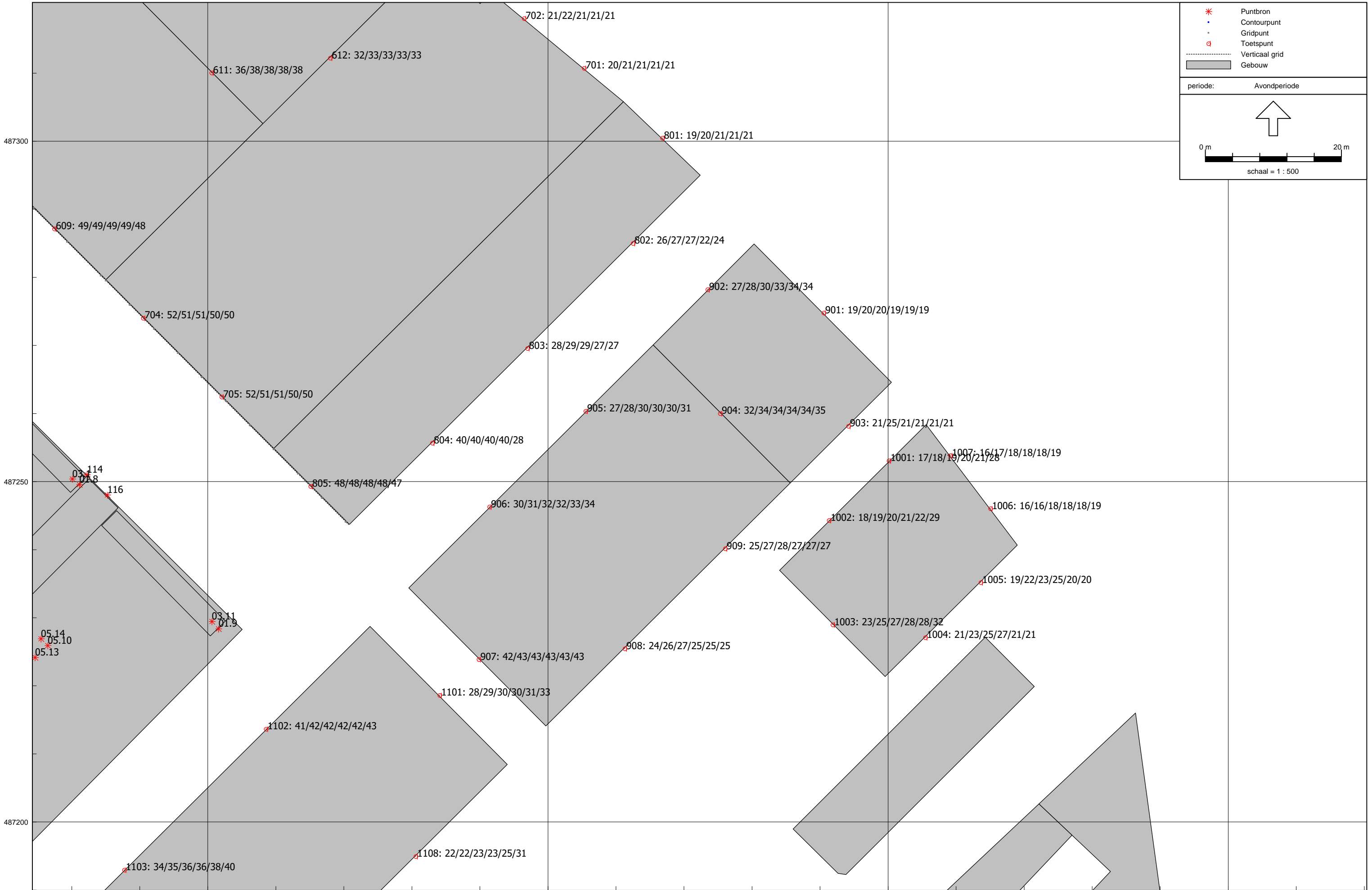
Overzicht

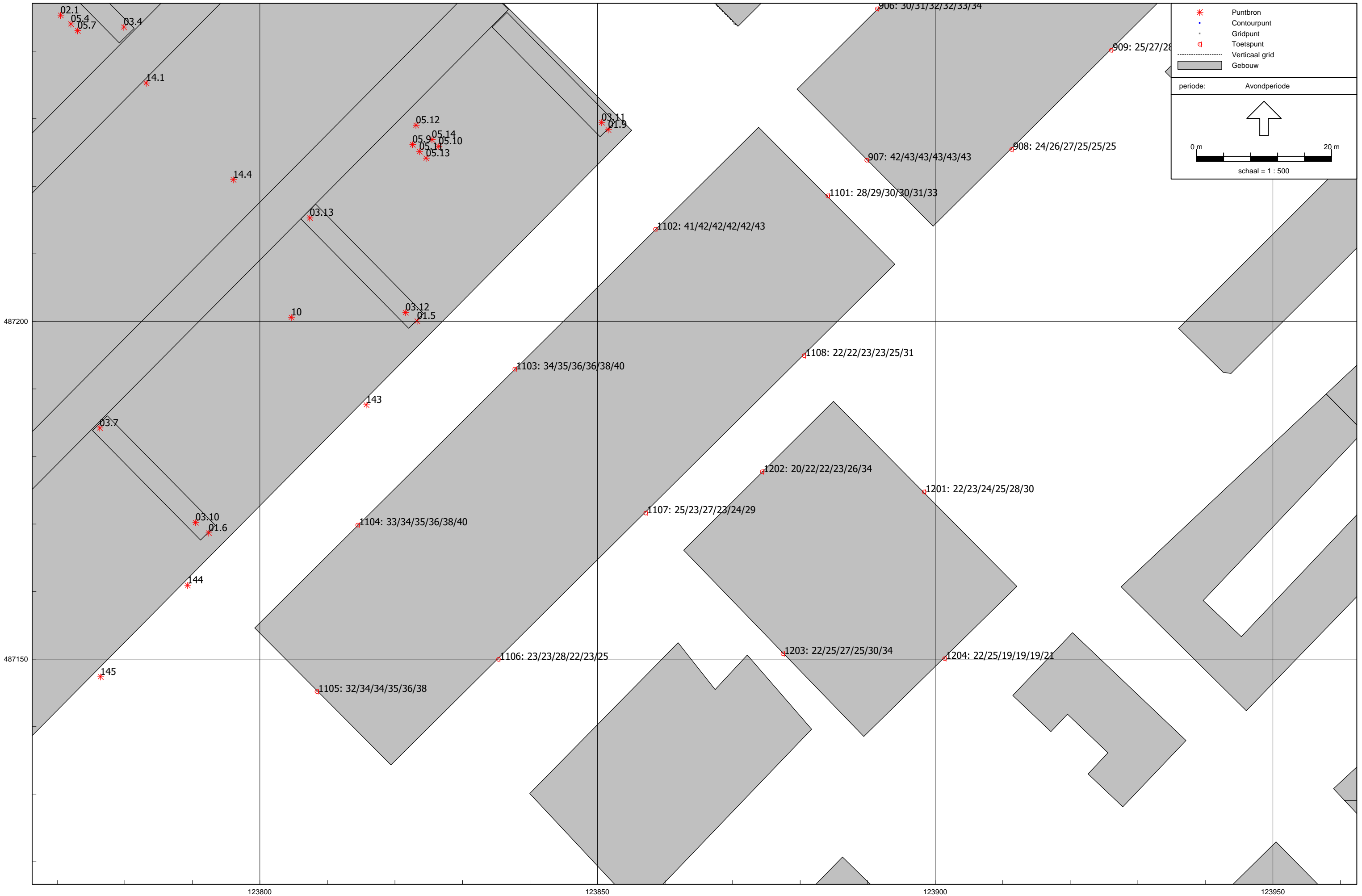




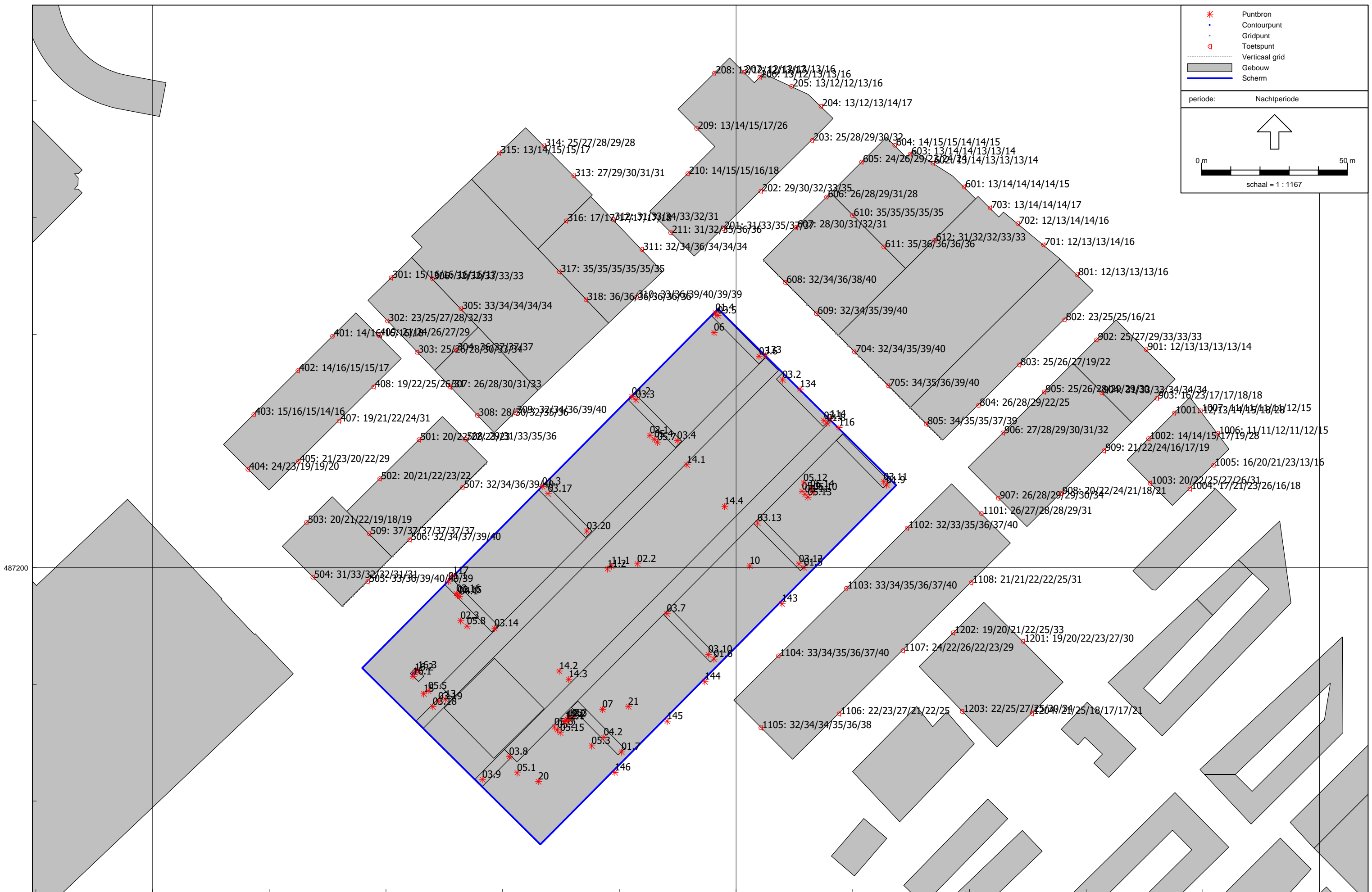


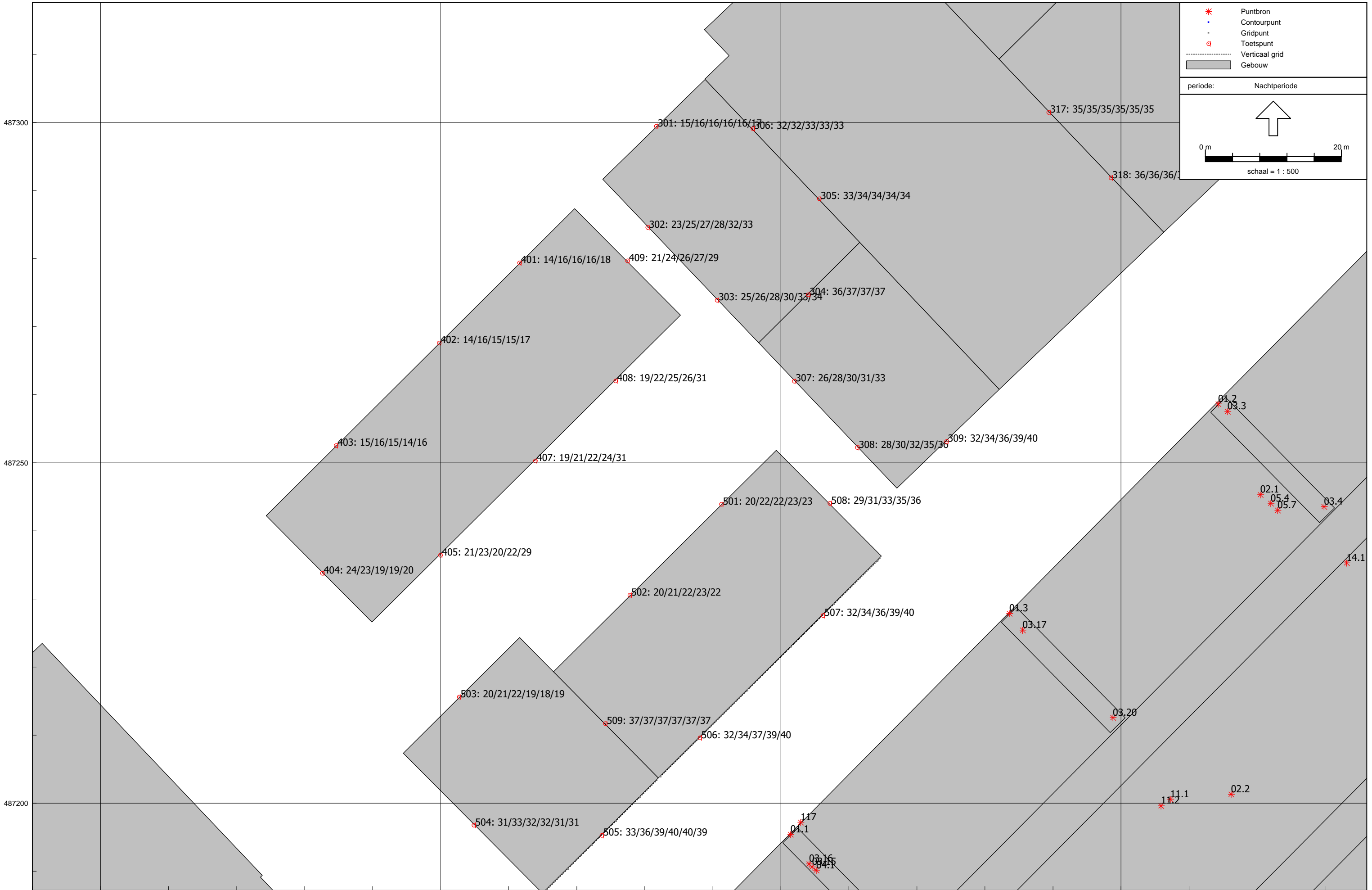


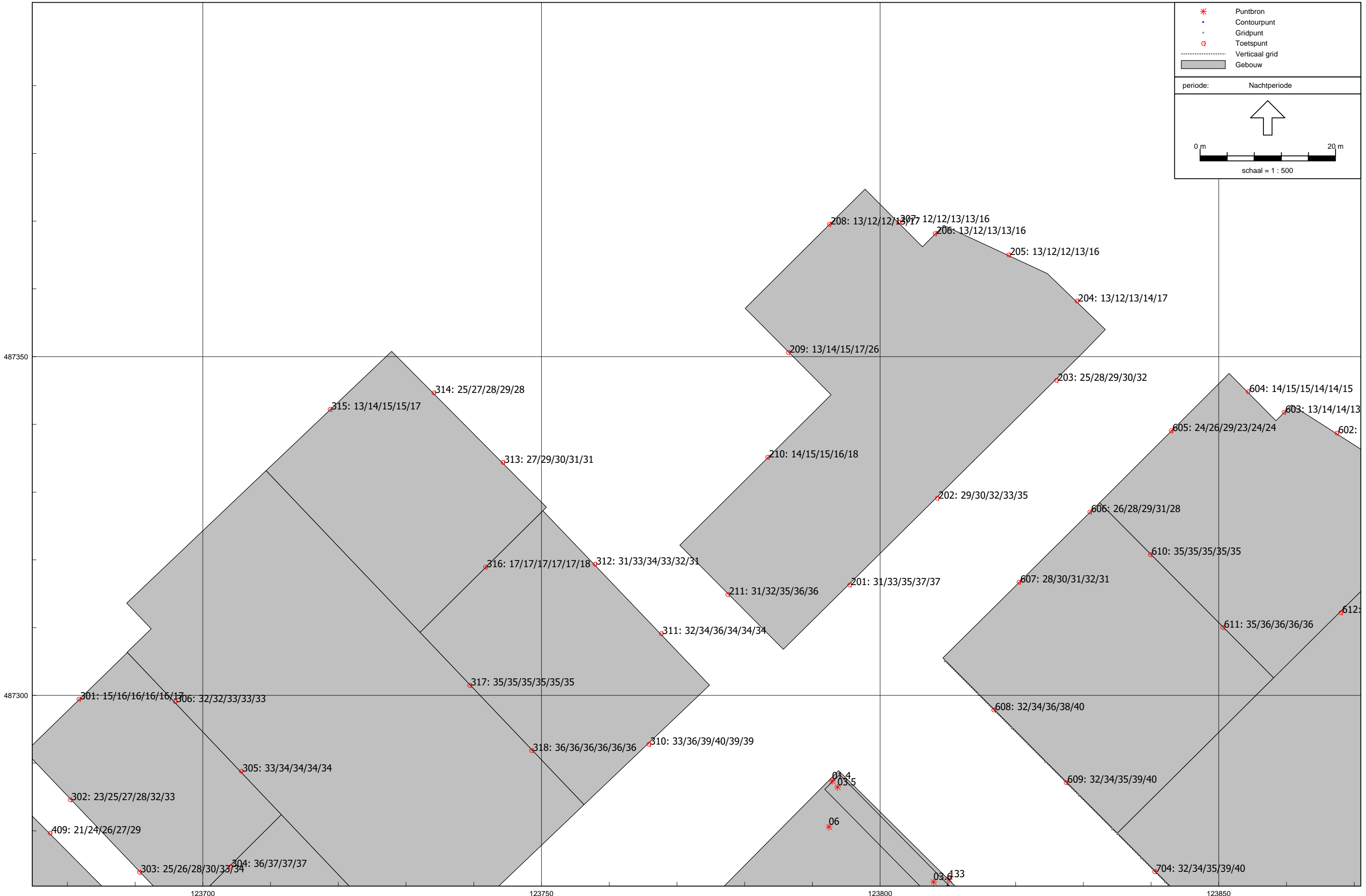




Overzicht





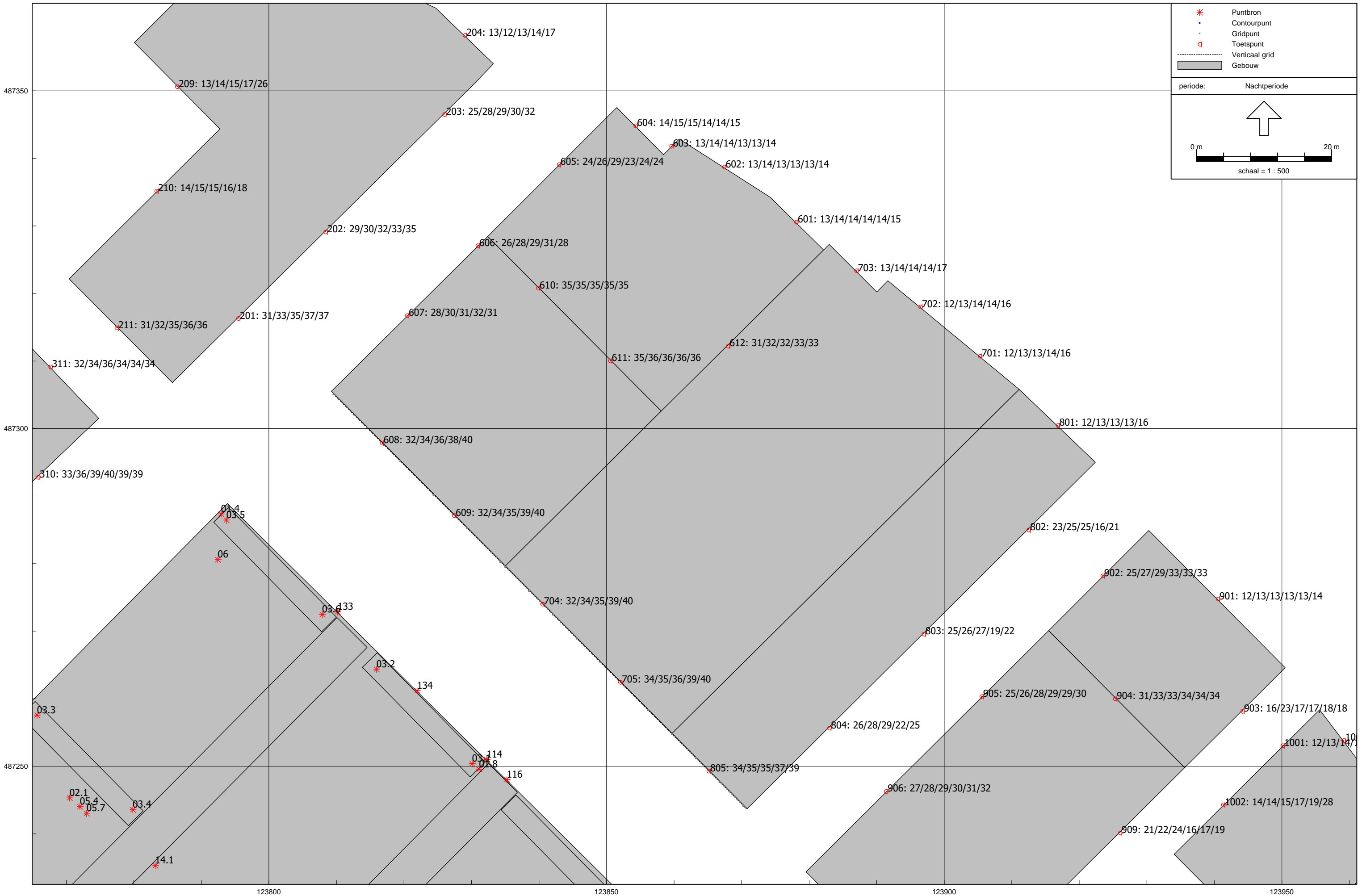


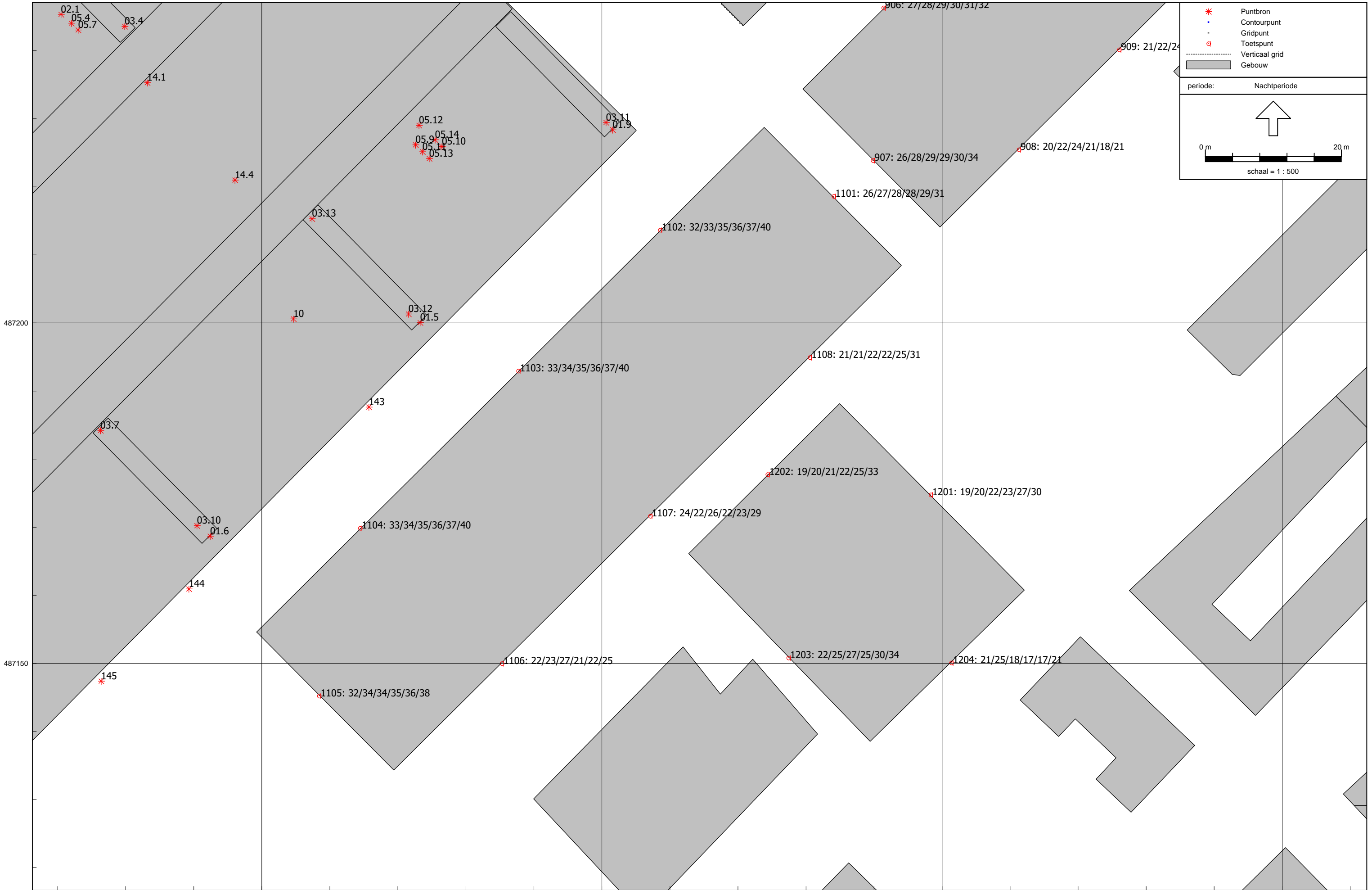
	Puntbron
	Contourpunt
	Gridpunt
	Toetspunt
	Verticaal grid
	Gebouw

periode: Nachtperiode

0 m 20 m

schaal = 1 : 500





Bijlage VI Cumulatie, totale plan

Bepaling L_{CUM} (excl aftrek)

Alle waarden meenemen? nee
Aftrek 110 Wgh? nee

Waarneempunt	omschrijving	Hoogte	Wegverkeer				Rail			Industrie			Cummulatie	
			PH kade/ Panamalaan	Piet Hein tunnel	Czaar Peterstr	Wegen gecumuleerd	A'dam centraal - muiderpoort	Rail gecumuleerd		INIT met maatregelen	Industrie gecumuleerd		Maatgevende bron	
								L _{VL}	L _{RL}		L [*] _{RL}	L _{LIL}		
m	L _{VL}	L _{VL}	L _{VL}	L _{VL}	L _{RL}	L [*] _{RL}	L _{LIL}	L [*] _{LIL}						
1001_A	kavel 10	3	35,8	31,1	17,1	--	60,3	60,3	55,9	22,5	--	--	rail	60,1
1001_B	kavel 10	6	40,5	39,9	17,4	--	63,54	63,5	59,0	23,0	--	--	rail	63,4
1001_C	kavel 10	9	44,4	39,8	18,1	--	63,82	63,8	59,2	24,1	--	--	rail	63,7
1001_D	kavel 10	12	45,8	39,6	18,6	--	64,05	64,1	59,4	25,2	--	--	rail	63,9
1001_E	kavel 10	15	46,6	39,3	18,9	--	64,18	64,2	59,6	28,3	--	--	rail	64,0
1001_F	kavel 10	18	47,6	39,2	19,1	--	64,2	64,2	59,6	37,6	--	--	rail	64,0
1002_A	kavel 10	3	35,5	36,7	17,4	--	58,85	58,9	54,5	23,6	--	--	rail	58,7
1002_B	kavel 10	6	38,2	42,7	17,7	--	61,31	61,3	56,8	24,0	--	--	rail	61,2
1002_C	kavel 10	9	42,9	45,9	18,4	--	61,54	61,5	57,1	25,1	--	--	rail	61,4
1002_D	kavel 10	12	44,2	46,3	18,9	--	61,76	61,8	57,3	26,6	--	--	rail	61,6
1002_E	kavel 10	15	45,7	46,8	19,2	--	61,87	61,9	57,4	29,4	--	--	rail	61,7
1002_F	kavel 10	18	47,4	47,4	19,4	--	61,95	62,0	57,5	38,4	--	--	rail	61,8
1003_A	kavel 10	3	29,7	28,6	23,9	--	49,89	--	--	30,2	--	--	Geen	1 cumulatie
1003_B	kavel 10	6	30,1	29,8	24,3	--	50,35	--	--	31,9	--	--	Geen	1 cumulatie
1003_C	kavel 10	9	30,8	31,3	25,0	--	51,15	--	--	34,6	--	--	Geen	1 cumulatie
1003_D	kavel 10	12	32,0	33,4	25,5	--	52,15	--	--	36,6	--	--	Geen	1 cumulatie
1003_E	kavel 10	15	33,2	36,4	26,3	--	53,02	--	--	35,9	--	--	Geen	1 cumulatie
1003_F	kavel 10	18	34,0	41,1	27,0	--	54,31	--	--	41,1	--	--	Geen	1 cumulatie
1004_A	kavel 10	3	34,0	41,4	24,1	--	61,15	61,2	56,7	27,3	--	--	rail	61,0
1004_B	kavel 10	6	36,1	49,0	24,8	49,0	66,02	66,0	61,3	30,7	--	--	rail	66,1
1004_C	kavel 10	9	38,2	50,7	25,4	50,7	66,58	66,6	61,9	32,9	--	--	rail	66,7
1004_D	kavel 10	12	40,7	51,8	26,0	51,8	66,82	66,8	62,1	35,5	--	--	rail	67,1
1004_E	kavel 10	15	45,3	52,2	26,6	52,2	66,91	66,9	62,2	26,3	--	--	rail	67,2
1004_F	kavel 10	18	47,5	52,9	27,3	52,9	67,15	67,2	62,4	28,2	--	--	rail	67,5
1005_A	kavel 10	3	32,9	41,0	23,6	--	65,96	66,0	61,3	26,3	--	--	rail	65,8
1005_B	kavel 10	6	36,1	49,3	24,2	49,3	67,15	67,2	62,4	30,2	--	--	rail	67,2
1005_C	kavel 10	9	38,5	51,0	24,8	51,0	67,44	67,4	62,7	30,9	--	--	rail	67,6
1005_D	kavel 10	12	41,4	52,0	25,4	52,0	67,69	67,7	62,9	33,2	--	--	rail	67,9
1005_E	kavel 10	15	46,7	52,4	26,0	52,4	67,74	67,7	63,0	24,7	--	--	rail	68,0
1005_F	kavel 10	18	48,1	53,0	26,5	53,0	67,85	67,9	63,1	26,4	--	--	rail	68,1
1006_A	kavel 10	3	39,1	40,4	28,7	--	65,11	65,1	60,5	20,9	--	--	rail	64,9
1006_B	kavel 10	6	44,0	49,5	30,2	49,5	68,79	68,8	64,0	21,4	--	--	rail	68,8
1006_C	kavel 10	9	47,0	51,1	30,2	51,1	69,1	69,1	64,2	22,6	--	--	rail	69,1
1006_D	kavel 10	12	48,6	52,0	30,2	53,7	69,33	69,3	64,5	22,8	--	--	rail	69,5
1006_E	kavel 10	15	51,0	52,3	30,2	54,7	69,37	69,4	64,5	23,0	--	--	rail	69,7
1006_F	kavel 10	18	52,2	52,7	30,1	55,5	69,33	69,3	64,5	24,6	--	--	rail	69,7
1007_A	kavel 10	3	38,7	40,4	27,2	--	64,77	64,8	60,1	21,1	--	--	rail	64,6
1007_B	kavel 10	6	43,1	49,4	28,6	49,4	68,48	68,5	63,7	21,9	--	--	rail	68,5
1007_C	kavel 10	9	46,3	51,0	29,0	51,0	68,8	68,8	64,0	22,7	--	--	rail	68,9
1007_D	kavel 10	12	48,1	51,8	29,0	51,8	69,02	69,0	64,2	23,2	--	--	rail	69,1
1007_E	kavel 10	15	50,5	52,1	29,0	54,4	69,08	69,1	64,2	23,5	--	--	rail	69,4
1007_F	kavel 10	18	51,9	52,5	29,0	55,2	69,04	69,0	64,2	24,8	--	--	rail	69,4
1101_A	kavel 11	3	29,0	27,7	18,4	--	43,3	--	--	35,8	--	--	Geen	1 cumulatie

Waarneempunt	omschrijving	Hoogte	Wegverkeer				Rail			Industrie			Cummulatie	
			PH kade/ Panamalaan	Piet Hein tunnel	Czaar Peterstr	Wegen gecumuleerd	A'dam centraal - muiderpoort	Rail gecumuleerd		INIT met maatregelen	Industrie gecumuleerd		Maatgevende bron	
								LRL	L*RL		LIL	LIL	L*IL	
1101_B	kavel 11	6	29,2	27,6	18,8	--	44,08	--	--	37,0	--	--	Geen	1 cumulatie
1101_C	kavel 11	9	29,5	27,8	19,6	--	45,44	--	--	37,7	--	--	Geen	1 cumulatie
1101_D	kavel 11	12	30,5	28,4	20,1	--	47,04	--	--	38,1	--	--	Geen	1 cumulatie
1101_E	kavel 11	15	31,7	31,3	20,7	--	50	--	--	39,1	--	--	Geen	1 cumulatie
1101_F	kavel 11	18	34,4	37,5	21,2	--	52,63	--	--	41,3	--	--	Geen	1 cumulatie
1102_A	kavel 11	3	32,7	17,0	16,1	--	51,96	--	--	46,3	--	--	Geen	1 cumulatie
1102_B	kavel 11	6	33,8	17,0	16,0	--	52,49	--	--	46,6	--	--	Geen	1 cumulatie
1102_C	kavel 11	9	37,6	17,2	16,4	--	53,19	--	--	46,8	--	--	Geen	1 cumulatie
1102_D	kavel 11	12	38,9	17,6	17,0	--	53,74	--	--	47,0	--	--	Geen	1 cumulatie
1102_E	kavel 11	15	39,4	18,6	17,5	--	54,05	--	--	47,4	--	--	Geen	1 cumulatie
1102_F	kavel 11	18	40,1	20,5	17,9	--	54,53	--	--	49,6	--	--	Geen	1 cumulatie
1103_A	kavel 11	3	31,8	24,1	16,4	--	50,3	--	--	45,9	--	--	Geen	1 cumulatie
1103_B	kavel 11	6	32,8	24,7	16,2	--	50,62	--	--	46,0	--	--	Geen	1 cumulatie
1103_C	kavel 11	9	35,7	25,9	16,7	--	51,18	--	--	46,1	--	--	Geen	1 cumulatie
1103_D	kavel 11	12	37,7	27,8	17,3	--	51,91	--	--	46,0	--	--	Geen	1 cumulatie
1103_E	kavel 11	15	38,2	30,4	17,9	--	52,53	--	--	47,4	--	--	Geen	1 cumulatie
1103_F	kavel 11	18	38,9	33,8	18,1	--	53,1	--	--	49,9	--	--	Geen	1 cumulatie
1104_A	kavel 11	3	32,4	23,9	16,3	--	48,63	--	--	50,2	--	--	Geen	1 cumulatie
1104_B	kavel 11	6	33,6	24,5	16,2	--	48,74	--	--	50,4	--	--	Geen	1 cumulatie
1104_C	kavel 11	9	37,4	25,6	16,7	--	49,26	--	--	50,4	--	--	Geen	1 cumulatie
1104_D	kavel 11	12	38,4	27,5	17,4	--	50,03	--	--	50,3	--	--	Geen	1 cumulatie
1104_E	kavel 11	15	38,8	30,3	18,0	--	50,87	--	--	50,1	--	--	Geen	1 cumulatie
1104_F	kavel 11	18	39,3	34,0	18,4	--	51,63	--	--	49,9	--	--	Geen	1 cumulatie
1105_A	kavel 11	3	25,2	29,8	23,4	--	46,44	--	--	49,3	--	--	Geen	1 cumulatie
1105_B	kavel 11	6	25,2	30,8	24,8	--	47,11	--	--	49,5	--	--	Geen	1 cumulatie
1105_C	kavel 11	9	25,7	32,5	28,4	--	47,7	--	--	49,5	--	--	Geen	1 cumulatie
1105_D	kavel 11	12	26,8	33,4	32,5	--	48,55	--	--	49,4	--	--	Geen	1 cumulatie
1105_E	kavel 11	15	26,8	30,1	34,2	--	47,43	--	--	49,3	--	--	Geen	1 cumulatie
1105_F	kavel 11	18	26,6	31,3	34,5	--	47,94	--	--	49,1	--	--	Geen	1 cumulatie
1106_A	kavel 11	3	29,3	30,9	24,5	--	47,57	--	--	31,9	--	--	Geen	1 cumulatie
1106_B	kavel 11	6	29,7	31,7	25,2	--	48,09	--	--	32,6	--	--	Geen	1 cumulatie
1106_C	kavel 11	9	30,5	32,8	28,0	--	48,9	--	--	37,2	--	--	Geen	1 cumulatie
1106_D	kavel 11	12	31,4	34,4	31,8	--	50,04	--	--	31,3	--	--	Geen	1 cumulatie
1106_E	kavel 11	15	32,4	34,7	34,4	--	51,14	--	--	31,5	--	--	Geen	1 cumulatie
1106_F	kavel 11	18	34,2	38,0	34,5	--	52,92	--	--	34,6	--	--	Geen	1 cumulatie
1107_A	kavel 11	3	29,2	33,8	23,7	--	48,49	--	--	33,9	--	--	Geen	1 cumulatie
1107_B	kavel 11	6	29,7	34,6	24,0	--	48,75	--	--	32,2	--	--	Geen	1 cumulatie
1107_C	kavel 11	9	30,1	34,6	24,6	--	49,36	--	--	36,4	--	--	Geen	1 cumulatie
1107_D	kavel 11	12	31,2	35,3	25,2	--	50,15	--	--	31,6	--	--	Geen	1 cumulatie
1107_E	kavel 11	15	32,4	36,3	25,7	--	50,76	--	--	33,2	--	--	Geen	1 cumulatie
1107_F	kavel 11	18	34,9	39,8	26,2	--	52,78	--	--	39,1	--	--	Geen	1 cumulatie
1108_A	kavel 11	3	31,9	39,7	34,8	--	54,49	--	--	31,1	--	--	Geen	1 cumulatie
1108_B	kavel 11	6	32,5	44,1	35,8	--	55,24	--	--	31,1	--	--	Geen	1 cumulatie
1108_C	kavel 11	9	33,1	46,0	36,6	--	56,31	56,3	52,1	31,6	--	--	rail	56,2
1108_D	kavel 11	12	34,5	46,9	36,7	--	57,05	57,1	52,8	32,3	--	--	rail	56,9
1108_E	kavel 11	15	35,9	48,2	36,7	--	57,62	57,6	53,3	34,9	--	--	rail	57,5

Waarneempunt	omschrijving	Hoogte	Wegverkeer				Rail			Industrie			Cummulatie	
			PH kade/ Panamalaan	Piet Hein tunnel	Czaar Peterstr	Wegen gecumuleerd	A'dam centraal - muiderpoort	Rail gecumuleerd		INIT met maatregelen	Industrie gecumuleerd		Maatgevende bron	
								LRL	L*RL		LIL	L*IL		
1108_F	kavel 11	18	36,9	49,4	36,8	49,4	58,32	58,3	54,0	40,5	--	--	rail	59,5
1201_A	kavel 12	3	34,6	35,8	37,7	--	56,01	56,0	51,8	28,5	--	--	rail	55,9
1201_B	kavel 12	6	35,3	38,0	39,0	--	57,01	57,0	52,8	30,1	--	--	rail	56,9
1201_C	kavel 12	9	36,1	38,4	39,1	--	58,26	58,3	53,9	31,7	--	--	rail	58,1
1201_D	kavel 12	12	37,6	39,3	39,1	--	59	59,0	54,7	32,6	--	--	rail	58,9
1201_E	kavel 12	15	39,2	41,2	39,1	--	59,44	59,4	55,1	37,2	--	--	rail	59,3
1201_F	kavel 12	18	40,7	46,2	39,1	--	60,03	60,0	55,6	39,7	--	--	rail	59,9
1202_A	kavel 12	3	29,9	37,7	18,9	--	52,62	--	--	28,7	--	--	Geen	1 cumulatie
1202_B	kavel 12	6	30,3	41,8	19,3	--	53,1	--	--	29,9	--	--	Geen	1 cumulatie
1202_C	kavel 12	9	30,9	43,8	20,0	--	53,92	--	--	30,6	--	--	Geen	1 cumulatie
1202_D	kavel 12	12	32,1	44,7	20,5	--	54,71	--	--	32,0	--	--	Geen	1 cumulatie
1202_E	kavel 12	15	33,7	46,0	20,9	--	55,28	--	--	34,6	--	--	Geen	1 cumulatie
1202_F	kavel 12	18	35,5	47,4	21,2	--	55,92	55,9	51,7	43,3	--	--	rail	55,8
1203_A	kavel 12	3	24,9	26,1	24,2	--	43,95	--	--	31,7	--	--	Geen	1 cumulatie
1203_B	kavel 12	6	25,7	27,5	25,1	--	45,14	--	--	35,1	--	--	Geen	1 cumulatie
1203_C	kavel 12	9	27,2	31,2	25,7	--	46,83	--	--	36,5	--	--	Geen	1 cumulatie
1203_D	kavel 12	12	27,4	32,2	25,7	--	47,48	--	--	34,9	--	--	Geen	1 cumulatie
1203_E	kavel 12	15	27,8	35,0	26,2	--	47,33	--	--	39,9	--	--	Geen	1 cumulatie
1203_F	kavel 12	18	27,9	37,9	26,8	--	47,8	--	--	44,0	--	--	Geen	1 cumulatie
1204_A	kavel 12	3	31,5	28,0	27,0	--	53,12	--	--	30,7	--	--	Geen	1 cumulatie
1204_B	kavel 12	6	32,1	29,4	27,9	--	53,8	--	--	34,7	--	--	Geen	1 cumulatie
1204_C	kavel 12	9	33,0	31,6	28,6	--	54,77	--	--	27,5	--	--	Geen	1 cumulatie
1204_D	kavel 12	12	34,8	34,9	29,1	--	55,81	55,8	51,6	27,3	--	--	rail	55,7
1204_E	kavel 12	15	37,3	39,3	30,0	--	56,9	56,9	52,7	27,1	--	--	rail	56,8
1204_F	kavel 12	18	39,0	45,6	31,1	--	58,17	58,2	53,9	30,6	--	--	rail	58,0
201_A	Kavel 2	5	36,4	27,2	17,9	--	57,44	57,4	53,2	48,0	--	--	rail	57,3
201_B	Kavel 2	10	42,0	27,6	17,7	--	58,28	58,3	54,0	48,3	--	--	rail	58,1
201_C	Kavel 2	15	42,9	28,9	18,4	--	58,56	58,6	54,2	48,5	--	--	rail	58,4
201_D	Kavel 2	20	43,6	31,4	19,3	--	58,81	58,8	54,5	48,7	--	--	rail	58,7
201_E	Kavel 2	25	44,3	38,2	20,0	--	58,93	58,9	54,6	48,7	--	--	rail	58,8
202_A	Kavel 2	5	34,9	33,8	17,3	--	59,61	59,6	55,2	39,4	--	--	rail	59,5
202_B	Kavel 2	10	39,9	33,9	17,1	--	60,13	60,1	55,7	40,2	--	--	rail	60,0
202_C	Kavel 2	15	41,2	34,2	17,8	--	60,37	60,4	56,0	42,1	--	--	rail	60,2
202_D	Kavel 2	20	42,2	35,4	18,7	--	60,49	60,5	56,1	43,5	--	--	rail	60,3
202_E	Kavel 2	25	43,1	40,6	19,7	--	60,57	60,6	56,1	44,6	--	--	rail	60,4
203_A	Kavel 2	5	38,7	32,9	16,1	--	61,99	62,0	57,5	35,4	--	--	rail	61,8
203_B	Kavel 2	10	44,1	33,5	15,9	--	62,49	62,5	58,0	37,7	--	--	rail	62,3
203_C	Kavel 2	15	45,2	33,7	16,5	--	62,7	62,7	58,2	38,8	--	--	rail	62,5
203_D	Kavel 2	20	46,3	34,4	17,3	--	62,75	62,8	58,2	40,2	--	--	rail	62,6
203_E	Kavel 2	25	47,6	36,6	18,0	--	62,72	62,7	58,2	41,9	--	--	rail	62,6
204_A	Kavel 2	5	43,4	46,0	7,7	--	67,17	67,2	62,4	23,9	--	--	rail	67,0
204_B	Kavel 2	10	48,6	47,6	9,4	48,6	67,82	67,8	63,0	24,8	--	--	rail	67,8
204_C	Kavel 2	15	50,2	48,0	10,1	50,2	67,93	67,9	63,1	24,9	--	--	rail	68,0
204_D	Kavel 2	20	51,4	48,4	3,8	51,4	67,9	67,9	63,1	25,1	--	--	rail	68,0
204_E	Kavel 2	25	52,5	48,8	3,5	54,0	67,74	67,7	63,0	27,0	--	--	rail	68,1
205_A	Kavel 2	5	44,4	45,8	6,5	--	67,28	67,3	62,5	23,1	--	--	rail	67,1

Waarneempunt	omschrijving	Hoogte	Wegverkeer				Rail			Industrie			Cummulatie	
			PH kade/ Panamalaan	Piet Hein tunnel	Czaar Peterstr	Wegen gecumuleerd	A'dam centraal - muiderpoort	Rail gecumuleerd		INIT met maatregelen	Industrie gecumuleerd		Maatgevende bron	
								L* _{RL}	L _{RL}		L* _{IL}	L _{IL}		
m	L _{VL}	L _{VL}	L _{VL}	L _{VL}	L _{RL}	L _{RL}	L* _{RL}	L _{IL}	L _{IL}	L* _{IL}	L _{IL}			
205_B	Kavel 2	10	49,2	47,1	8,8	49,2	67,94	67,9	63,1	24,0	--	--	rail	68,0
205_C	Kavel 2	15	50,6	47,7	9,3	50,6	68,02	68,0	63,2	24,2	--	--	rail	68,1
205_D	Kavel 2	20	51,7	48,0	7,7	51,7	67,97	68,0	63,2	24,3	--	--	rail	68,1
205_E	Kavel 2	25	52,7	48,4	8,8	52,7	67,79	67,8	63,0	26,1	--	--	rail	68,0
206_A	Kavel 2	5	43,1	-99,0	7,5	--	67,8	67,8	63,0	22,7	--	--	rail	67,6
206_B	Kavel 2	10	47,4	-99,0	9,9	--	68,4	68,4	63,6	23,8	--	--	rail	68,2
206_C	Kavel 2	15	49,1	-99,0	14,1	49,1	68,46	68,5	63,6	24,0	--	--	rail	68,4
206_D	Kavel 2	20	50,1	-99,0	0,8	50,1	68,41	68,4	63,6	24,2	--	--	rail	68,4
206_E	Kavel 2	25	50,8	-99,0	0,6	50,8	68,25	68,3	63,4	26,4	--	--	rail	68,3
207_A	Kavel 2	5	43,6	33,4	6,4	--	67,25	67,3	62,5	22,6	--	--	rail	67,1
207_B	Kavel 2	10	48,5	35,3	7,8	48,5	67,89	67,9	63,1	23,7	--	--	rail	67,9
207_C	Kavel 2	15	50,0	35,2	8,1	50,0	67,97	68,0	63,2	24,0	--	--	rail	68,0
207_D	Kavel 2	20	51,0	35,5	7,0	51,0	67,95	68,0	63,2	24,1	--	--	rail	68,0
207_E	Kavel 2	25	51,9	38,6	7,3	51,9	67,8	67,8	63,0	26,1	--	--	rail	68,0
208_A	Kavel 2	5	42,7	-99,0	8,4	--	65,19	65,2	60,5	22,9	--	--	rail	65,0
208_B	Kavel 2	10	47,0	-99,0	10,3	--	65,81	65,8	61,1	24,0	--	--	rail	65,6
208_C	Kavel 2	15	48,7	-99,0	10,8	48,7	65,93	65,9	61,2	24,2	--	--	rail	66,0
208_D	Kavel 2	20	49,6	-99,0	8,7	49,6	65,95	66,0	61,3	24,4	--	--	rail	66,1
208_E	Kavel 2	25	50,2	-99,0	12,3	50,2	65,84	65,8	61,1	26,7	--	--	rail	66,0
209_A	kavel 2	5	36,4	19,5	15,3	--	55,57	55,6	51,4	24,2	--	--	rail	55,4
209_B	kavel 2	10	36,9	19,2	14,9	--	56,48	56,5	52,3	25,6	--	--	rail	56,3
209_C	kavel 2	15	37,4	19,0	15,4	--	56,92	56,9	52,7	26,0	--	--	rail	56,8
209_D	kavel 2	20	38,1	19,7	16,4	--	57,17	57,2	52,9	27,3	--	--	rail	57,0
209_E	kavel 2	25	39,1	24,9	17,3	--	57,51	57,5	53,2	35,7	--	--	rail	57,4
210_A	kavel 2	5	40,4	-99,0	4,3	--	57,98	58,0	53,7	25,8	--	--	rail	57,8
210_B	kavel 2	10	43,3	-99,0	4,7	--	58,91	58,9	54,6	26,9	--	--	rail	58,8
210_C	kavel 2	15	44,9	-99,0	5,0	--	59,25	59,3	54,9	27,1	--	--	rail	59,1
210_D	kavel 2	20	45,6	-99,0	7,2	--	59,47	59,5	55,1	27,1	--	--	rail	59,3
210_E	kavel 2	25	46,6	-99,0	5,8	--	59,74	59,7	55,4	28,2	--	--	rail	59,6
211_A	kavel 2	5	32,3	22,3	16,8	--	55,22	--	--	46,5	--	--	Geen	1 cumulatie
211_B	kavel 2	10	32,9	22,9	16,4	--	56,25	56,3	52,0	47,0	--	--	rail	56,1
211_C	kavel 2	15	33,8	24,0	16,8	--	56,65	56,7	52,4	47,3	--	--	rail	56,5
211_D	kavel 2	20	34,9	30,4	17,6	--	56,97	57,0	52,7	47,4	--	--	rail	56,8
211_E	kavel 2	25	36,3	34,8	18,4	--	57,15	57,2	52,9	47,5	--	--	rail	57,0
301_A	kavel 3b	6	40,8	-99,0	7,2	--	57,02	57,0	52,8	25,0	--	--	rail	56,9
301_B	kavel 3b	12	44,2	-99,0	7,2	--	57,74	57,7	53,5	26,5	--	--	rail	57,6
301_C	kavel 3b	18	46,3	-99,0	6,8	--	58,32	58,3	54,0	26,0	--	--	rail	58,2
301_D	kavel 3b	24	47,3	-99,0	7,4	--	58,67	58,7	54,3	26,1	--	--	rail	58,5
301_E	kavel 3b	30	48,1	-99,0	4,9	--	59,57	59,6	55,2	26,2	--	--	rail	59,4
301_F	kavel 3b	36	48,8	-99,0	5,0	48,8	59,81	59,8	55,4	27,0	--	--	rail	60,6
302_A	kavel 3b	6	28,7	22,5	14,0	--	50,01	--	--	33,2	--	--	Geen	1 cumulatie
302_B	kavel 3b	12	29,1	22,2	14,2	--	50,76	--	--	34,8	--	--	Geen	1 cumulatie
302_C	kavel 3b	18	30,3	22,7	15,3	--	52,15	--	--	36,9	--	--	Geen	1 cumulatie
302_D	kavel 3b	24	31,2	26,1	17,6	--	52,44	--	--	38,4	--	--	Geen	1 cumulatie
302_E	kavel 3b	30	19,6	37,8	19,3	--	46,94	--	--	42,4	--	--	Geen	1 cumulatie
302_F	kavel 3b	36	20,8	37,8	24,4	--	47,73	--	--	42,6	--	--	Geen	1 cumulatie

Waarneempunt	omschrijving	Hoogte	Wegverkeer				Rail			Industrie			Cummulatie	
			PH kade/ Panamalaan	Piet Hein tunnel	Czaar Peterstr	Wegen gecumuleerd	A'dam centraal - muiderpoort	Rail gecumuleerd		INIT met maatregelen	Industrie gecumuleerd		Maatgevende bron	
								LRL	L*RL		LIL	LIL	L*IL	
m	LVL	LVL	LVL	LVL	LRL	LRL	L*RL	LIL	LIL	L*IL				
303_A	kavel 3b	6	27,2	18,7	14,2	--	45,63	--	--	34,6	--	--	Geen	1 cumulatie
303_B	kavel 3b	12	27,5	18,9	14,5	--	46,11	--	--	36,2	--	--	Geen	1 cumulatie
303_C	kavel 3b	18	28,3	21,7	15,8	--	48,24	--	--	37,8	--	--	Geen	1 cumulatie
303_D	kavel 3b	24	29,2	27,7	18,2	--	48,84	--	--	40,1	--	--	Geen	1 cumulatie
303_E	kavel 3b	30	22,1	36,6	20,2	--	46,51	--	--	43,5	--	--	Geen	1 cumulatie
303_F	kavel 3b	36	23,4	38,0	25,6	--	47,04	--	--	43,7	--	--	Geen	1 cumulatie
304_A	kavel 3b	29	28,4	35,7	22,1	--	50,07	--	--	46,4	--	--	Geen	1 cumulatie
304_B	kavel 3b	32	28,4	36,5	23,9	--	50,16	--	--	46,9	--	--	Geen	1 cumulatie
304_C	kavel 3b	35	28,3	37,5	25,4	--	50,74	--	--	46,9	--	--	Geen	1 cumulatie
304_D	kavel 3b	38	29,3	39,5	25,6	--	51,22	--	--	46,8	--	--	Geen	1 cumulatie
305_A	kavel 3b	26	45,1	25,9	16,6	--	54,73	--	--	43,3	--	--	Geen	1 cumulatie
305_B	kavel 3b	29	47,6	33,2	16,4	--	56,94	56,9	52,7	43,7	--	--	rail	56,8
305_C	kavel 3b	32	48,8	34,5	16,3	48,8	58,32	58,3	54,0	43,9	--	--	rail	59,4
305_D	kavel 3b	35	49,3	34,7	16,2	49,3	58,94	58,9	54,6	43,9	--	--	rail	60,0
305_E	kavel 3b	38	49,5	35,0	16,3	49,5	59,79	59,8	55,4	44,0	--	--	rail	60,7
306_A	kavel 3b	26	46,8	20,7	16,1	--	56,81	56,8	52,6	42,0	--	--	rail	56,7
306_B	kavel 3b	29	48,4	21,2	15,8	--	58,61	58,6	54,3	42,5	--	--	rail	58,5
306_C	kavel 3b	32	49,4	21,9	15,9	49,4	59,56	59,6	55,2	42,6	--	--	rail	60,5
306_D	kavel 3b	35	49,9	23,1	15,9	49,9	60,01	60,0	55,6	42,8	--	--	rail	61,0
306_E	kavel 3b	38	50,2	24,9	16,0	50,2	60,68	60,7	56,2	42,8	--	--	rail	61,5
307_A	kavel 3b	5	26,0	21,0	15,4	--	43,93	--	--	36,0	--	--	Geen	1 cumulatie
307_B	kavel 3b	10	26,2	21,3	15,2	--	44,27	--	--	37,6	--	--	Geen	1 cumulatie
307_C	kavel 3b	15	26,5	23,0	16,1	--	46,6	--	--	39,7	--	--	Geen	1 cumulatie
307_D	kavel 3b	20	27,6	29,7	17,3	--	47,7	--	--	41,3	--	--	Geen	1 cumulatie
307_E	kavel 3b	25	28,3	30,9	19,6	--	48,43	--	--	42,6	--	--	Geen	1 cumulatie
308_A	kavel 3b	5	25,0	22,0	15,5	--	43	--	--	38,2	--	--	Geen	1 cumulatie
308_B	kavel 3b	10	25,4	22,7	15,2	--	44,12	--	--	40,0	--	--	Geen	1 cumulatie
308_C	kavel 3b	15	26,6	24,6	16,0	--	46,53	--	--	42,4	--	--	Geen	1 cumulatie
308_D	kavel 3b	20	27,5	30,6	17,5	--	47,41	--	--	44,7	--	--	Geen	1 cumulatie
308_E	kavel 3b	25	29,3	34,1	20,0	--	48,19	--	--	45,7	--	--	Geen	1 cumulatie
309_A	kavel 3b	5	29,5	24,7	18,7	--	49,06	--	--	45,7	--	--	Geen	1 cumulatie
309_B	kavel 3b	10	30,5	26,3	18,5	--	49,81	--	--	45,9	--	--	Geen	1 cumulatie
309_C	kavel 3b	15	34,4	28,9	19,4	--	51,12	--	--	46,5	--	--	Geen	1 cumulatie
309_D	kavel 3b	20	35,3	35,8	20,3	--	52,57	--	--	48,8	--	--	Geen	1 cumulatie
309_E	kavel 3b	25	35,6	40,0	21,6	--	53,58	--	--	49,6	--	--	Geen	1 cumulatie
310_A	kavel 3a	7	29,3	24,4	18,1	--	52,78	--	--	45,7	--	--	Geen	1 cumulatie
310_B	kavel 3a	14	30,6	26,9	18,8	--	54,03	--	--	46,6	--	--	Geen	1 cumulatie
310_C	kavel 3a	21	32,8	32,7	20,1	--	54,58	--	--	49,2	--	--	Geen	1 cumulatie
310_D	kavel 3a	28	38,8	37,6	20,6	--	55,34	--	--	49,5	--	--	Geen	1 cumulatie
310_E	kavel 3a	35	41,1	44,5	21,5	--	56,21	56,2	52,0	49,2	--	--	rail	56,1
310_F	kavel 3a	42	42,9	47,2	24,8	--	56,43	56,4	52,2	48,9	--	--	rail	56,3
311_A	kavel 3a	7	42,0	22,2	13,4	--	57,34	57,3	53,1	43,9	--	--	rail	57,2
311_B	kavel 3a	14	44,9	22,3	14,0	--	58,09	58,1	53,8	44,5	--	--	rail	57,9
311_C	kavel 3a	21	46,6	24,1	15,5	--	58,51	58,5	54,2	45,9	--	--	rail	58,4
311_D	kavel 3a	28	48,0	32,4	15,7	--	59,24	59,2	54,9	44,4	--	--	rail	59,1
311_E	kavel 3a	35	51,0	35,5	18,7	51,0	61,01	61,0	56,6	44,2	--	--	rail	62,0

Waarneempunt	omschrijving	Hoogte	Wegverkeer				Rail			Industrie			Cummulatie	
			PH kade/ Panamalaan	Piet Hein tunnel	Czaar Peterstr	Wegen gecumuleerd	A'dam centraal - muiderpoort	Rail gecumuleerd		INIT met maatregelen	Industrie gecumuleerd		Maatgevende bron	
								LRL	L*RL		LIL	L*IL		
311_F	kavel 3a	42	51,4	41,5	19,2	51,4	61,61	61,6	57,1	44,0	--	--	rail	62,5
312_A	kavel 3a	7	43,2	22,1	13,1	--	59,99	60,0	55,6	41,4	--	--	rail	59,8
312_B	kavel 3a	14	46,1	22,1	13,6	--	60,57	60,6	56,1	43,0	--	--	rail	60,4
312_C	kavel 3a	21	47,8	23,1	15,0	--	60,93	60,9	56,5	44,4	--	--	rail	60,8
312_D	kavel 3a	28	49,1	29,4	15,4	49,1	61,13	61,1	56,7	43,1	--	--	rail	61,7
312_E	kavel 3a	35	51,2	31,8	19,3	51,2	61,82	61,8	57,3	41,9	--	--	rail	62,7
312_F	kavel 3a	42	51,6	34,1	18,9	51,6	62,28	62,3	57,8	42,7	--	--	rail	63,1
313_A	kavel 3a	5	42,9	21,7	12,4	--	61,85	61,9	57,4	37,5	--	--	rail	61,7
313_B	kavel 3a	10	46,4	21,6	12,3	--	62,65	62,7	58,1	38,9	--	--	rail	62,5
313_C	kavel 3a	15	48,1	21,7	13,0	--	62,91	62,9	58,4	39,5	--	--	rail	62,8
313_D	kavel 3a	20	49,2	22,4	13,8	49,2	63,12	63,1	58,6	40,8	--	--	rail	63,5
313_E	kavel 3a	25	49,9	24,2	14,7	49,9	63,21	63,2	58,6	41,1	--	--	rail	63,6
314_A	kavel 3a	5	43,4	21,7	11,2	--	62,55	62,6	58,0	35,4	--	--	rail	62,4
314_B	kavel 3a	10	47,1	21,7	10,9	--	63,31	63,3	58,7	37,0	--	--	rail	63,2
314_C	kavel 3a	15	48,9	21,9	11,5	48,9	63,56	63,6	59,0	37,9	--	--	rail	63,8
314_D	kavel 3a	20	49,8	22,6	12,4	49,8	63,77	63,8	59,2	38,7	--	--	rail	64,1
314_E	kavel 3a	25	50,5	24,7	13,5	50,5	63,82	63,8	59,2	37,8	--	--	rail	64,2
315_A	kavel 3a	5	42,0	-99,0	6,9	--	60,71	60,7	56,3	23,0	--	--	rail	60,6
315_B	kavel 3a	10	45,7	-99,0	7,7	--	61,52	61,5	57,0	24,4	--	--	rail	61,4
315_C	kavel 3a	15	47,6	-99,0	8,0	--	61,78	61,8	57,3	24,8	--	--	rail	61,6
315_D	kavel 3a	20	48,7	-99,0	8,4	48,7	62,07	62,1	57,6	24,7	--	--	rail	62,5
315_E	kavel 3a	25	49,3	-99,0	6,0	49,3	62,14	62,1	57,6	26,6	--	--	rail	62,6
316_A	kavel 3a	29	49,0	-99,0	2,0	49,0	59,78	59,8	55,4	26,8	--	--	rail	60,6
316_B	kavel 3a	32	49,6	-99,0	-0,1	49,6	61,66	61,7	57,2	26,8	--	--	rail	62,2
316_C	kavel 3a	35	49,8	-99,0	-1,1	49,8	61,84	61,8	57,3	26,9	--	--	rail	62,4
316_D	kavel 3a	38	50,0	-99,0	-2,9	50,0	61,87	61,9	57,4	27,0	--	--	rail	62,5
316_E	kavel 3a	41	50,1	-99,0	-2,8	50,1	61,89	61,9	57,4	27,4	--	--	rail	62,5
316_F	kavel 3a	44	50,3	-99,0	-2,5	50,3	61,92	61,9	57,4	28,2	--	--	rail	62,6
317_A	kavel 3a	27	33,5	37,4	17,8	--	50,52	--	--	44,6	--	--	Geen	1 cumulatie
317_B	kavel 3a	30	33,7	29,9	18,3	--	51,57	--	--	44,7	--	--	Geen	1 cumulatie
317_C	kavel 3a	33	33,7	27,9	18,7	--	53,05	--	--	44,8	--	--	Geen	1 cumulatie
317_D	kavel 3a	36	34,1	28,1	19,2	--	53,7	--	--	44,9	--	--	Geen	1 cumulatie
317_E	kavel 3a	39	34,4	14,4	19,7	--	54,07	--	--	45,0	--	--	Geen	1 cumulatie
317_F	kavel 3a	42	35,1	15,3	21,8	--	54,53	--	--	45,1	--	--	Geen	1 cumulatie
318_A	kavel 3a	27	33,2	37,6	18,3	--	49,95	--	--	46,1	--	--	Geen	1 cumulatie
318_B	kavel 3a	30	33,2	23,0	18,7	--	51,08	--	--	46,2	--	--	Geen	1 cumulatie
318_C	kavel 3a	33	33,1	16,8	19,1	--	51,92	--	--	46,3	--	--	Geen	1 cumulatie
318_D	kavel 3a	36	33,6	17,6	19,6	--	52,58	--	--	46,3	--	--	Geen	1 cumulatie
318_E	kavel 3a	39	34,0	18,6	20,9	--	52,89	--	--	46,4	--	--	Geen	1 cumulatie
318_F	kavel 3a	42	34,5	20,3	22,2	--	53,25	--	--	46,4	--	--	Geen	1 cumulatie
401_A	kavel 4	5	39,6	-99,0	6,9	--	56,93	56,9	52,7	25,2	--	--	rail	56,8
401_B	kavel 4	10	42,7	-99,0	7,5	--	57,42	57,4	53,1	26,4	--	--	rail	57,3
401_C	kavel 4	15	44,8	-99,0	7,3	--	58,22	58,2	53,9	26,4	--	--	rail	58,1
401_D	kavel 4	20	46,2	-99,0	6,5	--	58,6	58,6	54,3	26,3	--	--	rail	58,5
401_E	kavel 4	25	46,8	-99,0	4,1	--	58,65	58,7	54,3	27,8	--	--	rail	58,5
402_A	kavel 4	5	39,0	-99,0	9,4	--	56,53	56,5	52,3	26,2	--	--	rail	56,4

Waarneempunt	omschrijving	Hoogte	Wegverkeer				Rail			Industrie			Cummulatie	
			PH kade/ Panamalaan	Piet Hein tunnel	Czaar Peterstr	Wegen gecumuleerd	A'dam centraal - muiderpoort	Rail gecumuleerd		INIT met maatregelen	Industrie gecumuleerd		Maatgevende bron	
								LRL	L*RL		LIL	L*IL		
402_B	kavel 4	10	41,8	-99,0	9,4	--	57,01	57,0	52,8	26,7	--	--	rail	56,9
402_C	kavel 4	15	44,3	-99,0	9,3	--	57,8	57,8	53,5	26,2	--	--	rail	57,7
402_D	kavel 4	20	46,0	-99,0	4,0	--	58,19	58,2	53,9	26,0	--	--	rail	58,0
402_E	kavel 4	25	46,7	-99,0	4,4	--	58,3	58,3	54,0	26,6	--	--	rail	58,2
403_A	kavel 4	5	37,9	-99,0	6,7	--	55,86	55,9	51,7	25,0	--	--	rail	55,7
403_B	kavel 4	10	40,5	-99,0	6,5	--	56,11	56,1	51,9	26,2	--	--	rail	56,0
403_C	kavel 4	15	42,8	-99,0	5,8	--	56,98	57,0	52,7	25,4	--	--	rail	56,8
403_D	kavel 4	20	45,3	-99,0	5,0	--	57,5	57,5	53,2	25,3	--	--	rail	57,4
403_E	kavel 4	25	46,0	-99,0	5,3	--	57,77	57,8	53,5	26,3	--	--	rail	57,6
404_A	kavel 4	5	27,0	19,9	14,4	--	48,82	--	--	33,8	--	--	Geen	1 cumulatie
404_B	kavel 4	10	27,6	20,7	14,4	--	48,74	--	--	33,5	--	--	Geen	1 cumulatie
404_C	kavel 4	15	28,3	22,2	14,6	--	49,76	--	--	28,9	--	--	Geen	1 cumulatie
404_D	kavel 4	20	29,0	20,2	15,7	--	45,18	--	--	28,9	--	--	Geen	1 cumulatie
404_E	kavel 4	25	18,7	9,8	16,4	--	39,34	--	--	29,6	--	--	Geen	1 cumulatie
405_A	kavel 4	5	25,7	23,6	16,9	--	38,88	--	--	32,9	--	--	Geen	1 cumulatie
405_B	kavel 4	10	25,9	24,3	16,7	--	39,13	--	--	33,4	--	--	Geen	1 cumulatie
405_C	kavel 4	15	26,5	25,7	17,2	--	40,48	--	--	32,9	--	--	Geen	1 cumulatie
405_D	kavel 4	20	27,9	23,0	18,2	--	42,45	--	--	33,2	--	--	Geen	1 cumulatie
405_E	kavel 4	25	30,8	28,6	19,9	--	46,09	--	--	39,3	--	--	Geen	1 cumulatie
407_A	kavel 4	5	25,7	22,6	16,9	--	39,14	--	--	30,7	--	--	Geen	1 cumulatie
407_B	kavel 4	10	25,8	22,3	16,6	--	39,48	--	--	31,4	--	--	Geen	1 cumulatie
407_C	kavel 4	15	26,4	22,7	17,2	--	41,1	--	--	32,1	--	--	Geen	1 cumulatie
407_D	kavel 4	20	28,0	23,8	18,2	--	44,59	--	--	33,8	--	--	Geen	1 cumulatie
407_E	kavel 4	25	30,3	30,1	20,1	--	47,74	--	--	40,6	--	--	Geen	1 cumulatie
408_A	kavel 4	5	25,5	23,5	17,0	--	39,21	--	--	29,5	--	--	Geen	1 cumulatie
408_B	kavel 4	10	25,5	23,3	16,7	--	39,62	--	--	32,3	--	--	Geen	1 cumulatie
408_C	kavel 4	15	26,4	23,6	17,2	--	41,46	--	--	35,0	--	--	Geen	1 cumulatie
408_D	kavel 4	20	28,1	25,3	18,2	--	44,48	--	--	36,3	--	--	Geen	1 cumulatie
408_E	kavel 4	25	30,4	31,3	19,8	--	47,45	--	--	41,0	--	--	Geen	1 cumulatie
409_A	kavel 4	5	36,7	20,2	14,3	--	49,66	--	--	31,5	--	--	Geen	1 cumulatie
409_B	kavel 4	10	39,8	19,9	13,8	--	49,51	--	--	33,7	--	--	Geen	1 cumulatie
409_C	kavel 4	15	41,5	19,7	14,1	--	50,12	--	--	35,6	--	--	Geen	1 cumulatie
409_D	kavel 4	20	41,8	19,7	14,6	--	50,62	--	--	37,3	--	--	Geen	1 cumulatie
409_E	kavel 4	25	42,2	20,0	15,4	--	50,66	--	--	38,9	--	--	Geen	1 cumulatie
501_A	kavel 5	5	26,1	-99,0	11,2	--	42,5	--	--	30,8	--	--	Geen	1 cumulatie
501_B	kavel 5	10	26,3	-99,0	10,9	--	42,51	--	--	31,9	--	--	Geen	1 cumulatie
501_C	kavel 5	15	26,7	-99,0	11,2	--	43,47	--	--	32,3	--	--	Geen	1 cumulatie
501_D	kavel 5	20	28,5	-99,0	11,8	--	43,97	--	--	33,2	--	--	Geen	1 cumulatie
501_E	kavel 5	25	33,1	-99,0	12,7	--	44,43	--	--	32,7	--	--	Geen	1 cumulatie
502_A	kavel 5	5	27,3	18,3	10,1	--	46,83	--	--	30,8	--	--	Geen	1 cumulatie
502_B	kavel 5	10	27,4	18,0	9,6	--	46,5	--	--	31,5	--	--	Geen	1 cumulatie
502_C	kavel 5	15	28,1	17,9	10,0	--	47,01	--	--	32,0	--	--	Geen	1 cumulatie
502_D	kavel 5	20	29,6	17,9	10,5	--	46,27	--	--	33,0	--	--	Geen	1 cumulatie
502_E	kavel 5	25	34,4	18,2	11,4	--	44,75	--	--	31,7	--	--	Geen	1 cumulatie
503_A	kavel 5	7	28,1	18,0	10,0	--	47,49	--	--	30,1	--	--	Geen	1 cumulatie
503_B	kavel 5	14	29,1	18,5	8,8	--	47,9	--	--	30,9	--	--	Geen	1 cumulatie

Waarneempunt	omschrijving	Hoogte	Wegverkeer				Rail			Industrie			Cummulatie	
			PH kade/ Panamalaan	Piet Hein tunnel	Czaar Peterstr	Wegen gecumuleerd	A'dam centraal - muiderpoort	Rail gecumuleerd		INIT met maatregelen	Industrie gecumuleerd		Maatgevende bron	
								LRL	L*RL		LIL	LIL	L*IL	
503_C	kavel 5	21	29,3	21,3	9,0	--	44,26	--	--	32,1	--	--	Geen	1 cumulatie
503_D	kavel 5	28	42,7	-99,0	0,1	--	52,03	--	--	28,6	--	--	Geen	1 cumulatie
503_E	kavel 5	35	45,1	-99,0	-0,7	--	55,13	--	--	28,3	--	--	Geen	1 cumulatie
503_F	kavel 5	42	45,8	-99,0	-3,1	--	55,61	55,6	51,4	28,7	--	--	rail	55,5
504_A	kavel 5	7	26,4	23,4	17,4	--	45,82	--	--	41,6	--	--	Geen	1 cumulatie
504_B	kavel 5	14	28,6	27,0	17,4	--	47,54	--	--	42,7	--	--	Geen	1 cumulatie
504_C	kavel 5	21	23,9	33,7	18,7	--	44,71	--	--	41,8	--	--	Geen	1 cumulatie
504_D	kavel 5	28	18,4	29,7	18,9	--	43,48	--	--	41,7	--	--	Geen	1 cumulatie
504_E	kavel 5	35	19,0	29,5	22,8	--	44,4	--	--	41,2	--	--	Geen	1 cumulatie
504_F	kavel 5	42	16,6	27,2	24,2	--	44,42	--	--	40,9	--	--	Geen	1 cumulatie
505_A	kavel 5	7	26,9	25,5	18,8	--	45,88	--	--	51,5	51,5	52,5	industrie	51,5
505_B	kavel 5	14	27,8	29,1	19,5	--	47,3	--	--	51,2	51,2	52,2	industrie	51,2
505_C	kavel 5	21	30,7	34,2	21,4	--	49,23	--	--	51,1	51,1	52,1	industrie	51,1
505_D	kavel 5	28	29,9	41,4	24,0	--	51,51	--	--	50,6	50,6	51,6	industrie	50,6
505_E	kavel 5	35	29,1	43,7	28,4	--	52,11	--	--	49,9	--	--	Geen	1 cumulatie
505_F	kavel 5	42	30,1	45,1	29,5	--	52,77	--	--	49,5	--	--	Geen	1 cumulatie
506_A	kavel 5	5	26,8	24,9	18,7	--	46,41	--	--	55,0	55,0	56,0	industrie	55,0
506_B	kavel 5	10	27,2	26,2	18,8	--	47,23	--	--	54,5	54,5	55,5	industrie	54,5
506_C	kavel 5	15	28,7	28,8	19,8	--	48,76	--	--	53,8	53,8	54,8	industrie	53,8
506_D	kavel 5	20	30,8	34,1	21,0	--	50,79	--	--	53,1	53,1	54,1	industrie	53,1
506_E	kavel 5	25	30,8	40,1	22,3	--	51,78	--	--	52,3	52,3	53,3	industrie	52,3
507_A	kavel 5	5	29,2	23,2	18,8	--	47,81	--	--	51,1	51,1	52,1	industrie	51,1
507_B	kavel 5	10	30,1	24,7	18,9	--	48,55	--	--	51,0	51,0	52,0	industrie	51,0
507_C	kavel 5	15	32,7	28,2	19,9	--	49,82	--	--	50,8	50,8	51,8	industrie	50,8
507_D	kavel 5	20	35,5	33,9	21,0	--	51,55	--	--	50,8	50,8	51,8	industrie	50,8
507_E	kavel 5	25	35,8	40,6	22,7	--	52,62	--	--	50,5	--	--	Geen	1 cumulatie
508_A	kavel 5	5	31,8	22,9	15,7	--	42,5	--	--	39,3	--	--	Geen	1 cumulatie
508_B	kavel 5	10	32,6	23,2	15,5	--	43,82	--	--	41,0	--	--	Geen	1 cumulatie
508_C	kavel 5	15	32,9	24,2	16,2	--	45,58	--	--	43,4	--	--	Geen	1 cumulatie
508_D	kavel 5	20	33,5	26,4	17,1	--	47,84	--	--	45,2	--	--	Geen	1 cumulatie
508_E	kavel 5	25	35,3	34,5	18,2	--	49,77	--	--	46,1	--	--	Geen	1 cumulatie
509_A	kavel 5	29	42,9	40,9	21,4	--	53,46	--	--	47,0	--	--	Geen	1 cumulatie
509_B	kavel 5	32	43,9	41,1	22,9	--	54,56	--	--	47,2	--	--	Geen	1 cumulatie
509_C	kavel 5	35	44,3	41,4	23,5	--	55,18	--	--	47,1	--	--	Geen	1 cumulatie
509_D	kavel 5	38	44,6	42,2	23,8	--	55,62	55,6	51,4	47,0	--	--	rail	55,5
509_E	kavel 5	41	45,0	42,9	24,0	--	55,9	55,9	51,7	47,0	--	--	rail	55,8
509_F	kavel 5	44	45,8	43,2	22,9	--	56,41	56,4	52,2	47,6	--	--	rail	56,3
601_A	kavel 6	6,5	47,4	47,8	7,8	--	68	68,0	63,2	26,5	--	--	rail	67,8
601_B	kavel 6	13	50,2	49,1	8,3	52,7	68,28	68,3	63,5	26,6	--	--	rail	68,5
601_C	kavel 6	19,5	52,2	49,6	8,3	54,1	68,27	68,3	63,5	26,3	--	--	rail	68,6
601_D	kavel 6	26	53,6	50,2	5,8	55,3	68,06	68,1	63,3	26,2	--	--	rail	68,6
601_E	kavel 6	32,5	54,2	50,7	-8,0	55,8	67,8	67,8	63,0	25,5	--	--	rail	68,4
601_F	kavel 6	39	54,6	51,0	-99,0	56,1	67,55	67,6	62,8	25,7	--	--	rail	68,3
602_A	kavel 6	6,5	47,1	48,0	8,0	--	67,98	68,0	63,2	26,3	--	--	rail	67,8
602_B	kavel 6	13	50,0	49,1	8,2	52,6	68,25	68,3	63,4	26,4	--	--	rail	68,4
602_C	kavel 6	19,5	51,9	49,5	8,2	53,9	68,24	68,2	63,4	26,2	--	--	rail	68,5

Waarneempunt	omschrijving	Hoogte	Wegverkeer				Rail			Industrie			Cummulatie	
			PH kade/ Panamalaan	Piet Hein tunnel	Czaar Peterstr	Wegen gecumuleerd	A'dam centraal - muiderpoort	Rail gecumuleerd		INIT met maatregelen	Industrie gecumuleerd		Maatgevende bron	
								L* _{RL}	L* _{IL}					
m	L _{VL}	L _{VL}	L _{VL}	L _{VL}	L _{RL}	L _{RL}	L* _{RL}	L _{IL}	L _{IL}	L* _{IL}				
602_D	kavel 6	26	53,3	50,1	5,7	55,0	68,01	68,0	63,2	25,9	--	--	rail	68,5
602_E	kavel 6	32,5	54,0	50,6	-4,9	55,6	67,74	67,7	63,0	25,3	--	--	rail	68,3
602_F	kavel 6	39	54,4	50,9	-99,0	56,0	67,45	67,5	62,7	25,2	--	--	rail	68,2
603_A	kavel 6	6,5	45,4	-99,0	10,7	--	68,06	68,1	63,3	26,3	--	--	rail	67,9
603_B	kavel 6	13	48,3	-99,0	11,7	--	68,25	68,3	63,4	26,3	--	--	rail	68,1
603_C	kavel 6	19,5	49,6	-99,0	8,1	49,6	68,23	68,2	63,4	26,1	--	--	rail	68,2
603_D	kavel 6	26	50,6	-99,0	8,7	50,6	68	68,0	63,2	25,7	--	--	rail	68,1
603_E	kavel 6	32,5	51,3	-99,0	-0,2	51,3	67,74	67,7	63,0	25,6	--	--	rail	67,9
603_F	kavel 6	39	52,1	-99,0	-99,0	52,1	67,45	67,5	62,7	25,1	--	--	rail	67,7
604_A	kavel 6	6,5	45,7	46,8	6,5	--	67,78	67,8	63,0	26,0	--	--	rail	67,6
604_B	kavel 6	13	49,4	48,1	6,6	49,4	68,03	68,0	63,2	26,3	--	--	rail	68,0
604_C	kavel 6	19,5	51,3	48,6	3,6	53,2	68,03	68,0	63,2	26,3	--	--	rail	68,3
604_D	kavel 6	26	52,8	49,2	3,6	54,4	67,82	67,8	63,0	25,7	--	--	rail	68,2
604_E	kavel 6	32,5	53,5	49,7	1,9	55,0	67,57	67,6	62,8	25,6	--	--	rail	68,1
604_F	kavel 6	39	53,9	50,0	-99,0	55,4	67,29	67,3	62,5	25,1	--	--	rail	67,9
605_A	kavel 6	6,5	43,3	-99,0	11,7	--	64,64	64,6	60,0	34,4	--	--	rail	64,5
605_B	kavel 6	13	46,8	-99,0	12,0	--	64,85	64,9	60,2	36,4	--	--	rail	64,7
605_C	kavel 6	19,5	48,4	-99,0	11,3	--	64,91	64,9	60,3	38,6	--	--	rail	64,7
605_D	kavel 6	26	49,6	-99,0	11,8	49,6	64,79	64,8	60,2	33,4	--	--	rail	65,0
605_E	kavel 6	32,5	51,0	-99,0	-5,0	51,0	64,84	64,8	60,2	33,8	--	--	rail	65,2
605_F	kavel 6	39	51,4	-99,0	-99,0	51,4	64,79	64,8	60,2	33,9	--	--	rail	65,2
606_A	kavel 6	5	39,7	20,6	12,1	--	61,6	61,6	57,1	36,1	--	--	rail	61,4
606_B	kavel 6	10	44,2	20,6	12,3	--	62,04	62,0	57,5	38,3	--	--	rail	61,9
606_C	kavel 6	15	45,5	20,8	12,8	--	62,23	62,2	57,7	39,4	--	--	rail	62,1
606_D	kavel 6	20	46,7	21,2	11,8	--	62,29	62,3	57,8	41,0	--	--	rail	62,1
606_E	kavel 6	25	48,1	22,0	12,3	--	62,26	62,3	57,7	38,5	--	--	rail	62,1
607_A	kavel 6	5	37,8	20,6	11,9	--	59,47	59,5	55,1	41,9	--	--	rail	59,3
607_B	kavel 6	10	43,1	20,6	12,1	--	59,99	60,0	55,6	42,4	--	--	rail	59,8
607_C	kavel 6	15	44,3	20,8	12,8	--	60,22	60,2	55,8	43,0	--	--	rail	60,1
607_D	kavel 6	20	45,3	21,2	14,9	--	60,3	60,3	55,9	43,2	--	--	rail	60,1
607_E	kavel 6	25	46,6	21,7	11,9	--	60,35	60,4	55,9	42,8	--	--	rail	60,2
608_A	kavel 6	5	27,9	25,2	18,1	--	47,85	--	--	52,2	52,2	53,2	industrie	52,2
608_B	kavel 6	10	28,3	25,7	18,0	--	48,81	--	--	52,2	52,2	53,2	industrie	52,2
608_C	kavel 6	15	29,7	28,2	18,7	--	49,94	--	--	52,1	52,1	53,1	industrie	52,1
608_D	kavel 6	20	31,6	35,1	19,6	--	51,45	--	--	52,1	52,1	53,1	industrie	52,1
608_E	kavel 6	25	33,5	40,8	20,5	--	52,21	--	--	52,0	52,0	53,0	industrie	52,0
609_A	kavel 6	5	28,5	26,6	18,3	--	46,49	--	--	54,4	54,4	55,4	industrie	54,4
609_B	kavel 6	10	28,8	26,7	18,3	--	47,27	--	--	54,2	54,2	55,2	industrie	54,2
609_C	kavel 6	15	30,3	28,0	19,2	--	48,67	--	--	53,9	53,9	54,9	industrie	53,9
609_D	kavel 6	20	32,2	31,9	20,2	--	50,3	--	--	53,7	53,7	54,7	industrie	53,7
609_E	kavel 6	25	33,7	41,6	21,1	--	50,99	--	--	53,3	53,3	54,3	industrie	53,3
610_A	kavel 6	28	38,0	41,0	20,9	--	50,96	--	--	44,6	--	--	Geen	1 cumulatie
610_B	kavel 6	31	38,7	39,1	21,2	--	52,95	--	--	45,1	--	--	Geen	1 cumulatie
610_C	kavel 6	34	39,2	-99,0	22,0	--	52,71	--	--	45,2	--	--	Geen	1 cumulatie
610_D	kavel 6	37	39,5	-99,0	25,0	--	53,16	--	--	45,3	--	--	Geen	1 cumulatie
610_E	kavel 6	40	40,0	-99,0	27,8	--	53,71	--	--	45,3	--	--	Geen	1 cumulatie

Waarneempunt	omschrijving	Hoogte	Wegverkeer				Rail			Industrie			Cummulatie	
			PH kade/ Panamalaan	Piet Hein tunnel	Czaar Peterstr	Wegen gecumuleerd	A'dam centraal - muiderpoort	Rail gecumuleerd		INIT met maatregelen	Industrie gecumuleerd		Maatgevende bron	
								LRL	L*RL		LIL	LIL	L*IL	
611_A	kavel 6	28	37,8	35,4	21,1	--	50	--	--	44,9	--	--	Geen	1 cumulatie
611_B	kavel 6	31	38,1	8,0	21,2	--	51,55	--	--	45,9	--	--	Geen	1 cumulatie
611_C	kavel 6	34	38,6	-99,0	22,0	--	51,88	--	--	45,8	--	--	Geen	1 cumulatie
611_D	kavel 6	37	39,0	-99,0	25,6	--	52,23	--	--	45,8	--	--	Geen	1 cumulatie
611_E	kavel 6	40	39,4	-99,0	26,3	--	52,66	--	--	45,8	--	--	Geen	1 cumulatie
612_A	kavel 6	28	43,0	47,5	21,0	--	51,57	--	--	40,8	--	--	Geen	1 cumulatie
612_B	kavel 6	31	49,0	50,4	21,4	52,7	57,29	57,3	53,0	42,0	--	--	rail	60,2
612_C	kavel 6	34	49,6	50,9	22,8	53,3	58,87	58,9	54,5	42,4	--	--	rail	61,3
612_D	kavel 6	37	49,7	51,0	23,9	53,4	60,03	60,0	55,6	42,5	--	--	rail	62,0
612_E	kavel 6	40	49,7	51,1	24,2	53,5	61,69	61,7	57,2	42,7	--	--	rail	63,1
701_A	kavel 6	5	44,0	46,0	8,4	--	67,37	67,4	62,6	25,1	--	--	rail	67,2
701_B	kavel 6	10	49,2	49,5	9,5	52,4	68,12	68,1	63,3	25,9	--	--	rail	68,3
701_C	kavel 6	15	51,1	50,0	9,9	53,6	68,3	68,3	63,5	25,9	--	--	rail	68,6
701_D	kavel 6	20	52,8	50,5	10,3	54,8	68,23	68,2	63,4	25,8	--	--	rail	68,6
701_E	kavel 6	25	53,9	51,0	9,4	55,7	68,06	68,1	63,3	26,3	--	--	rail	68,6
702_A	kavel 7	5	44,0	46,1	9,7	--	67,44	67,4	62,7	25,9	--	--	rail	67,3
702_B	kavel 7	10	49,2	49,2	11,4	52,2	68,18	68,2	63,4	26,9	--	--	rail	68,3
702_C	kavel 7	15	50,9	49,8	12,6	53,4	68,35	68,4	63,5	26,2	--	--	rail	68,6
702_D	kavel 7	20	52,5	50,3	16,1	54,6	68,27	68,3	63,5	25,7	--	--	rail	68,7
702_E	kavel 7	25	53,7	50,8	16,3	55,5	68,1	68,1	63,3	26,4	--	--	rail	68,6
703_A	kavel 7	5	43,1	44,9	3,6	--	67,33	67,3	62,6	27,2	--	--	rail	67,2
703_B	kavel 7	10	48,5	48,5	4,4	48,5	68,03	68,0	63,2	27,2	--	--	rail	68,0
703_C	kavel 7	15	50,4	49,1	4,5	52,8	68,18	68,2	63,4	26,8	--	--	rail	68,4
703_D	kavel 7	20	52,0	49,6	3,9	54,0	68,1	68,1	63,3	26,8	--	--	rail	68,4
703_E	kavel 7	25	53,2	50,1	5,9	54,9	67,95	68,0	63,2	26,8	--	--	rail	68,4
704_A	kavel 7	5	28,7	26,0	18,8	--	45,98	--	--	56,7	56,7	57,7	industrie	56,7
704_B	kavel 7	10	29,1	26,9	19,0	--	46,84	--	--	56,3	56,3	57,3	industrie	56,3
704_C	kavel 7	15	30,9	29,7	19,9	--	48,48	--	--	55,8	55,8	56,8	industrie	55,8
704_D	kavel 7	20	32,4	36,3	21,0	--	50,16	--	--	55,2	55,2	56,2	industrie	55,2
704_E	kavel 7	25	33,4	34,5	22,1	--	51,15	--	--	54,6	54,6	55,6	industrie	54,6
705_A	kavel 7	5	28,6	27,1	19,2	--	44,88	--	--	56,7	56,7	57,7	industrie	56,7
705_B	kavel 7	10	29,2	28,8	19,5	--	46,19	--	--	56,3	56,3	57,3	industrie	56,3
705_C	kavel 7	15	31,4	33,0	20,5	--	47,95	--	--	55,8	55,8	56,8	industrie	55,8
705_D	kavel 7	20	32,9	39,5	21,6	--	50,02	--	--	55,2	55,2	56,2	industrie	55,2
705_E	kavel 7	25	33,7	31,7	22,9	--	50,38	--	--	54,5	54,5	55,5	industrie	54,5
801_A	kavel 8	5	43,1	45,9	8,7	--	67,49	67,5	62,7	24,3	--	--	rail	67,3
801_B	kavel 8	10	48,4	49,9	9,5	49,9	68,27	68,3	63,5	25,5	--	--	rail	68,3
801_C	kavel 8	15	50,6	50,4	9,9	53,5	68,47	68,5	63,6	25,5	--	--	rail	68,7
801_D	kavel 8	20	52,5	50,9	9,7	54,8	68,39	68,4	63,6	25,5	--	--	rail	68,8
801_E	kavel 8	25	53,5	51,5	6,4	55,6	68,23	68,2	63,4	26,4	--	--	rail	68,8
802_A	kavel 8	5	37,5	42,9	19,5	--	62,79	62,8	58,3	35,3	--	--	rail	62,6
802_B	kavel 8	10	42,3	47,3	20,1	--	63,34	63,3	58,8	36,4	--	--	rail	63,2
802_C	kavel 8	15	45,0	47,8	21,0	--	63,57	63,6	59,0	36,4	--	--	rail	63,4
802_D	kavel 8	20	48,2	48,8	21,7	48,8	63,58	63,6	59,0	36,0	--	--	rail	63,8
802_E	kavel 8	25	49,4	48,8	22,1	52,1	63,46	63,5	58,9	36,0	--	--	rail	64,2
803_A	kavel 8	5	36,1	36,8	20,5	--	59,8	59,8	55,4	37,2	--	--	rail	59,7

Waarneempunt	omschrijving	Hoogte	Wegverkeer				Rail			Industrie			Cummulatie	
			PH kade/ Panamalaan	Piet Hein tunnel	Czaar Peterstr	Wegen gecumuleerd	A'dam centraal - muiderpoort	Rail gecumuleerd		INIT met maatregelen	Industrie gecumuleerd		Maatgevende bron	
								LRL	L*RL		LIL	L*IL		
m	LVL	LVL	LVL	LVL	LRL	LRL	L*RL	LIL	LIL	L*IL				
803_B	kavel 8	10	41,0	37,6	21,3	--	60,36	60,4	55,9	37,8	--	--	rail	60,2
803_C	kavel 8	15	42,3	38,9	22,4	--	60,68	60,7	56,2	37,8	--	--	rail	60,5
803_D	kavel 8	20	43,8	42,2	23,3	--	61,05	61,1	56,6	37,6	--	--	rail	60,9
803_E	kavel 8	25	46,1	38,5	24,5	--	61,27	61,3	56,8	37,4	--	--	rail	61,1
804_A	kavel 8	5	33,9	34,0	21,0	--	57,2	57,2	52,9	45,0	--	--	rail	57,1
804_B	kavel 8	10	38,4	34,6	21,8	--	57,94	57,9	53,6	45,0	--	--	rail	57,8
804_C	kavel 8	15	39,7	36,7	22,9	--	58,42	58,4	54,1	45,0	--	--	rail	58,3
804_D	kavel 8	20	41,1	41,7	23,9	--	59,43	59,4	55,1	44,6	--	--	rail	59,3
804_E	kavel 8	25	42,2	39,7	25,1	--	60,02	60,0	55,6	38,7	--	--	rail	59,9
805_A	kavel 8	5	27,5	22,8	20,2	--	43,17	--	--	53,4	53,4	54,4	industrie	53,4
805_B	kavel 8	10	28,2	24,3	20,8	--	44,99	--	--	53,3	53,3	54,3	industrie	53,3
805_C	kavel 8	15	30,6	27,9	21,8	--	47,14	--	--	53,0	53,0	54,0	industrie	53,0
805_D	kavel 8	20	32,1	27,8	22,9	--	49,69	--	--	52,7	52,7	53,7	industrie	52,7
805_E	kavel 8	25	33,0	28,3	25,0	--	48,68	--	--	52,4	52,4	53,4	industrie	52,4
901_A	kavel 9	8	46,5	50,2	8,6	50,2	68,34	68,3	63,5	24,0	--	--	rail	68,4
901_B	kavel 9	16	51,1	51,5	9,3	54,3	68,68	68,7	63,8	24,5	--	--	rail	69,0
901_C	kavel 9	24	53,3	52,4	3,8	55,9	68,51	68,5	63,7	24,6	--	--	rail	69,0
901_D	kavel 9	32	53,9	52,8	-2,8	56,4	68,22	68,2	63,4	24,5	--	--	rail	68,9
901_E	kavel 9	40	54,2	53,0	-99,0	56,6	67,91	67,9	63,1	24,4	--	--	rail	68,7
901_F	kavel 9	48	54,3	53,1	-99,0	56,7	67,55	67,6	62,8	24,4	--	--	rail	68,4
902_A	kavel 9	8	44,3	40,4	15,0	--	63,63	63,6	59,0	35,3	--	--	rail	63,5
902_B	kavel 9	16	47,3	44,0	16,0	--	64,01	64,0	59,4	36,9	--	--	rail	63,8
902_C	kavel 9	24	49,6	44,9	16,8	49,6	63,92	63,9	59,3	39,2	--	--	rail	64,2
902_D	kavel 9	32	51,6	-99,0	12,4	51,6	63,43	63,4	58,9	42,7	--	--	rail	64,1
902_E	kavel 9	40	52,1	-99,0	10,0	52,1	63,58	63,6	59,0	43,2	--	--	rail	64,3
902_F	kavel 9	48	52,6	-99,0	8,0	52,6	63,33	63,3	58,8	43,2	--	--	rail	64,2
903_A	kavel 9	8	38,4	49,3	21,7	49,3	63,94	63,9	59,3	26,4	--	--	rail	64,2
903_B	kavel 9	16	47,0	51,4	23,7	51,4	64,34	64,3	59,7	33,4	--	--	rail	64,8
903_C	kavel 9	24	48,7	53,4	25,4	54,6	66,14	66,1	61,4	27,3	--	--	rail	66,8
903_D	kavel 9	32	48,5	53,3	26,8	54,6	66,21	66,2	61,5	27,0	--	--	rail	66,9
903_E	kavel 9	40	48,5	53,5	29,6	53,5	66,01	66,0	61,3	27,8	--	--	rail	66,5
903_F	kavel 9	48	48,4	53,6	33,9	53,6	65,74	65,7	61,1	28,1	--	--	rail	66,3
904_A	kavel 9	24	34,2	42,5	25,6	--	54,7	--	--	41,0	--	--	Geen	1 cumulatie
904_B	kavel 9	29	29,0	11,0	26,0	--	52,14	--	--	42,8	--	--	Geen	1 cumulatie
904_C	kavel 9	34	28,2	-99,0	26,3	--	52,92	--	--	43,2	--	--	Geen	1 cumulatie
904_D	kavel 9	39	29,2	-99,0	27,7	--	53,54	--	--	43,5	--	--	Geen	1 cumulatie
904_E	kavel 9	44	30,6	-99,0	29,4	--	53,79	--	--	43,7	--	--	Geen	1 cumulatie
904_F	kavel 9	49	38,9	-99,0	31,1	--	53,88	--	--	43,6	--	--	Geen	1 cumulatie
905_A	kavel 9	3	35,6	23,0	14,7	--	58,14	58,1	53,8	34,7	--	--	rail	58,0
905_B	kavel 9	6	37,6	23,1	14,5	--	60,04	60,0	55,6	36,4	--	--	rail	59,9
905_C	kavel 9	9	41,8	23,1	14,9	--	60,3	60,3	55,9	37,9	--	--	rail	60,1
905_D	kavel 9	12	43,3	23,3	15,4	--	60,49	60,5	56,1	38,5	--	--	rail	60,3
905_E	kavel 9	15	44,1	23,5	15,9	--	60,62	60,6	56,2	39,1	--	--	rail	60,5
905_F	kavel 9	18	45,2	23,8	16,1	--	60,65	60,7	56,2	39,7	--	--	rail	60,5
906_A	kavel 9	3	34,6	23,6	14,7	--	56,4	56,4	52,2	37,5	--	--	rail	56,3
906_B	kavel 9	6	36,4	23,6	14,6	--	57,64	57,6	53,4	38,5	--	--	rail	57,5

Waarneempunt	omschrijving	Hoogte	Wegverkeer				Rail			Industrie			Cummulatie	
			PH kade/ Panamalaan	Piet Hein tunnel	Czaar Peterstr	Wegen gecumuleerd	A'dam centraal - muiderpoort	Rail gecumuleerd		INIT met maatregelen	Industrie gecumuleerd		Maatgevende bron	
								L _{RL}	L* _{RL}		L _{IL}	L* _{IL}		
		m	L _{VL}	L _{VL}	L _{VL}	L _{VL}	L _{RL}	L* _{RL}	L _{IL}	L* _{IL}				
906_C	kavel 9	9	40,9	23,6	15,1	--	58	58,0	53,7	39,1	--	--	rail	57,9
906_D	kavel 9	12	41,9	23,7	15,6	--	58,18	58,2	53,9	40,0	--	--	rail	58,0
906_E	kavel 9	15	42,6	24,0	16,2	--	58,37	58,4	54,1	41,2	--	--	rail	58,2
906_F	kavel 9	18	43,2	24,5	16,4	--	58,47	58,5	54,1	42,4	--	--	rail	58,3
907_A	kavel 9	3	26,8	30,0	30,7	--	47,1	--	--	46,9	--	--	Geen	1 cumulatie
907_B	kavel 9	6	27,2	31,6	31,5	--	48,13	--	--	47,9	--	--	Geen	1 cumulatie
907_C	kavel 9	9	27,7	31,8	32,4	--	49,53	--	--	47,9	--	--	Geen	1 cumulatie
907_D	kavel 9	12	28,6	32,4	32,9	--	50,44	--	--	47,9	--	--	Geen	1 cumulatie
907_E	kavel 9	15	30,6	34,6	32,9	--	51,25	--	--	47,8	--	--	Geen	1 cumulatie
907_F	kavel 9	18	32,2	38,3	32,9	--	52,51	--	--	48,1	--	--	Geen	1 cumulatie
908_A	kavel 9	3	33,0	34,5	28,4	--	56,09	56,1	51,9	29,9	--	--	rail	55,9
908_B	kavel 9	6	33,7	38,3	29,1	--	57,25	57,3	53,0	31,8	--	--	rail	57,1
908_C	kavel 9	9	34,8	38,9	30,0	--	57,81	57,8	53,5	33,6	--	--	rail	57,7
908_D	kavel 9	12	36,2	39,9	30,4	--	58,3	58,3	54,0	31,1	--	--	rail	58,2
908_E	kavel 9	15	37,7	42,3	30,5	--	58,96	59,0	54,6	29,7	--	--	rail	58,8
908_F	kavel 9	18	39,0	46,1	30,6	--	59,71	59,7	55,3	30,7	--	--	rail	59,6
909_A	kavel 9	3	33,1	33,5	22,6	--	57,4	57,4	53,1	30,5	--	--	rail	57,3
909_B	kavel 9	6	34,1	39,0	22,9	--	59,04	59,0	54,7	32,3	--	--	rail	58,9
909_C	kavel 9	9	35,6	39,3	23,6	--	59,38	59,4	55,0	33,8	--	--	rail	59,2
909_D	kavel 9	12	37,2	40,0	24,1	--	59,7	59,7	55,3	32,0	--	--	rail	59,6
909_E	kavel 9	15	39,0	41,4	24,6	--	59,98	60,0	55,6	32,3	--	--	rail	59,8
909_F	kavel 9	18	41,4	44,8	25,3	--	60,48	60,5	56,1	32,1	--	--	rail	60,3

Bijlage VII Stille zijden en dove gevels, totale plan

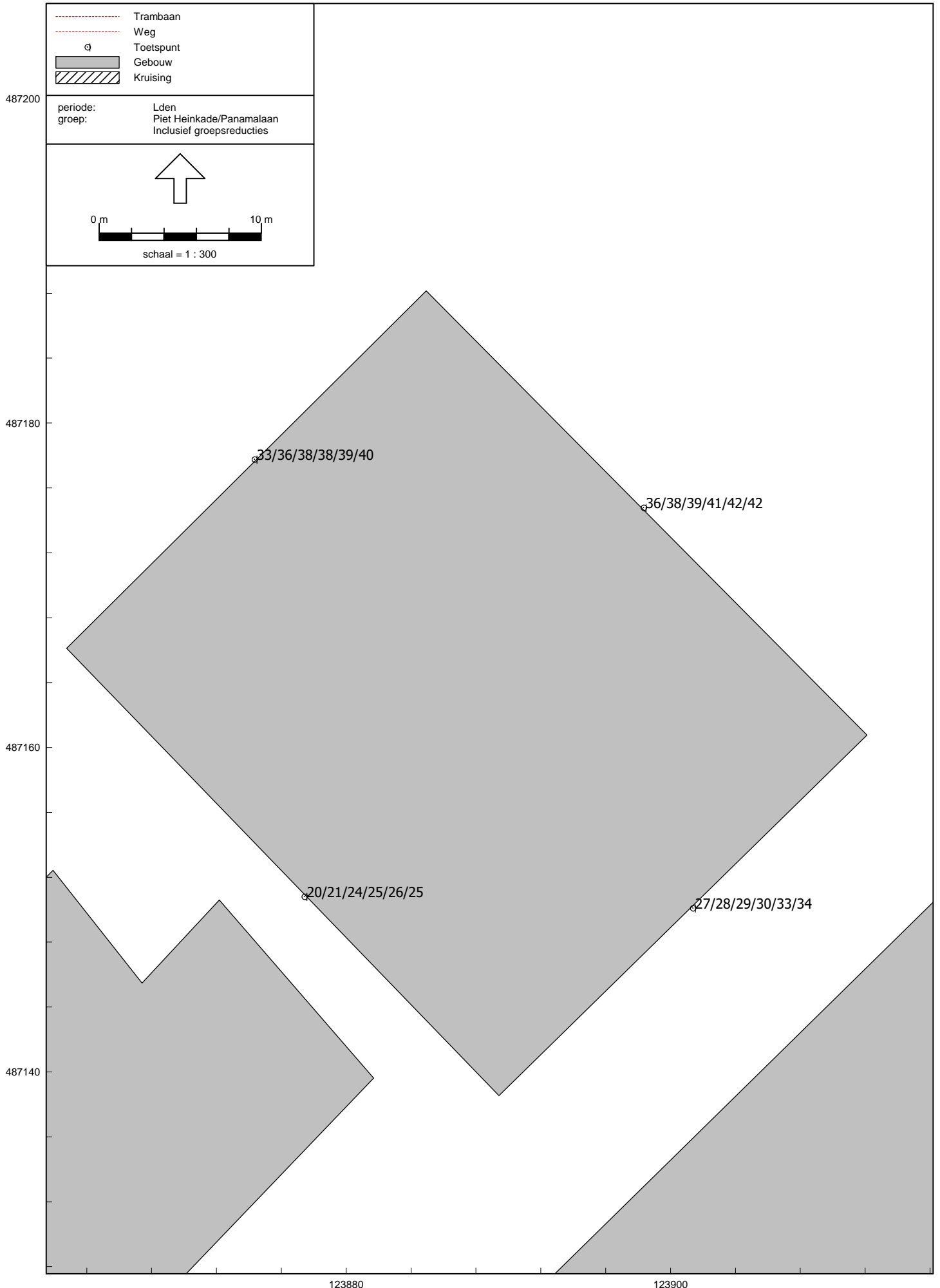
Wegverkeer
Indien niet aangegeven
gevel geluidsluw.
— Hogere waarde
■ Doof

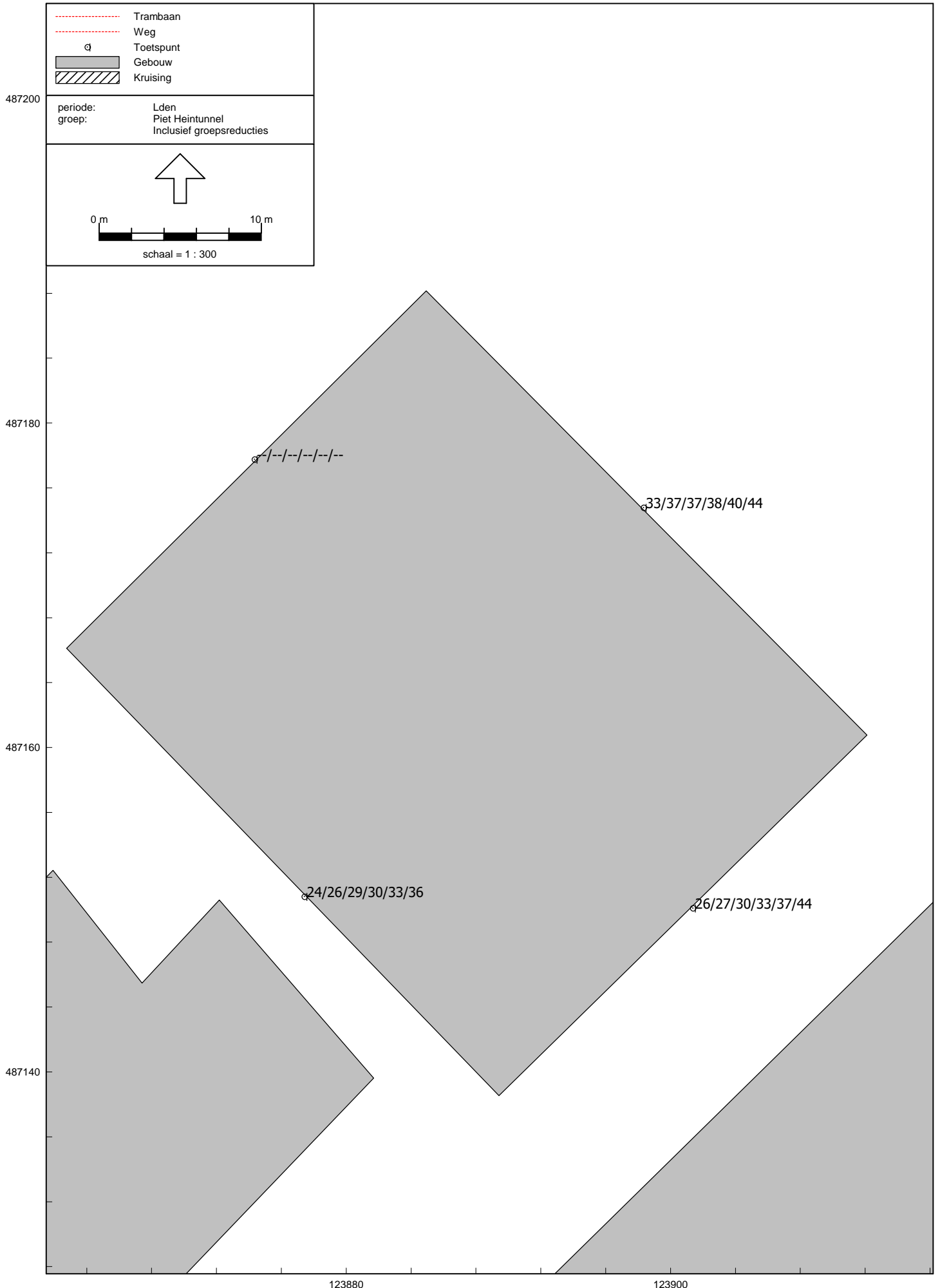


Railverkeer
Indien niet aangegeven
gevel geluidsluw.
— Hogere waarde
— Doof



Bijlage VIII Berekeningsresultaten kavels afzonderlijk



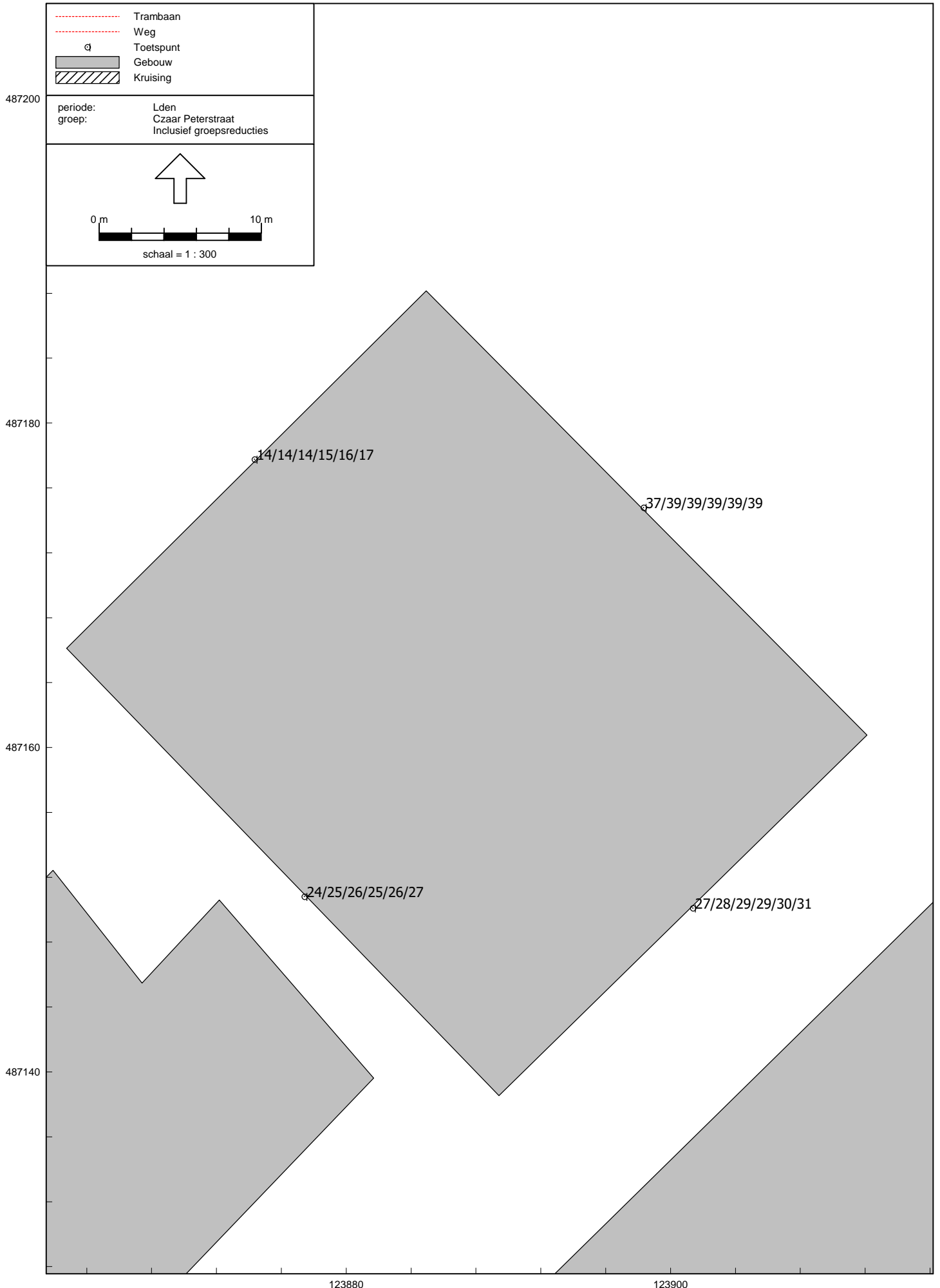


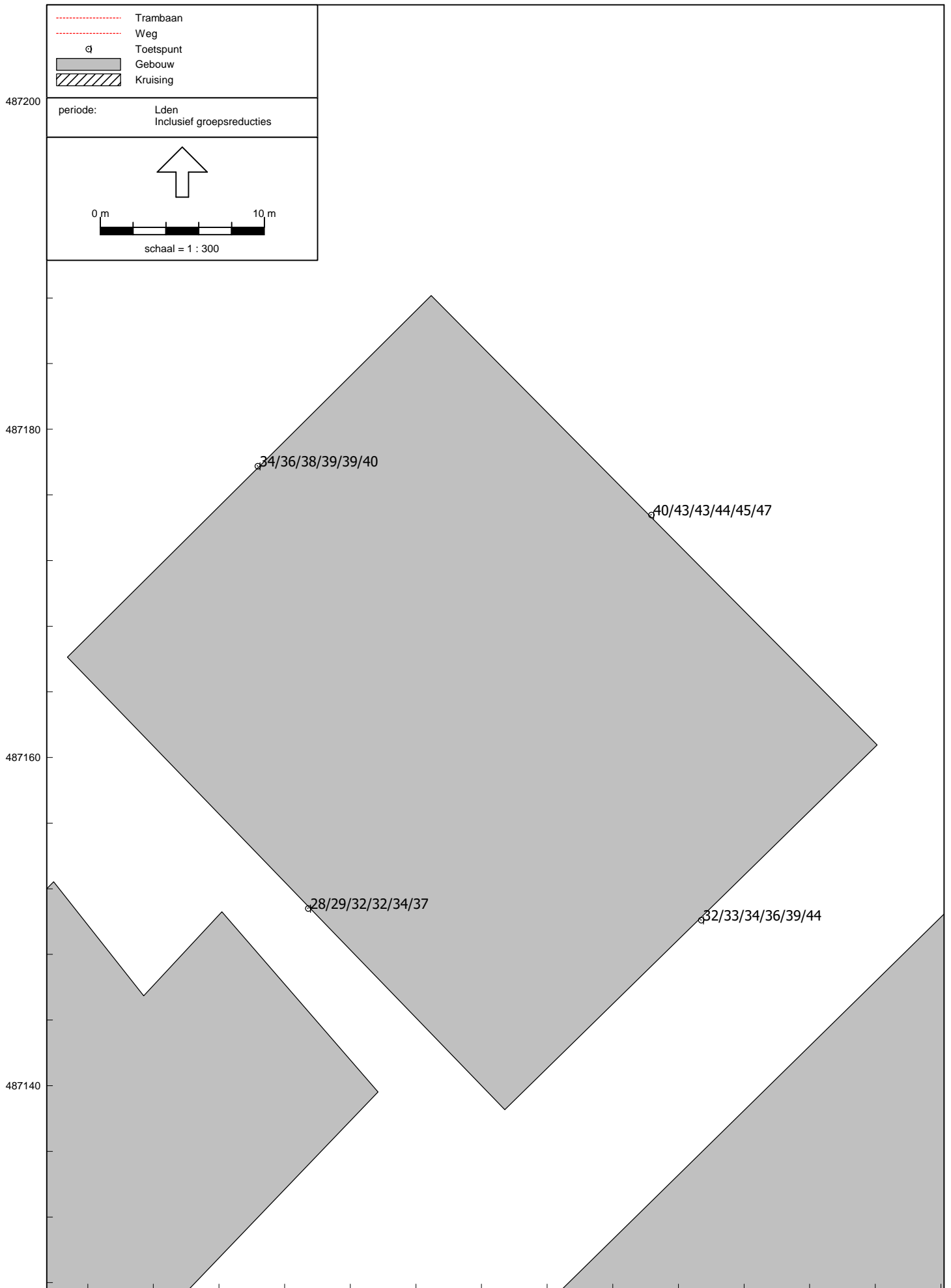
Legend:

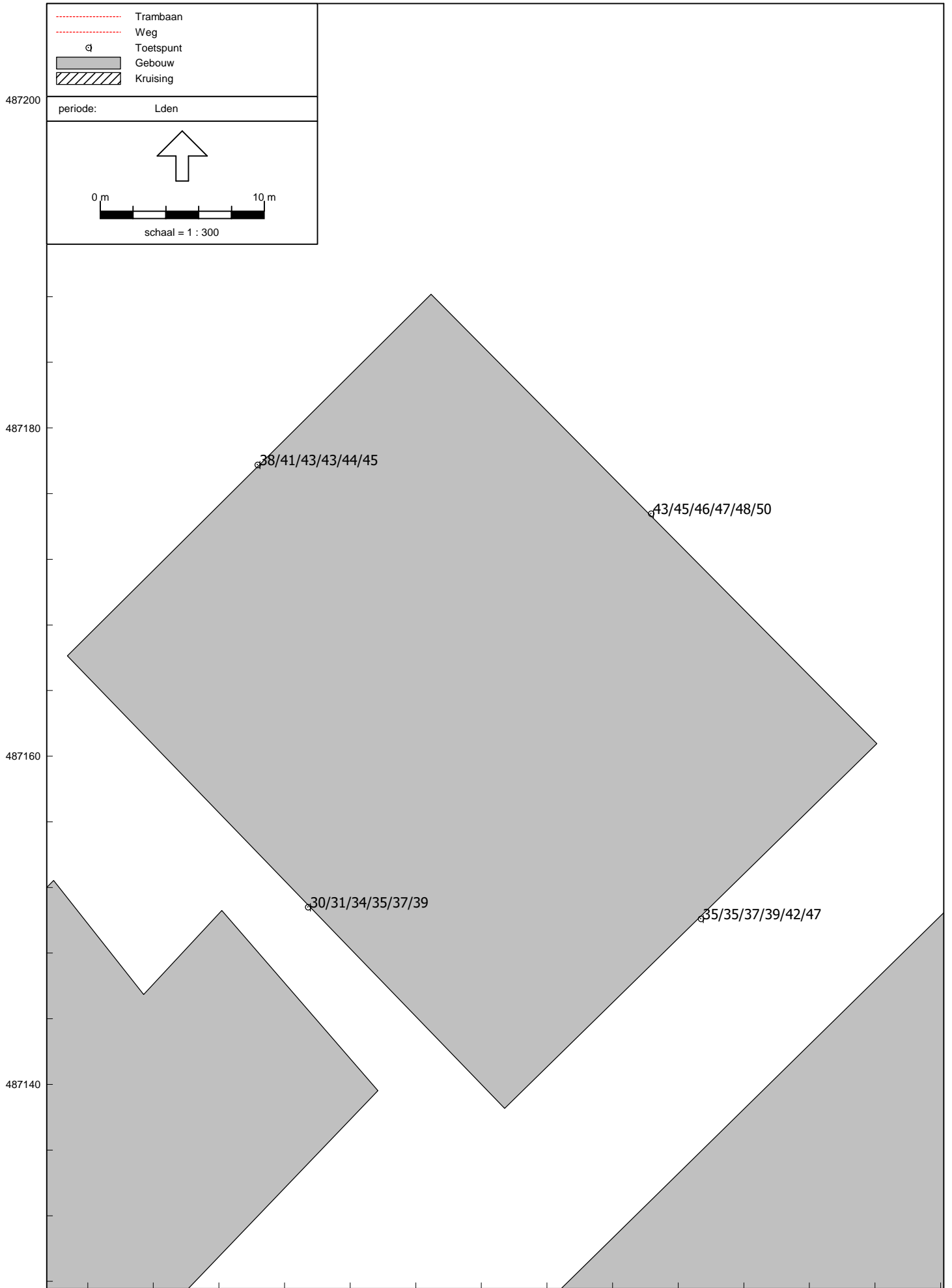
- Trambaan (dashed line)
- Weg (dotted line)
- Toetspunt (circle with 'q')
- Gebouw (grey fill)
- Kruising (hatched fill)

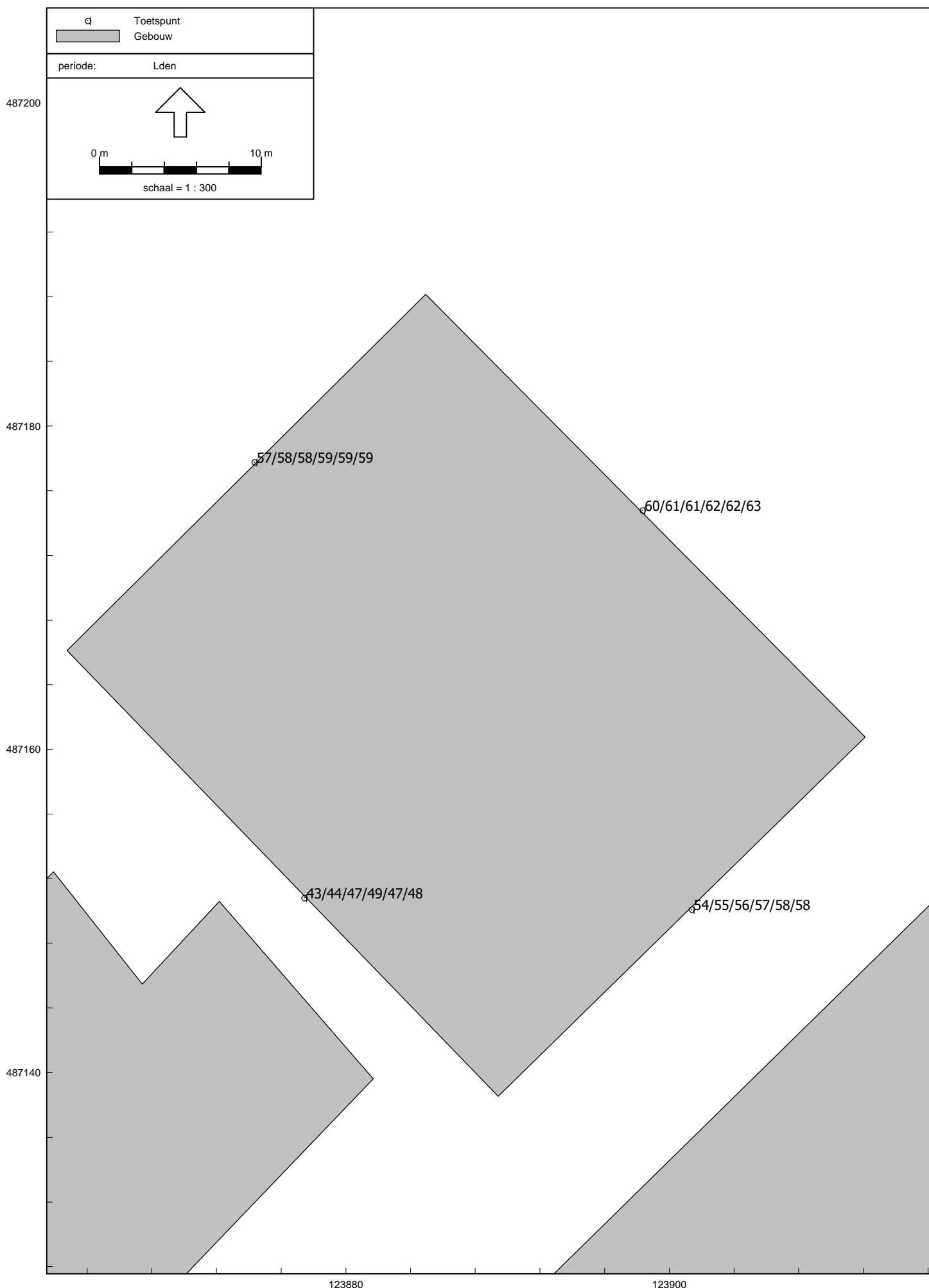
periode: Lden
groep: Piet Heintunnel
Inclusief groepsreducties

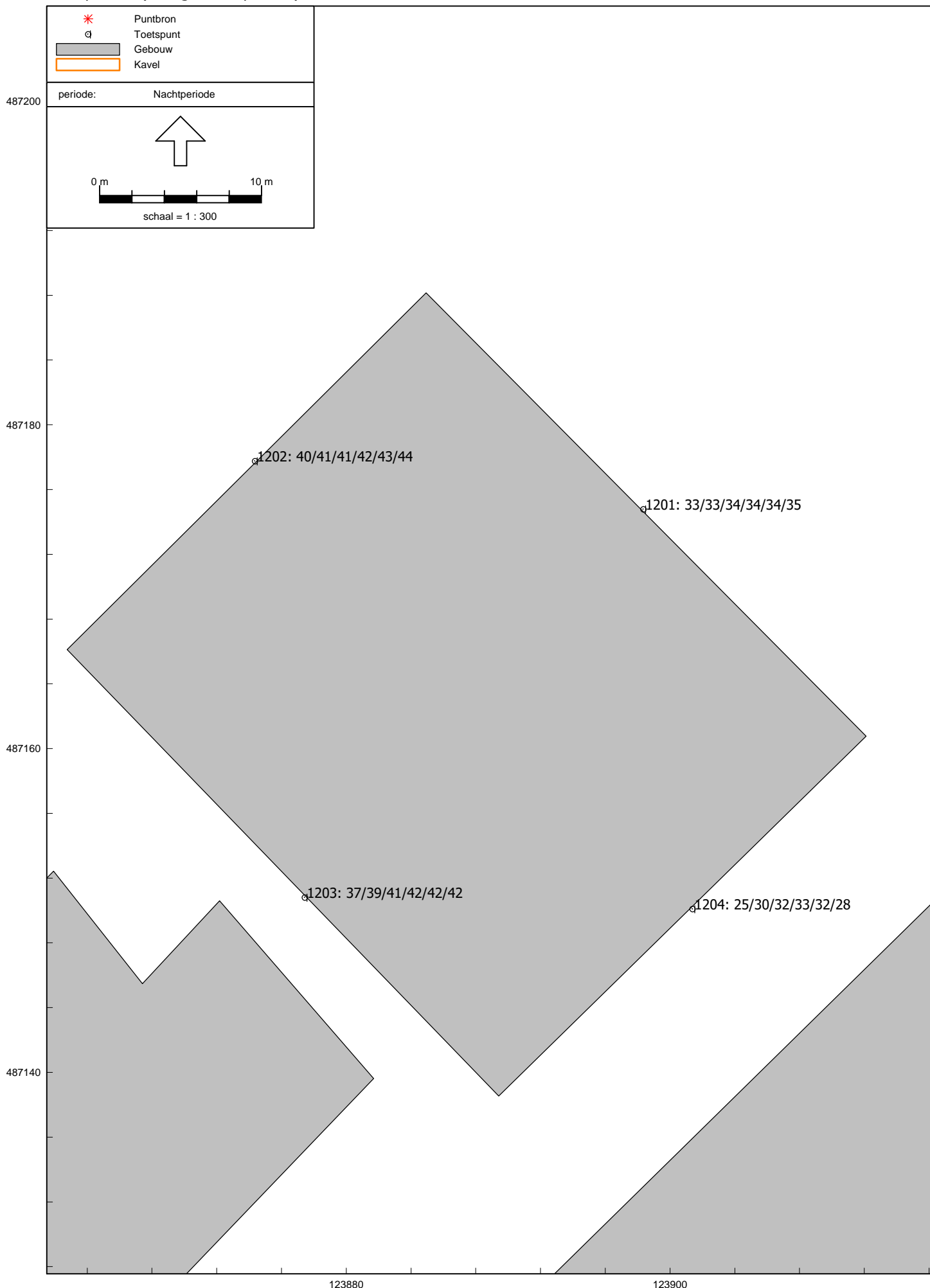
0 m 10 m
schaal = 1 : 300

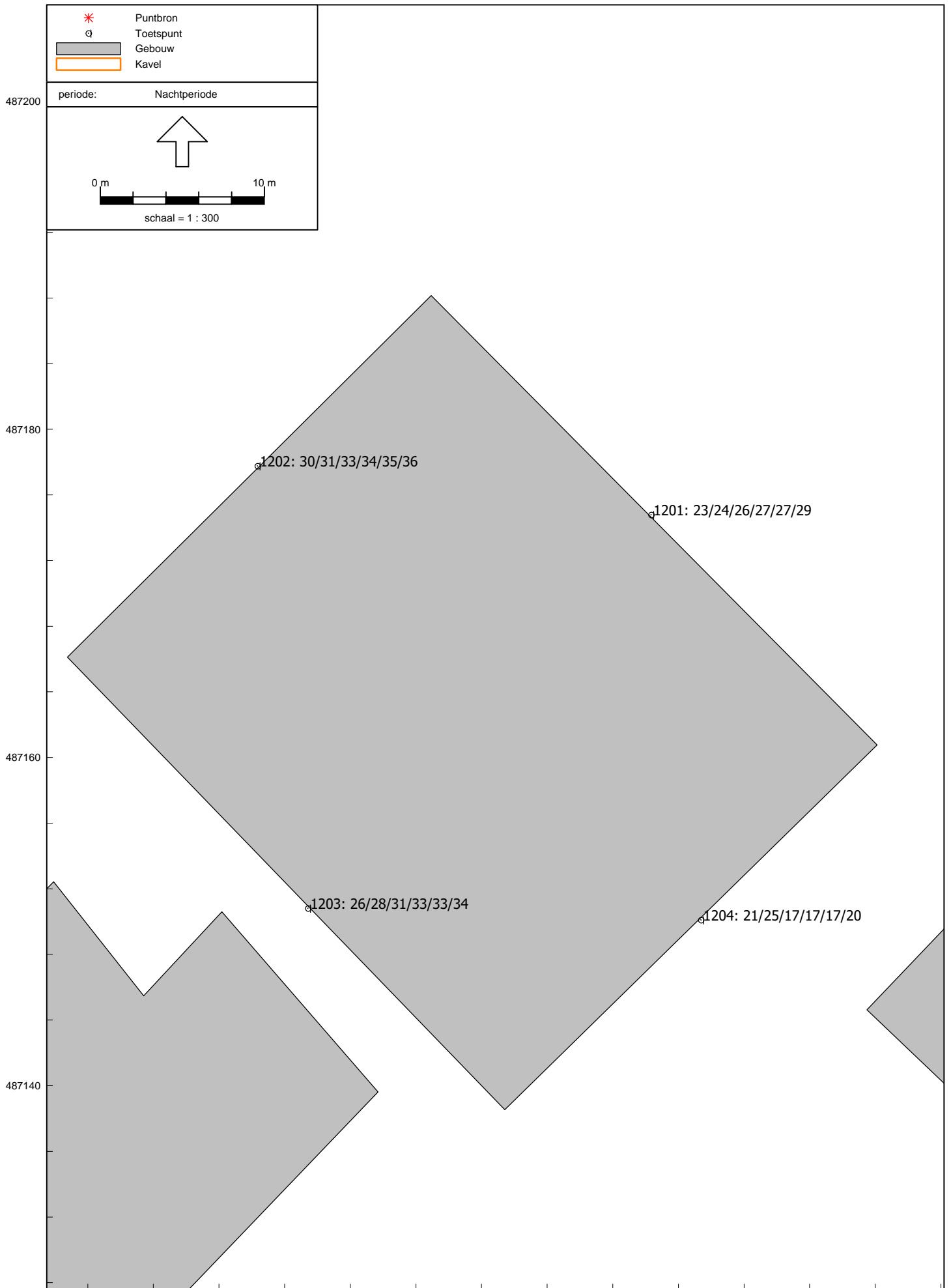


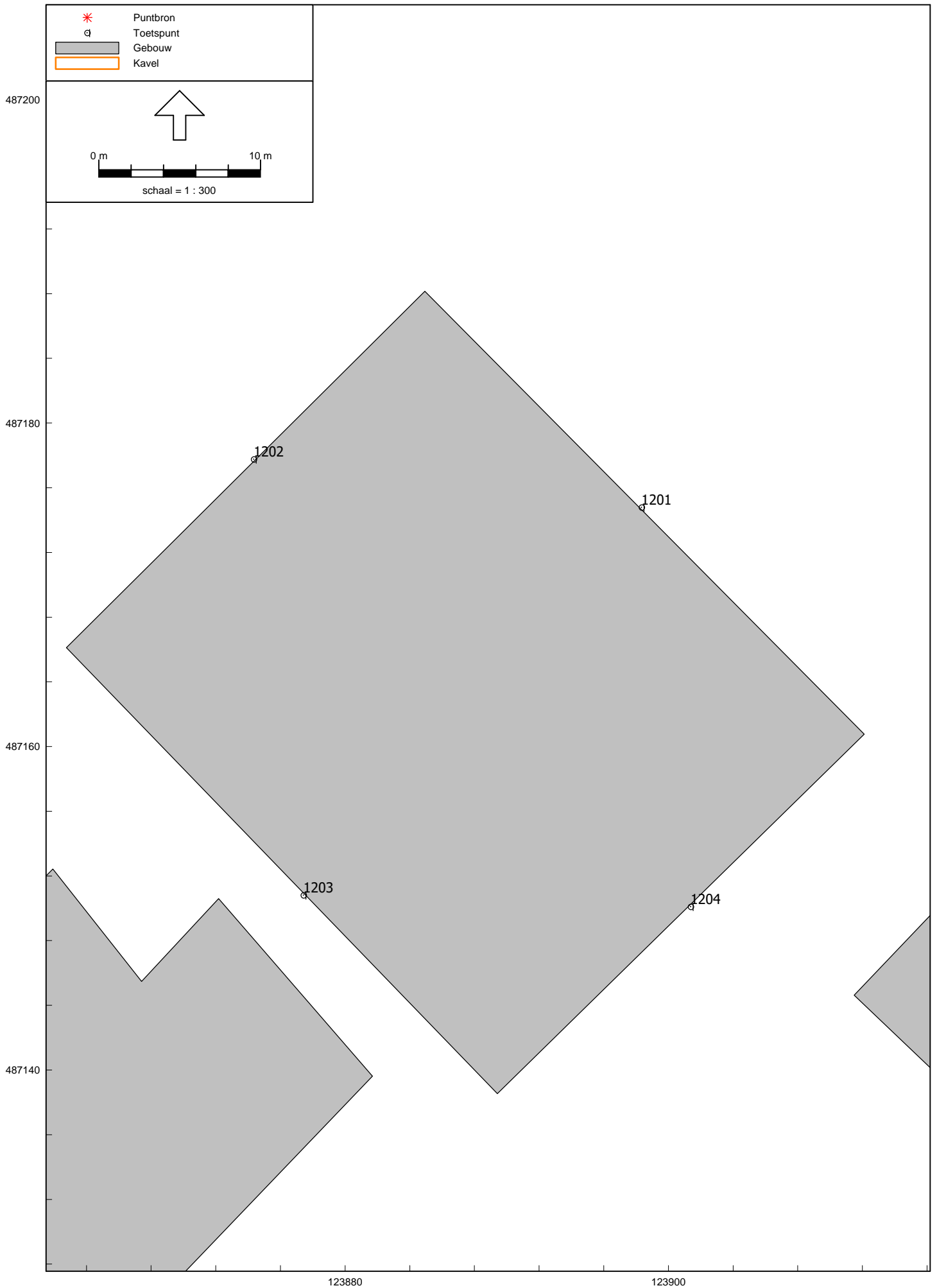








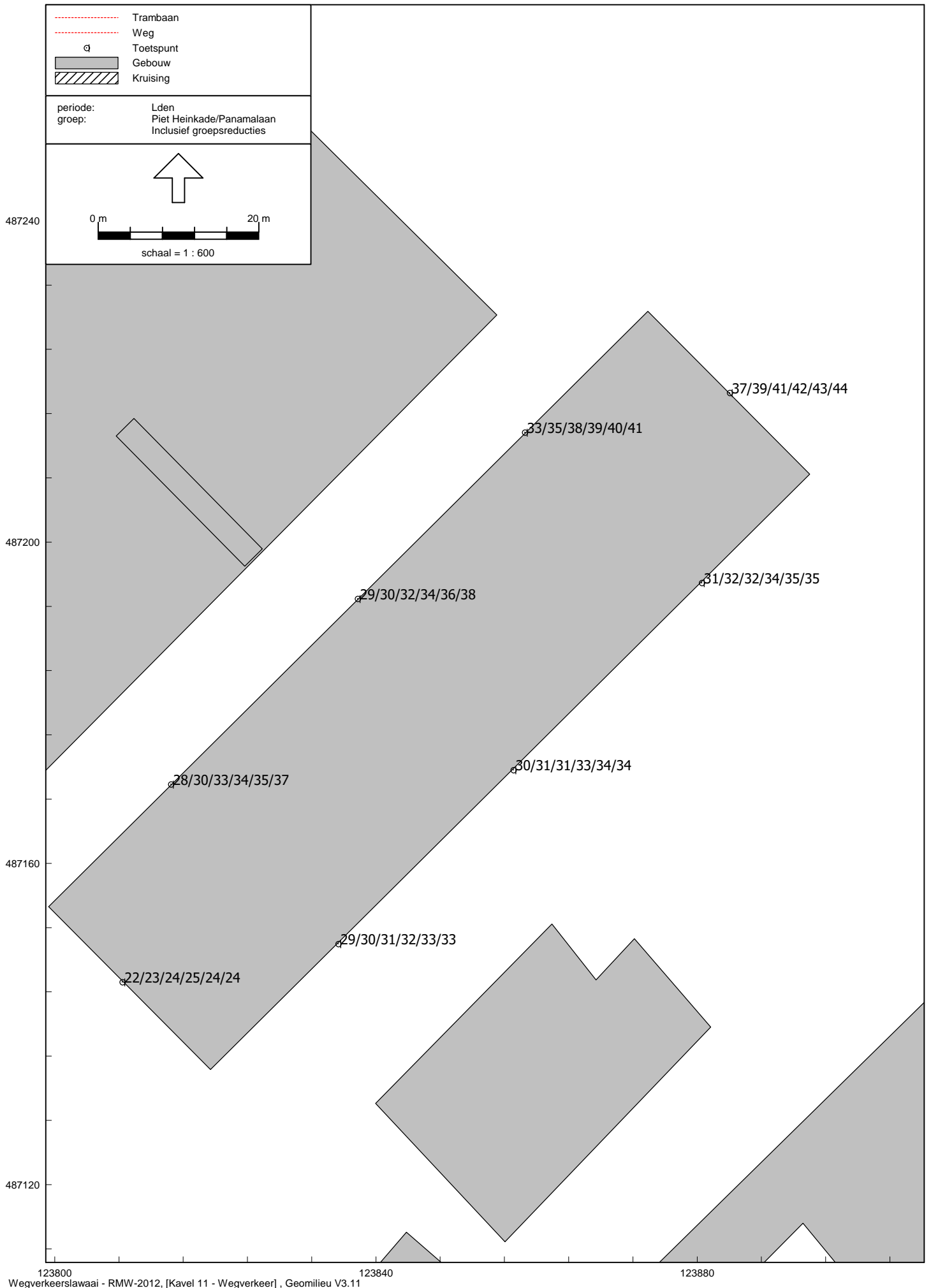


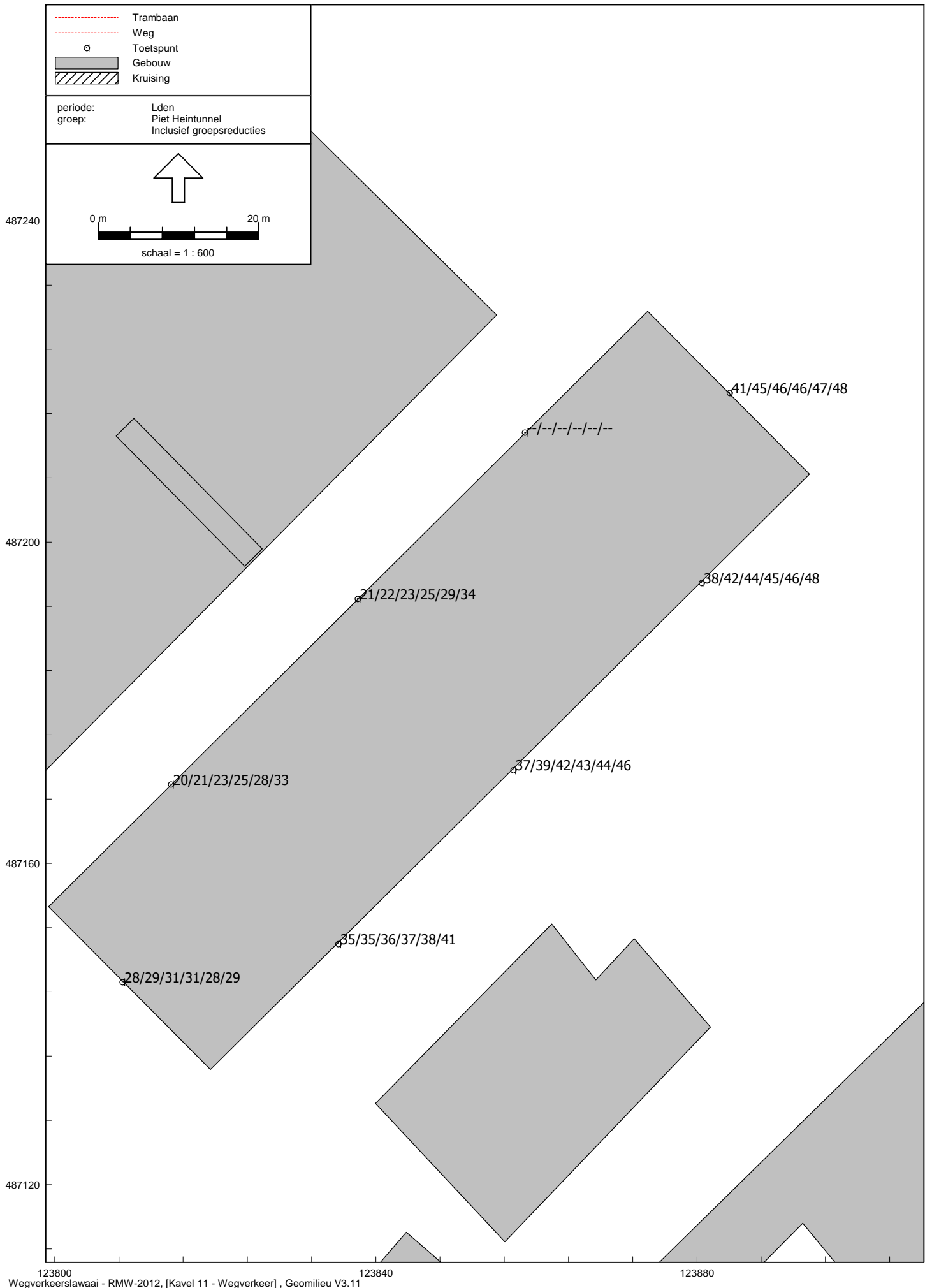


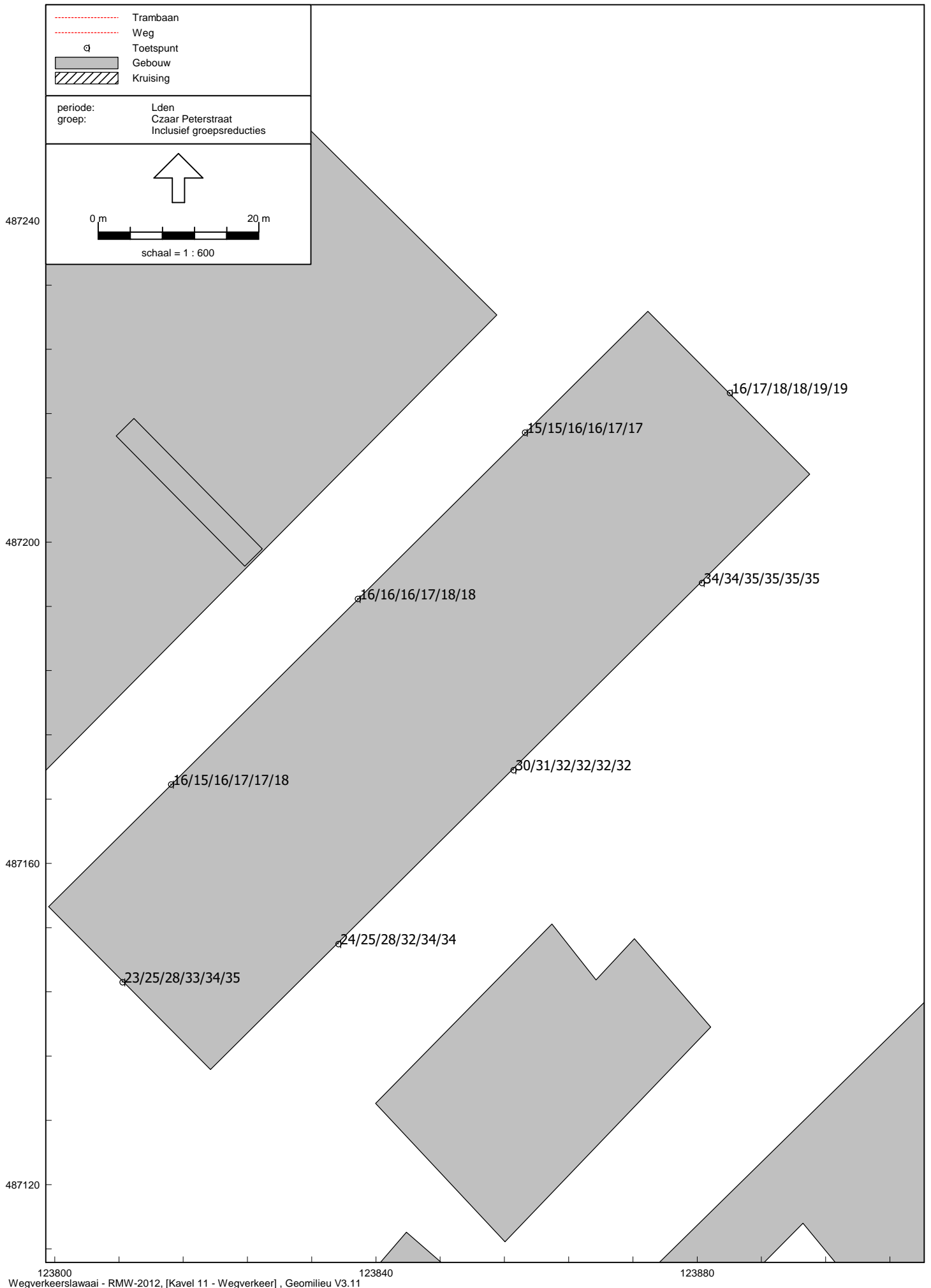
Bepaling L,CUM (excl aftrek) Kavel 12

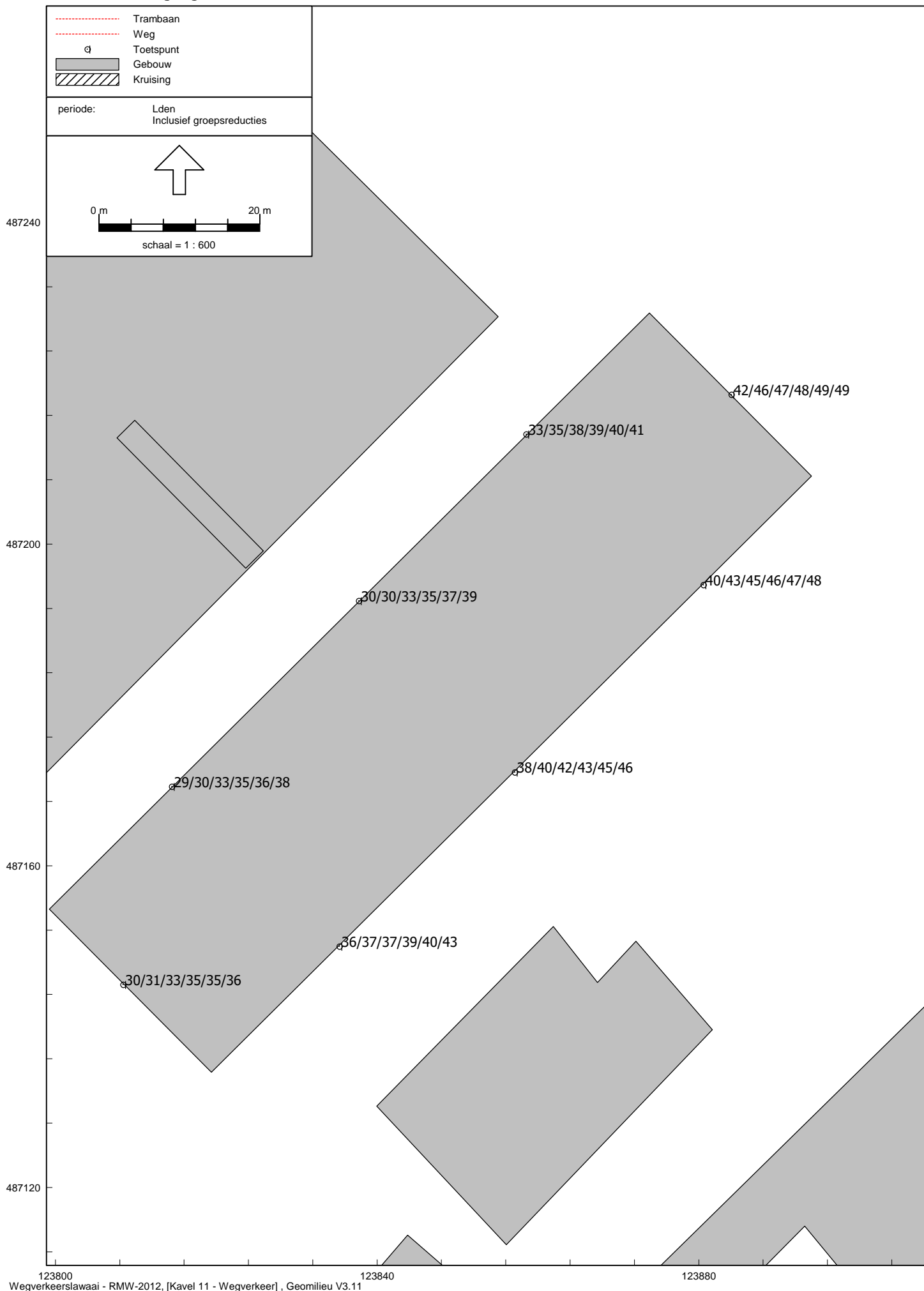
Alle waarden meenemen? nee
Aftrek 110 Wgh? nee

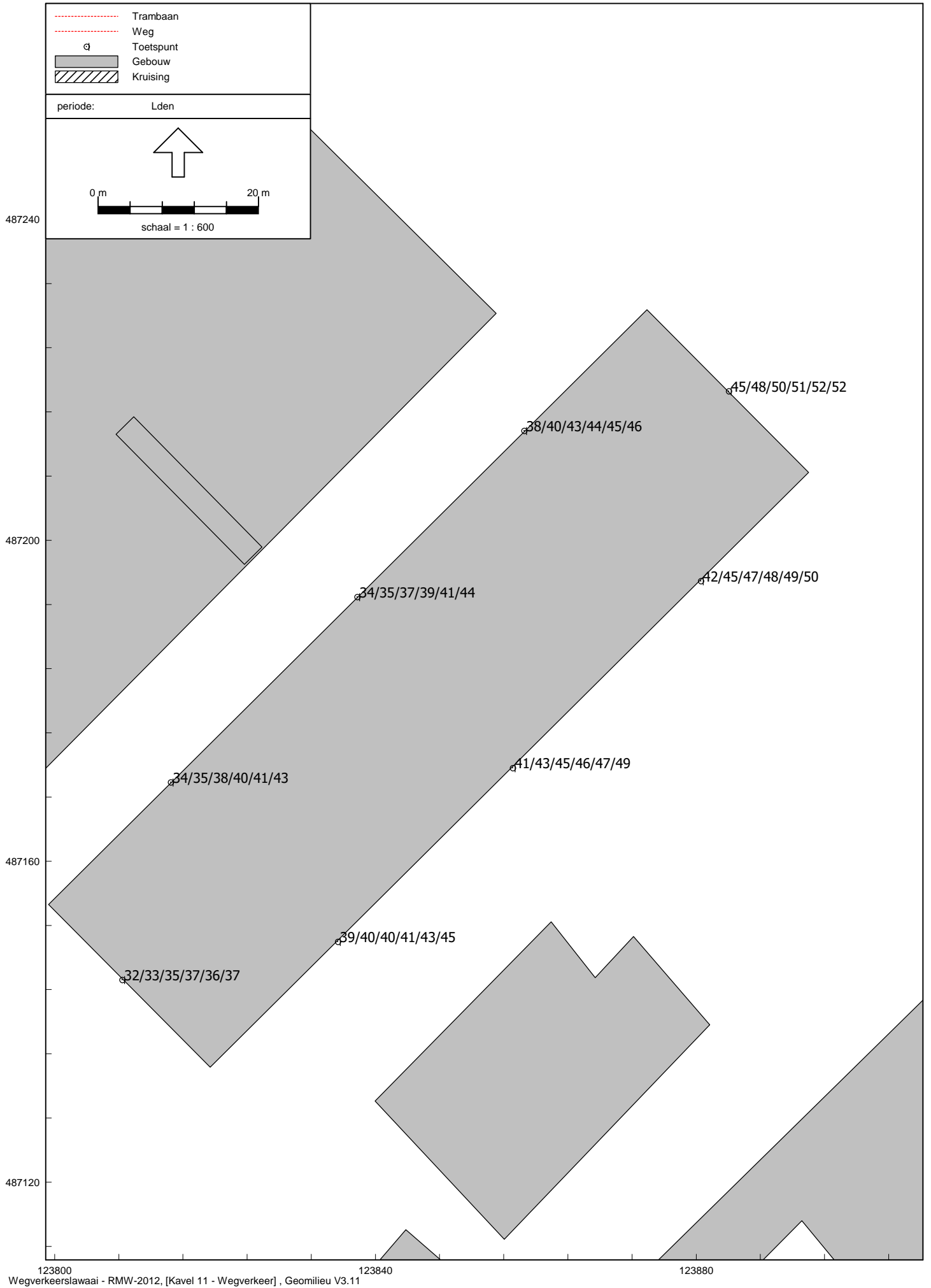
Waarneempunt	omschrijving	Hoogte	Wegverkeer				Rail			Industrie			Cummulatie	
			PH kade/ Panamalaan	Piet Hein tunnel	Czaar Peterstr	Wegen gecumuleerd	A'dam centraal - muiderpoort	Rail gecumuleerd		INIT met maatregelen	Industrie gecumuleerd		Maatgevende bron	
								LVL	L* _{RL}		LIL	L* _{IL}		
1201_A	kavel 12	3	40,8	34,5	37,3	--	60,2	60,2	55,8	32,6	--	--	rail	60,0
1201_B	kavel 12	6	42,7	39,1	38,6	--	60,64	60,6	56,2	34,5	--	--	rail	60,5
1201_C	kavel 12	9	44,4	39,3	38,6	--	61,43	61,4	57,0	35,7	--	--	rail	61,3
1201_D	kavel 12	12	45,9	39,9	38,7	--	61,99	62,0	57,5	36,7	--	--	rail	61,8
1201_E	kavel 12	15	46,7	41,5	38,7	--	62,36	62,4	57,8	37,4	--	--	rail	62,2
1201_F	kavel 12	18	47,5	46,1	38,6	--	62,6	62,6	58,1	38,7	--	--	rail	62,4
1202_A	kavel 12	3	38,5	-99,0	14,2	--	57,38	57,4	53,1	40,3	--	--	rail	57,2
1202_B	kavel 12	6	40,6	-99,0	13,9	--	57,57	57,6	53,3	41,4	--	--	rail	57,4
1202_C	kavel 12	9	42,5	-99,0	14,4	--	58,01	58,0	53,7	42,8	--	--	rail	57,9
1202_D	kavel 12	12	43,5	-99,0	15,1	--	58,51	58,5	54,2	44,3	--	--	rail	58,4
1202_E	kavel 12	15	44,3	-99,0	16,0	--	58,88	58,9	54,5	45,5	--	--	rail	58,7
1202_F	kavel 12	18	45,4	-99,0	17,0	--	59,22	59,2	54,9	46,0	--	--	rail	59,1
1203_A	kavel 12	3	24,9	26,1	23,9	--	43,21	--	--	39,4	--	--	Geen	cumulatie
1203_B	kavel 12	6	25,9	27,5	24,8	--	44,49	--	--	39,6	--	--	Geen	cumulatie
1203_C	kavel 12	9	29,3	31,2	25,5	--	46,62	--	--	41,1	--	--	Geen	cumulatie
1203_D	kavel 12	12	30,3	32,2	25,5	--	48,64	--	--	42,6	--	--	Geen	cumulatie
1203_E	kavel 12	15	30,7	35,0	26,1	--	47,03	--	--	43,5	--	--	Geen	cumulatie
1203_F	kavel 12	18	29,9	37,9	27,3	--	48,29	--	--	44,0	--	--	Geen	cumulatie
1204_A	kavel 12	3	32,4	28,0	27,0	--	54,48	--	--	30,7	--	--	Geen	cumulatie
1204_B	kavel 12	6	33,0	29,4	27,9	--	54,94	--	--	34,6	--	--	Geen	cumulatie
1204_C	kavel 12	9	33,8	31,6	28,6	--	55,78	55,8	51,6	27,2	--	--	rail	55,6
1204_D	kavel 12	12	35,4	34,9	29,1	--	56,7	56,7	52,5	26,9	--	--	rail	56,6
1204_E	kavel 12	15	38,5	39,3	30,0	--	57,74	57,7	53,5	26,6	--	--	rail	57,6
1204_F	kavel 12	18	39,3	45,6	31,1	--	58,28	58,3	54,0	30,1	--	--	rail	58,1

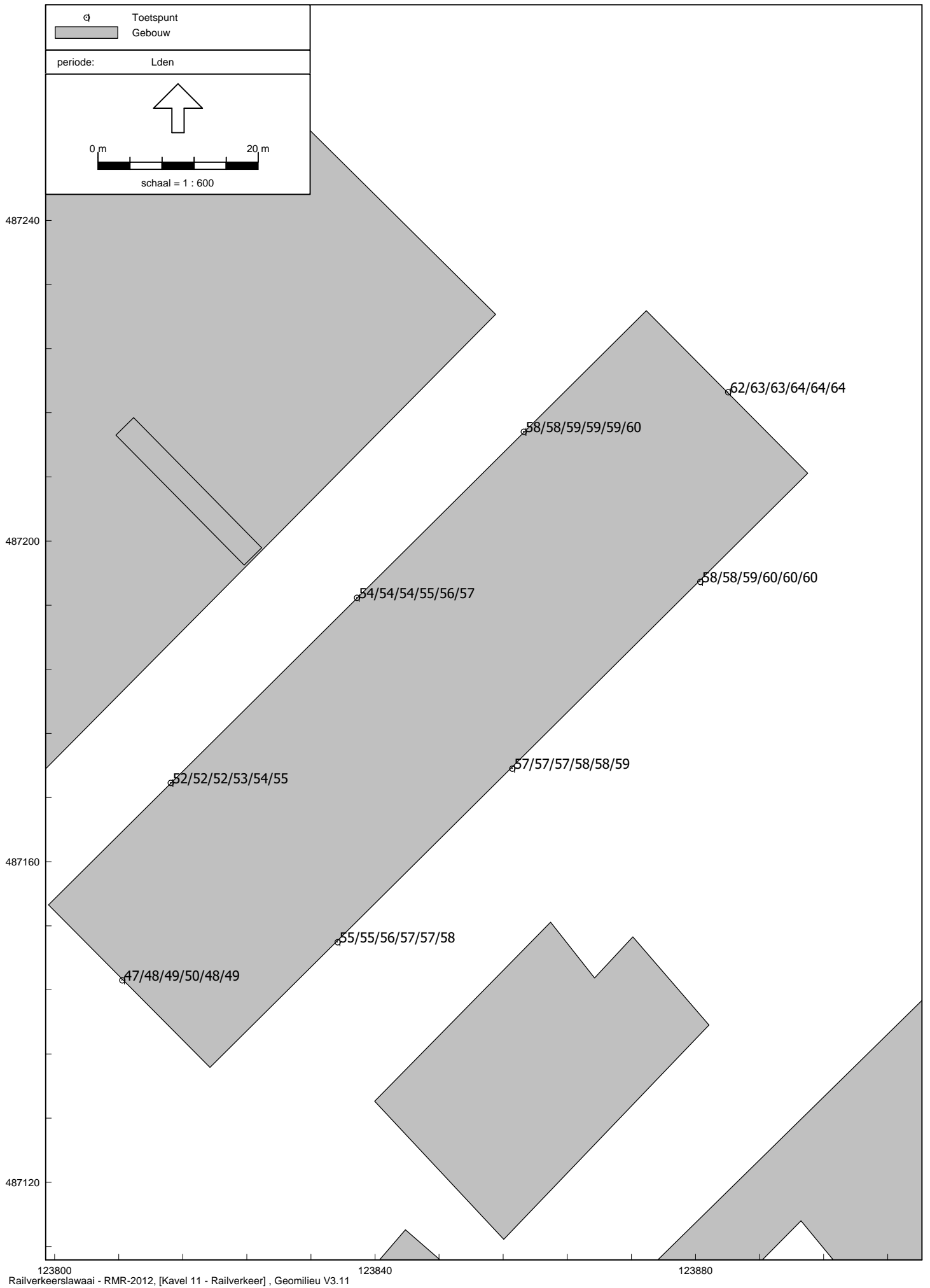




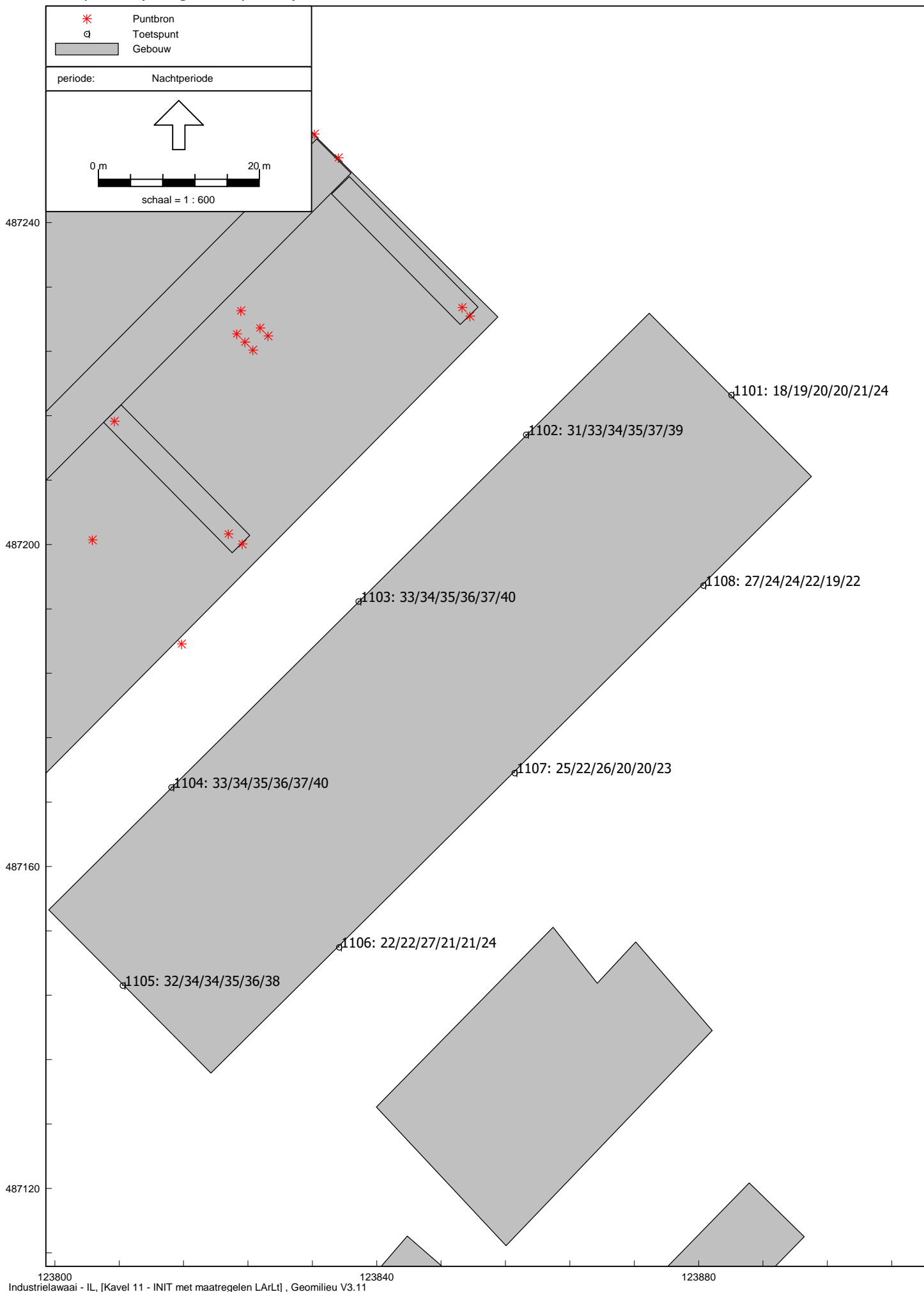


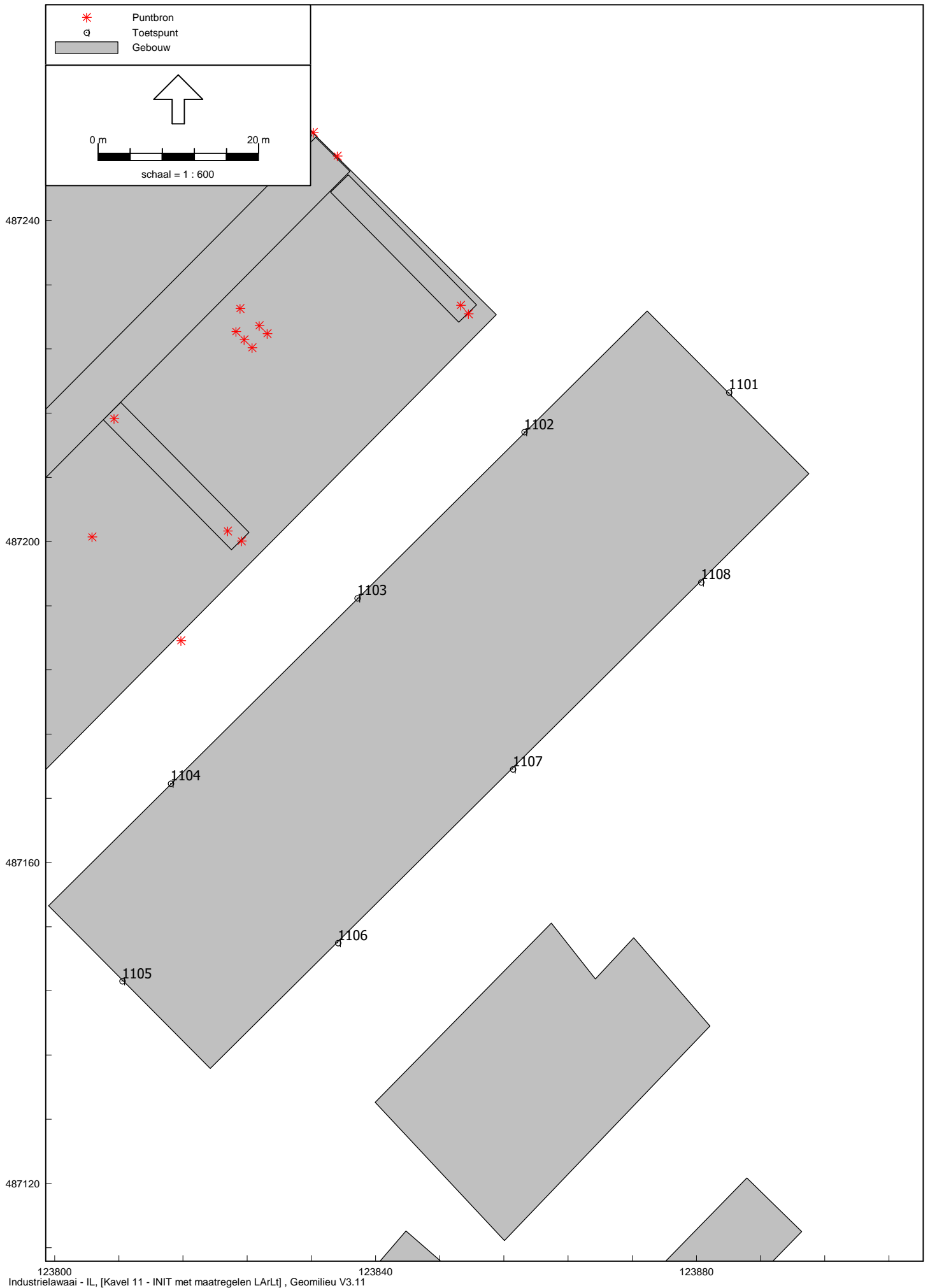












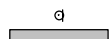
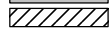
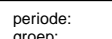


Bepaling L_{CUM} (excl aftrek) Kavel 11



Alle waarden meenemen? nee
Aftrek 110 Wgh? nee

Waarneempunt	omschrijving	Hoogte	Wegverkeer				Rail			Industrie			Cummulatie	
			PH kade/ Panamalaan	Piet Hein tunnel	Czaar Peterstr	Wegen gecumuleerd	A'dam centraal - muiderpoort	Rail gecumuleerd		INIT met maatregelen	Industrie gecumuleerd		Maatgevende bron	
								L _{VL}	L _{RL}		L _{IL}	L _{*IL}		
1101_A	kavel 11	3	41,8	42,7	16,5	--	62,1	62,1	57,6	30,3	--	--	rail	61,9
1101_B	kavel 11	6	43,7	46,7	17,0	--	62,6	62,6	58,1	31,3	--	--	rail	62,4
1101_C	kavel 11	9	45,8	48,0	17,8	--	63,31	63,3	58,7	31,6	--	--	rail	63,2
1101_D	kavel 11	12	47,0	48,5	18,3	--	63,7	63,7	59,1	31,4	--	--	rail	63,5
1101_E	kavel 11	15	47,8	49,5	18,6	49,5	63,99	64,0	59,4	31,6	--	--	rail	64,3
1101_F	kavel 11	18	48,5	50,0	18,9	52,3	64,2	64,2	59,6	33,6	--	--	rail	64,8
1102_A	kavel 11	3	37,7	-99,0	15,4	--	57,6	57,6	53,3	41,1	--	--	rail	57,5
1102_B	kavel 11	6	40,0	-99,0	15,3	--	58,06	58,1	53,8	42,6	--	--	rail	57,9
1102_C	kavel 11	9	42,5	-99,0	15,8	--	58,62	58,6	54,3	44,1	--	--	rail	58,5
1102_D	kavel 11	12	43,7	-99,0	16,4	--	59,15	59,2	54,8	45,3	--	--	rail	59,0
1102_E	kavel 11	15	44,6	-99,0	17,1	--	59,43	59,4	55,1	46,8	--	--	rail	59,3
1102_F	kavel 11	18	45,6	-99,0	17,5	--	59,75	59,8	55,4	49,2	--	--	rail	59,6
1103_A	kavel 11	3	33,7	22,8	15,8	--	53,7	--	--	45,9	--	--	Geen	cumulatie
1103_B	kavel 11	6	34,6	23,6	15,7	--	53,94	--	--	46,0	--	--	Geen	cumulatie
1103_C	kavel 11	9	37,0	25,1	16,3	--	54,45	--	--	46,0	--	--	Geen	cumulatie
1103_D	kavel 11	12	39,2	27,4	17,0	--	55,12	--	--	46,0	--	--	Geen	cumulatie
1103_E	kavel 11	15	40,8	30,8	17,7	--	55,78	55,8	51,6	47,3	--	--	rail	55,6
1103_F	kavel 11	18	42,9	35,7	18,0	--	56,7	56,7	52,5	49,7	--	--	rail	56,6
1104_A	kavel 11	3	33,5	22,3	15,5	--	51,74	--	--	50,2	--	--	Geen	cumulatie
1104_B	kavel 11	6	34,6	23,2	15,4	--	51,76	--	--	50,4	--	--	Geen	cumulatie
1104_C	kavel 11	9	38,0	24,7	15,9	--	52,17	--	--	50,4	--	--	Geen	cumulatie
1104_D	kavel 11	12	39,4	27,0	16,6	--	52,79	--	--	50,2	--	--	Geen	cumulatie
1104_E	kavel 11	15	40,2	30,3	17,2	--	53,57	--	--	50,0	--	--	Geen	cumulatie
1104_F	kavel 11	18	41,8	34,8	17,8	--	54,67	--	--	49,9	--	--	Geen	cumulatie
1105_A	kavel 11	3	27,3	29,8	23,3	--	47,37	--	--	49,3	--	--	Geen	cumulatie
1105_B	kavel 11	6	28,4	30,8	24,8	--	48,29	--	--	49,5	--	--	Geen	cumulatie
1105_C	kavel 11	9	28,8	32,5	28,4	--	49,22	--	--	49,5	--	--	Geen	cumulatie
1105_D	kavel 11	12	29,7	33,4	32,5	--	49,67	--	--	49,4	--	--	Geen	cumulatie
1105_E	kavel 11	15	28,9	30,1	34,2	--	47,52	--	--	49,3	--	--	Geen	cumulatie
1105_F	kavel 11	18	29,3	31,3	34,5	--	48,55	--	--	49,1	--	--	Geen	cumulatie
1106_A	kavel 11	3	34,3	36,6	24,3	--	55,02	--	--	31,6	--	--	Geen	cumulatie
1106_B	kavel 11	6	35,3	37,3	25,0	--	54,98	--	--	32,4	--	--	Geen	cumulatie
1106_C	kavel 11	9	35,8	37,8	27,8	--	55,86	55,9	51,7	37,1	--	--	rail	55,7
1106_D	kavel 11	12	37,3	38,6	31,7	--	56,77	56,8	52,5	30,9	--	--	rail	56,6
1106_E	kavel 11	15	38,3	39,8	34,3	--	57,22	57,2	53,0	31,2	--	--	rail	57,1
1106_F	kavel 11	18	38,4	43,2	34,5	--	57,96	58,0	53,7	34,3	--	--	rail	57,8
1107_A	kavel 11	3	35,1	38,9	30,2	--	56,5	56,5	52,3	35,4	--	--	rail	56,4
1107_B	kavel 11	6	35,9	41,1	31,0	--	56,51	56,5	52,3	31,6	--	--	rail	56,4
1107_C	kavel 11	9	36,3	43,6	31,9	--	57,37	57,4	53,1	36,1	--	--	rail	57,2
1107_D	kavel 11	12	37,9	44,7	32,2	--	58,06	58,1	53,8	30,1	--	--	rail	57,9
1107_E	kavel 11	15	38,9	46,1	32,3	--	58,48	58,5	54,2	30,5	--	--	rail	58,3
1107_F	kavel 11	18	39,1	47,9	32,4	--	59,05	59,1	54,7	32,8	--	--	rail	58,9
1108_A	kavel 11	3	36,0	40,1	33,5	--	58,32	58,3	54,0	36,8	--	--	rail	58,2

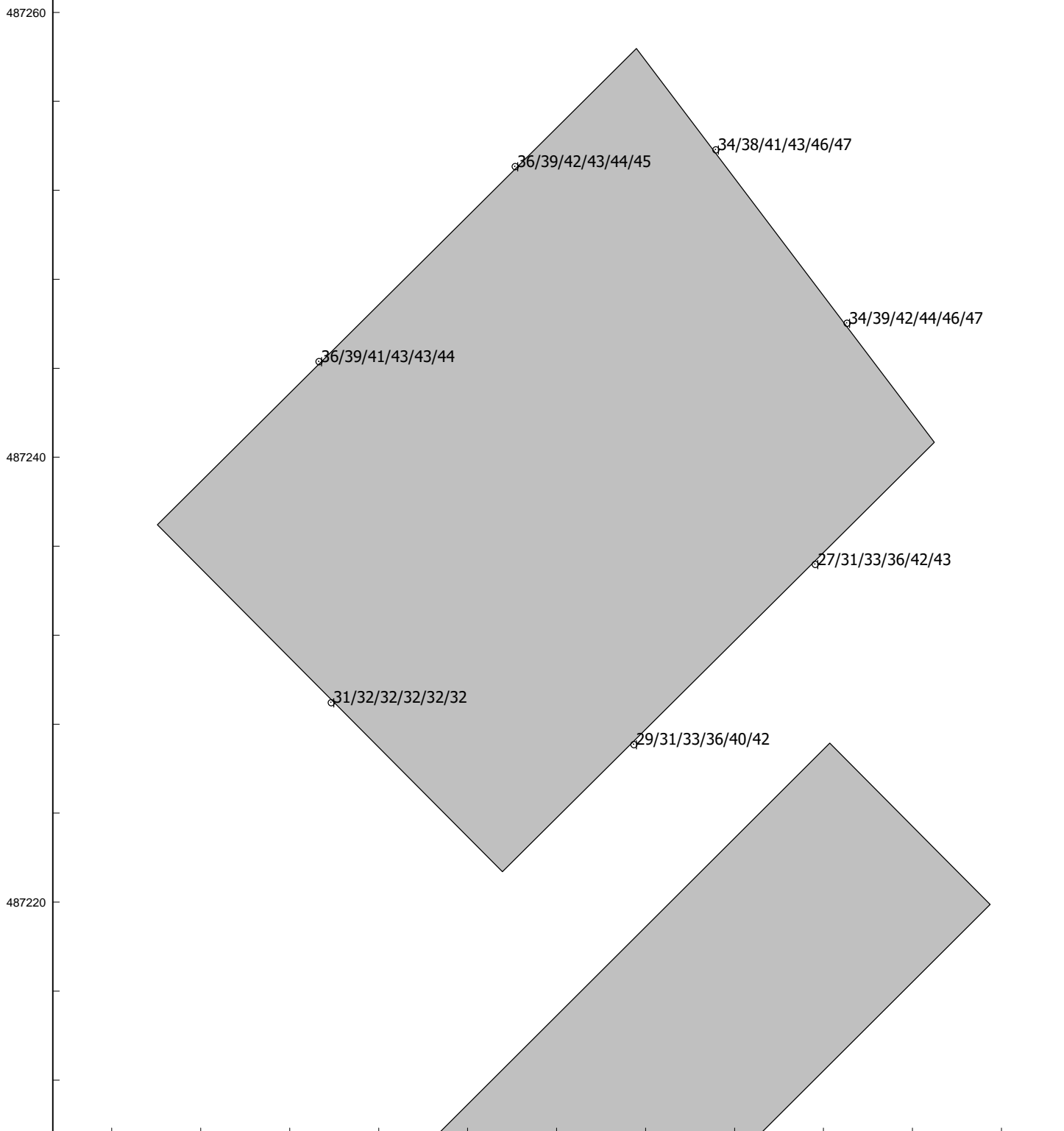
Waarneempunt	omschrijving	Hoogte	Wegverkeer				Rail			Industrie			Cummulatie	
			PH kade/ Panamalaan	Piet Hein tunnel	Czaar Peterstr	Wegen gecumuleerd	A'dam centraal - muiderpoort	Rail gecumuleerd			INIT met maatregelen	Industrie gecumuleerd		Maatgevende bron
								L _{RL}	L _{RL}	L* _{RL}		L _{IL}	L _{IL}	
m	L _{VL}	L _{VL}	L _{VL}	L _{VL}	L _{RL}	L _{RL}	L* _{RL}	L _{IL}	L _{IL}	L* _{IL}				
1108_B	kavel 11	6	36,7	44,5	34,4	--	58,4	58,4	54,1	34,0	--	--	rail	58,3
1108_C	kavel 11	9	37,0	46,2	35,2	--	59,34	59,3	55,0	34,4	--	--	rail	59,2
1108_D	kavel 11	12	38,8	47,1	35,4	--	59,92	59,9	55,5	32,5	--	--	rail	59,8
1108_E	kavel 11	15	39,9	48,4	35,4	--	60,2	60,2	55,8	29,2	--	--	rail	60,0
1108_F	kavel 11	18	40,3	49,5	35,5	49,5	60,49	60,5	56,1	32,0	--	--	rail	61,3



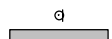
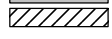
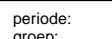
	Trambaan
	Weg
	Toetspunt
	Gebouw
	Kruising

periode: Lden
groep: Piet Heinkade/Panamalaan
Inclusief groepsreducties





schaal = 1 : 250

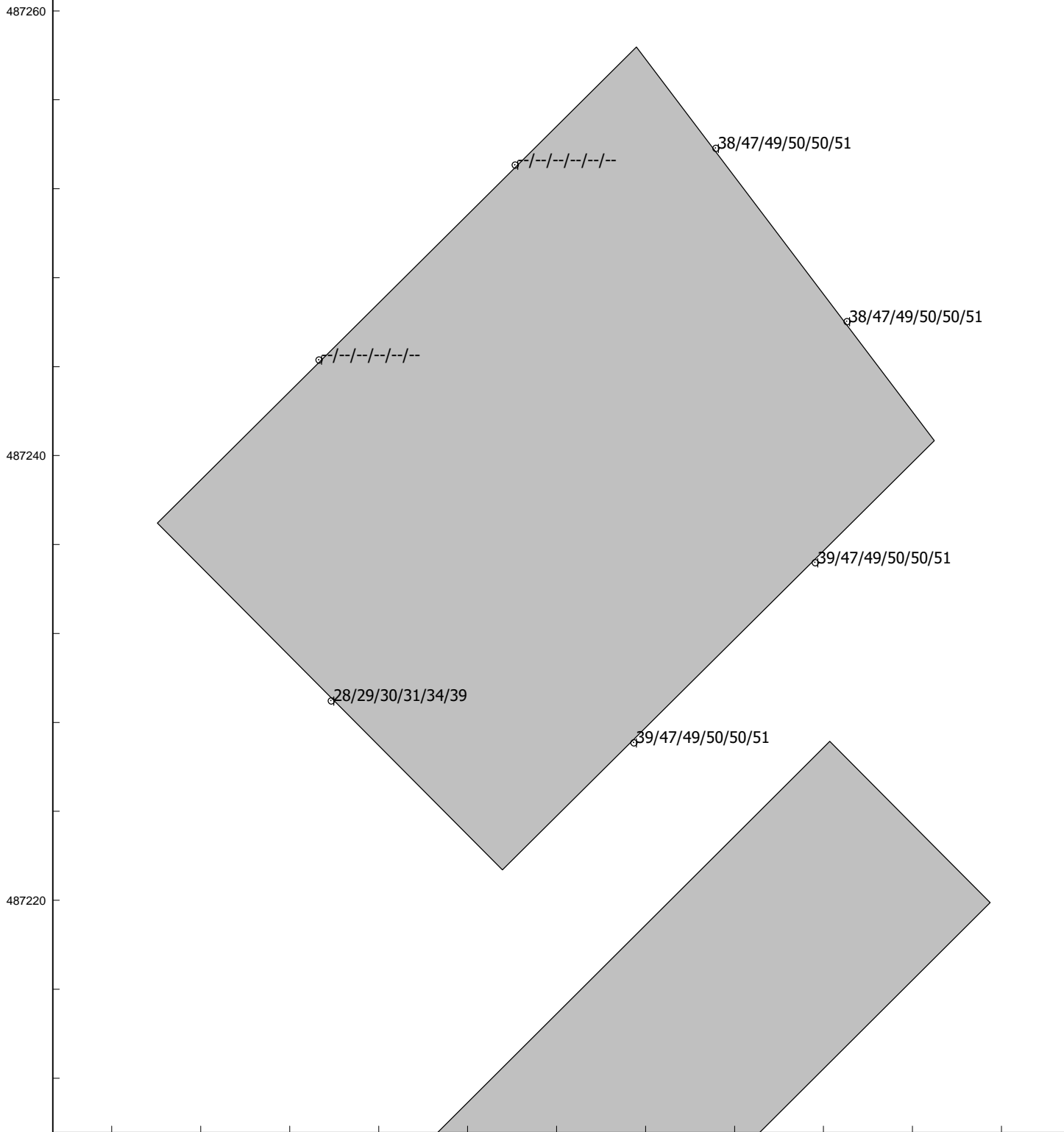







	Trambaan
	Weg
	Toetspunt
	Gebouw
	Kruising

periode: Lden
groep: Piet Heintunnel
Inclusief groepsreducties





schaal = 1 : 250

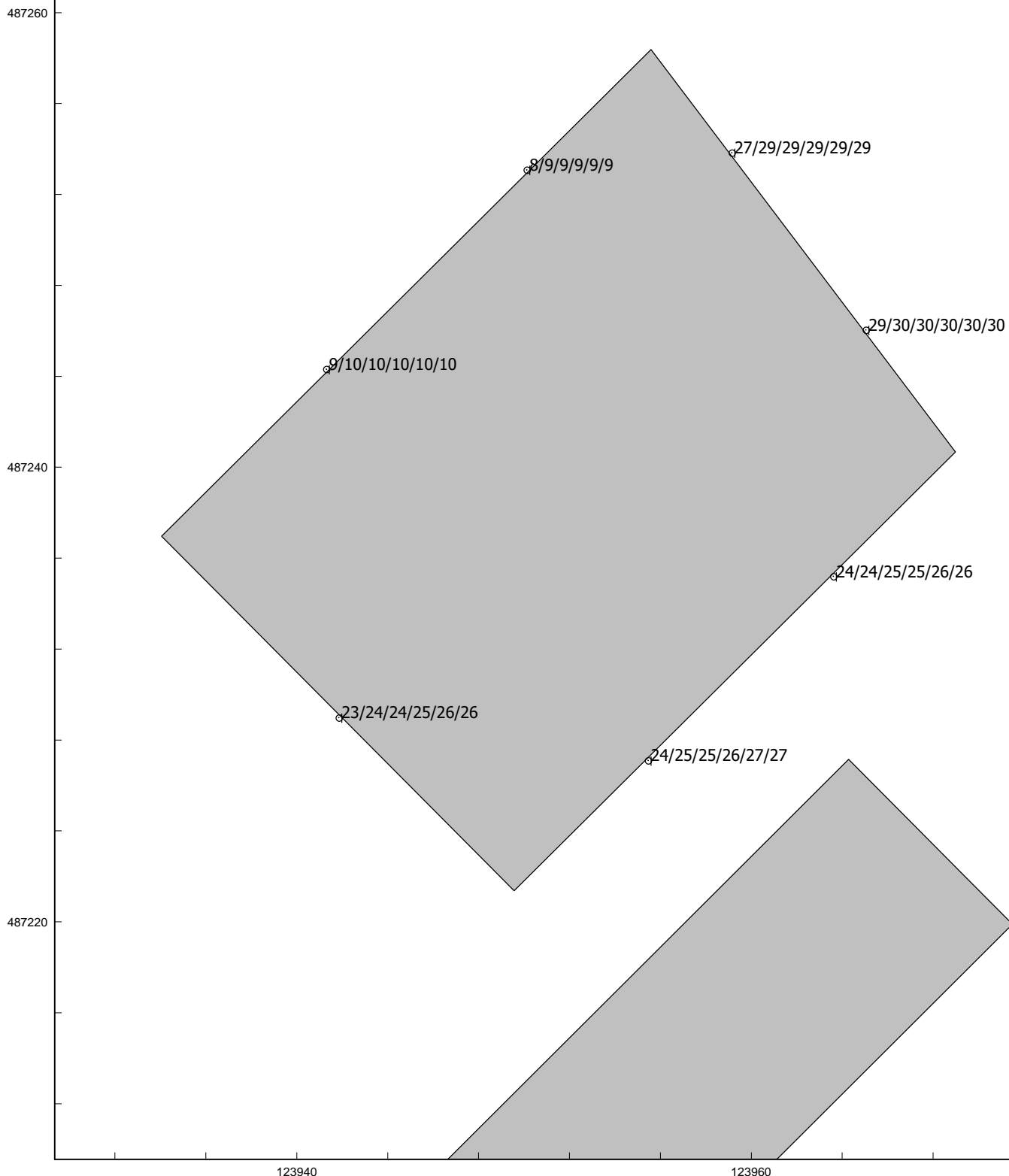







	Trambaan
	Weg
	Toetspunt
	Gebouw
	Kruising

periode: Lden
groep: Czaar Peterstraat
Inclusief groepsreducties





0 m 10 m
schaal = 1 : 250

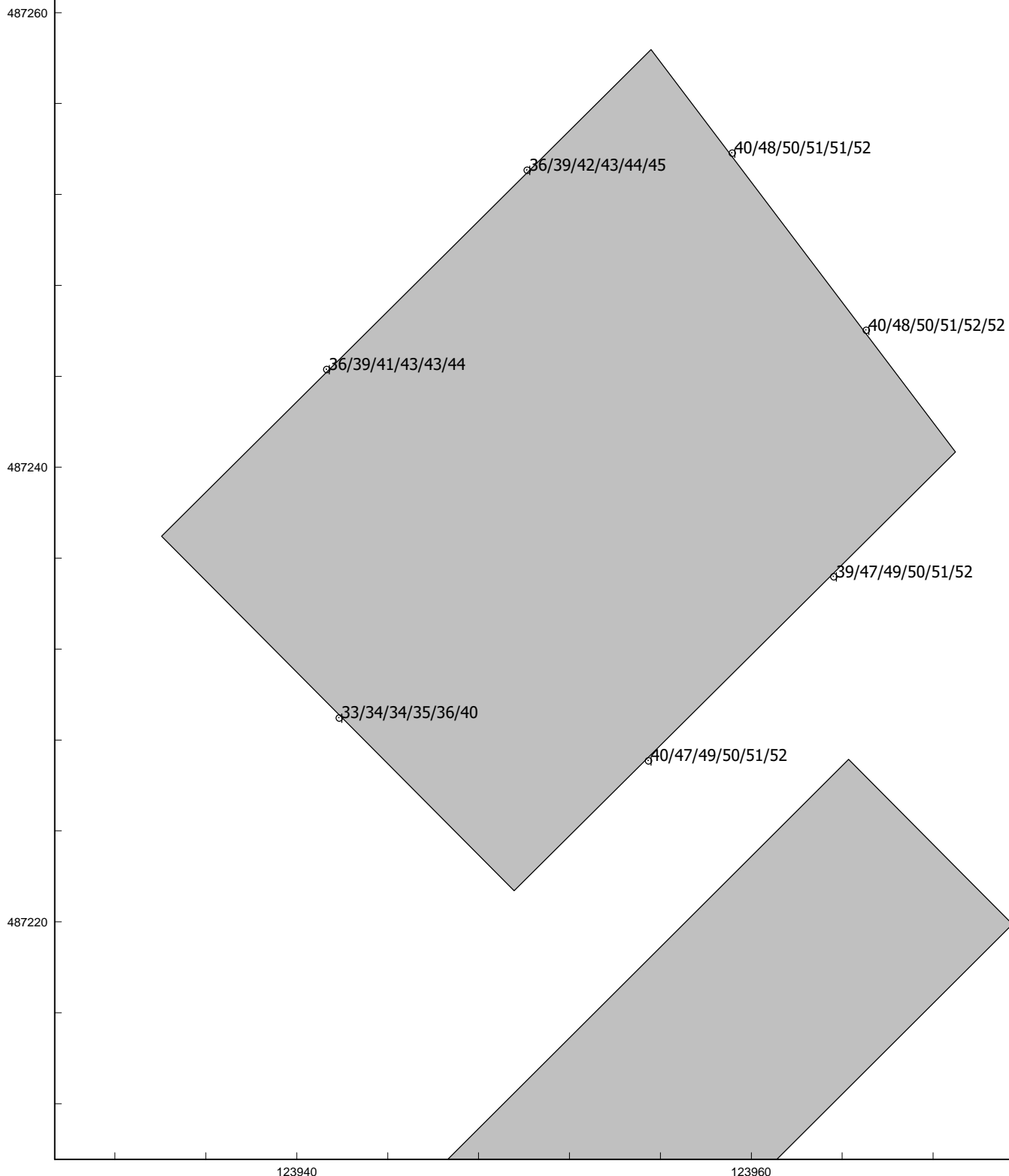




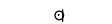

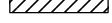


	Trambaan
	Weg
	Toetspunt
	Gebouw
	Kruising

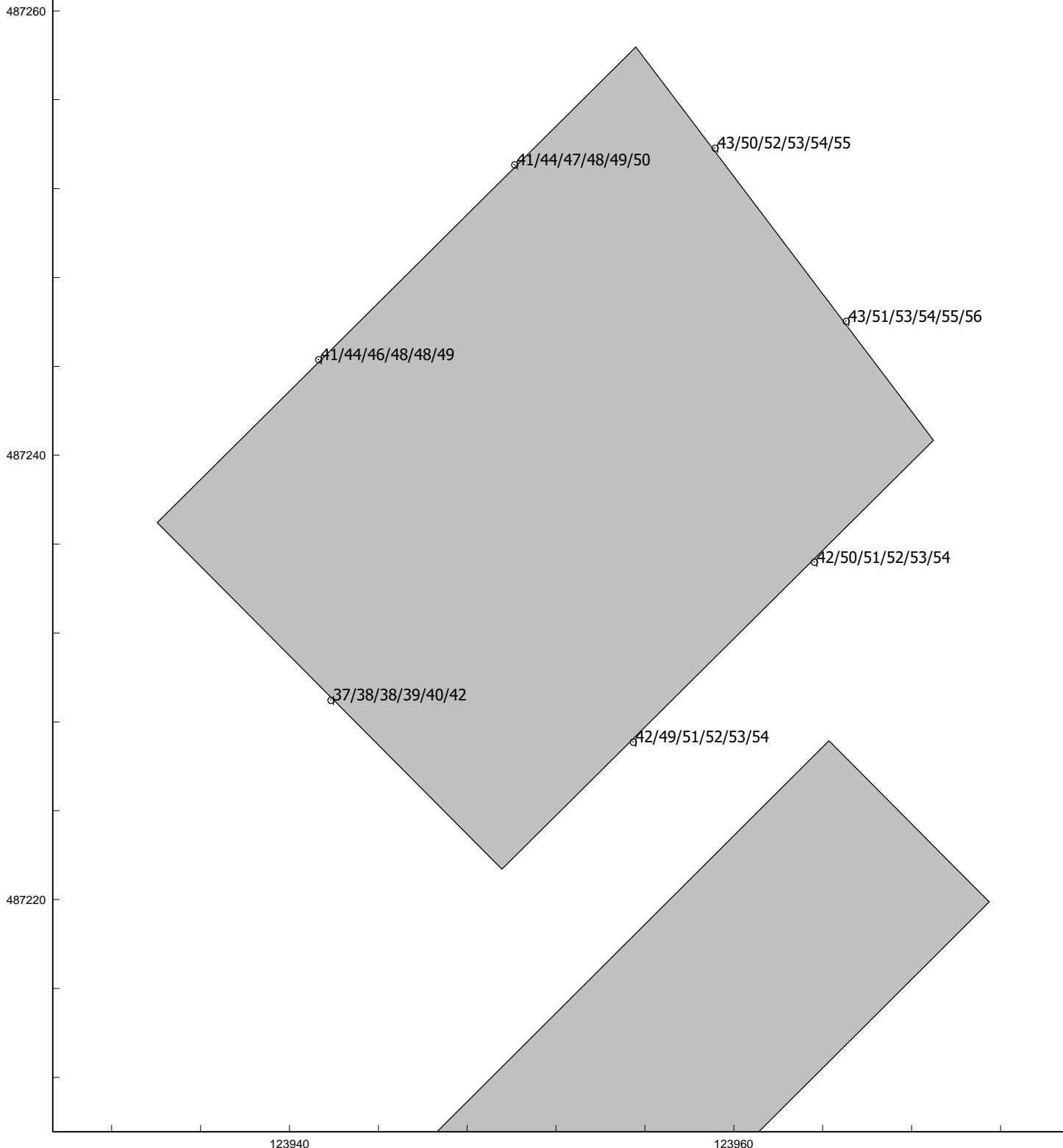
periode: Lden
Inclusief groepsreducties





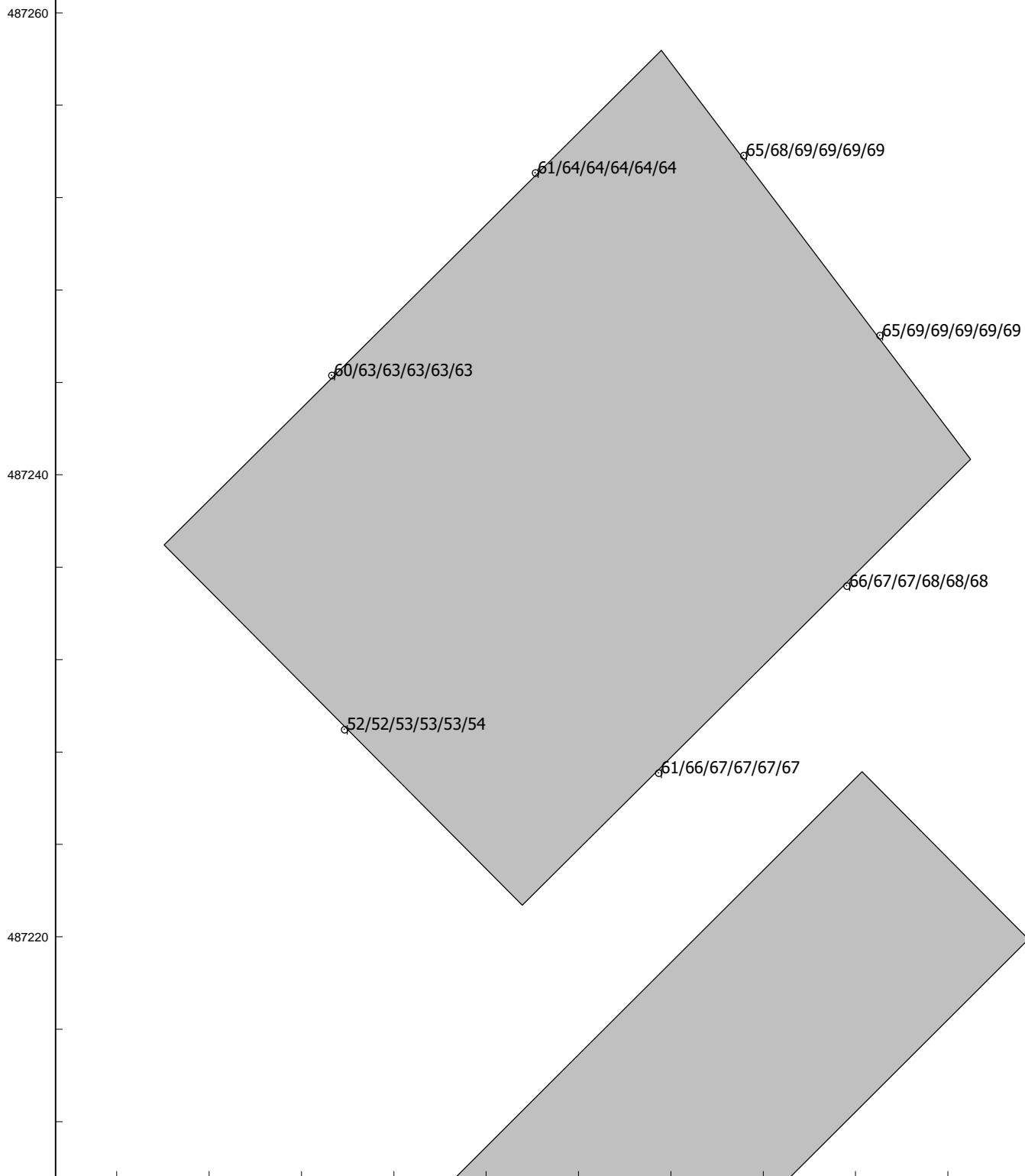
schaal = 1 : 250







	Trambaan
	Weg
	Toetspunt
	Gebouw
	Kruising
periode: Lden	
	
	
schaal = 1 : 250	





⊙	Toetspunt
■	Gebouw
periode:	Lden
	
	
schaal = 1 : 250	

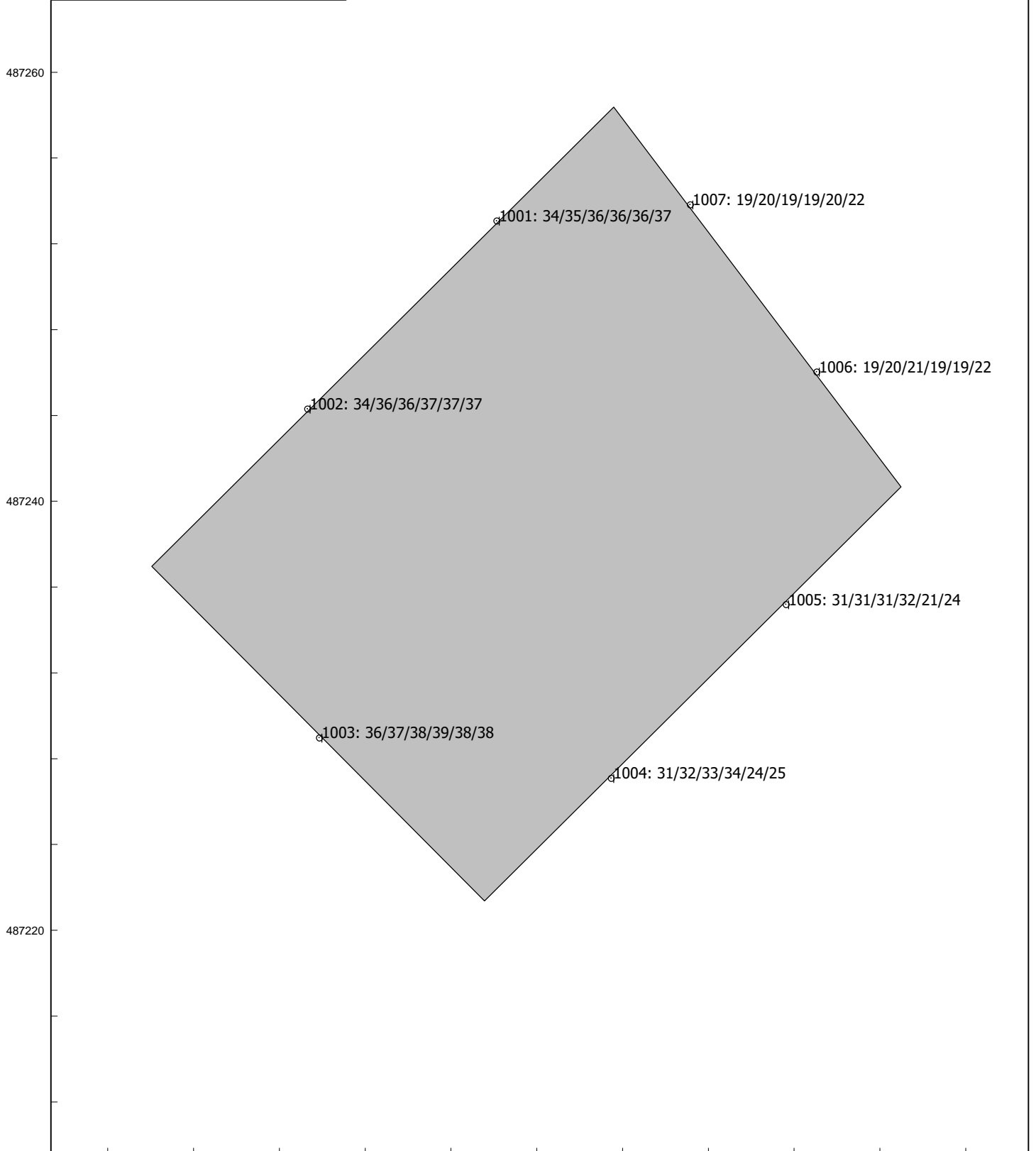


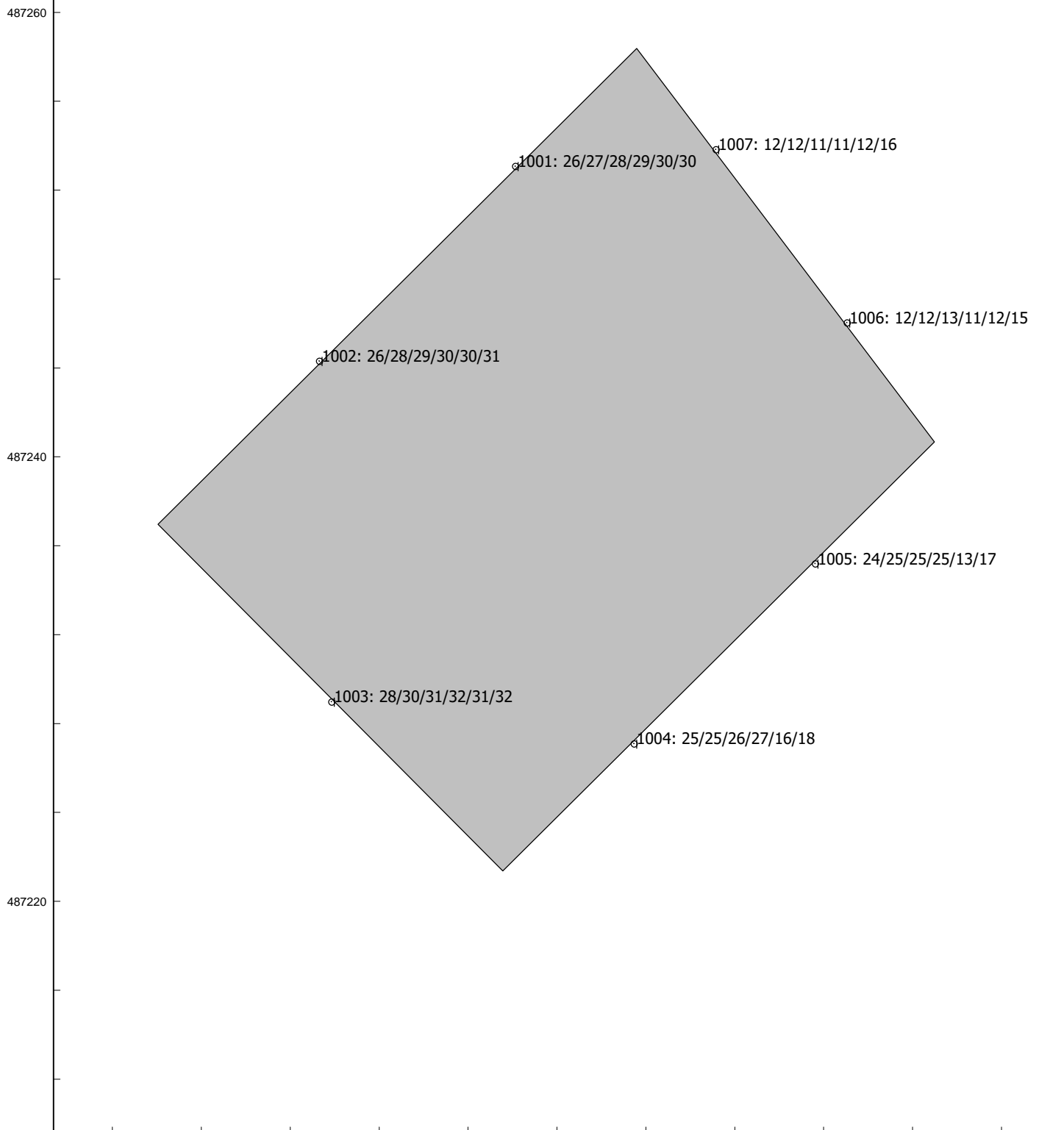
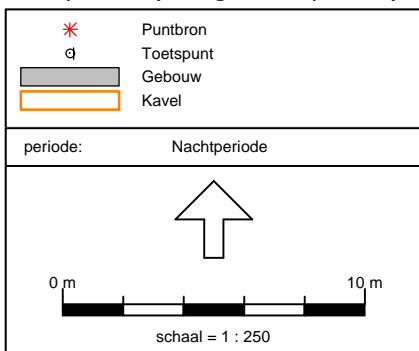
	Puntbron
	Toetspunt
	Gebouw
	Kavel





periode: Nachtperiode





schaal = 1 : 250

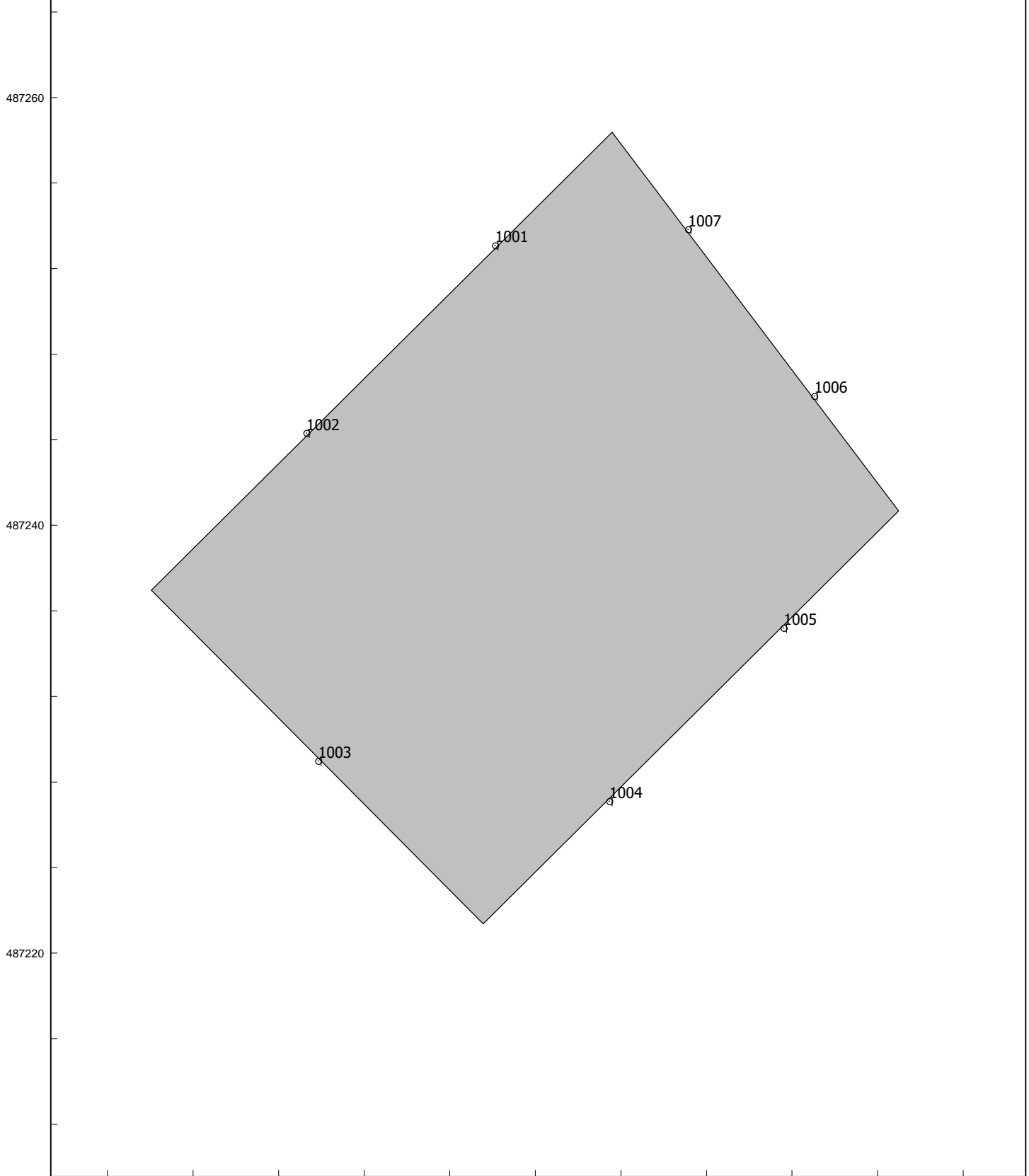




	Puntbron
	Toetspunt
	Gebouw
	Kavel



0 m 10 m
schaal = 1 : 250

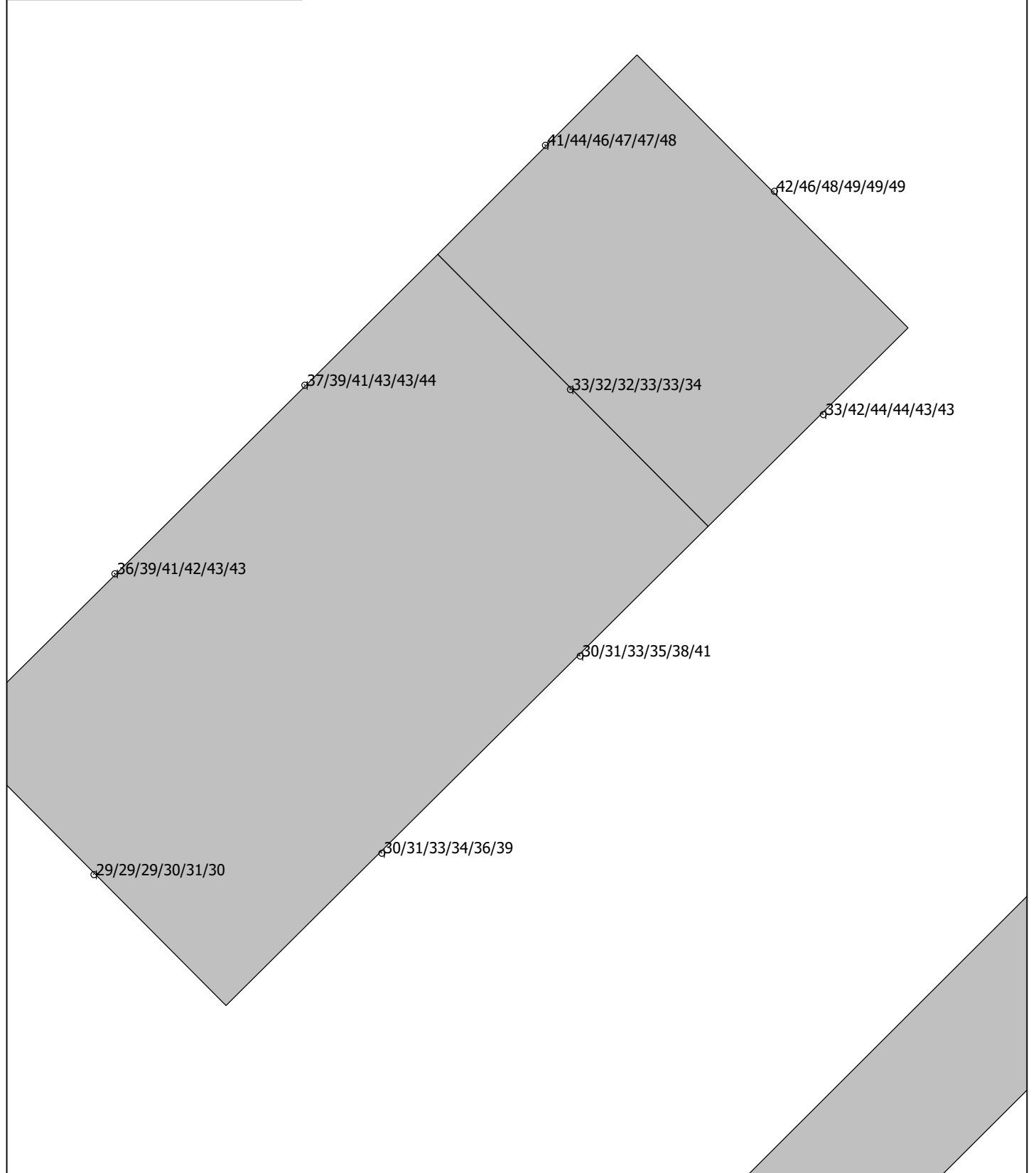




Bepaling L_{CUM} (excl aftrek) Kavel 10

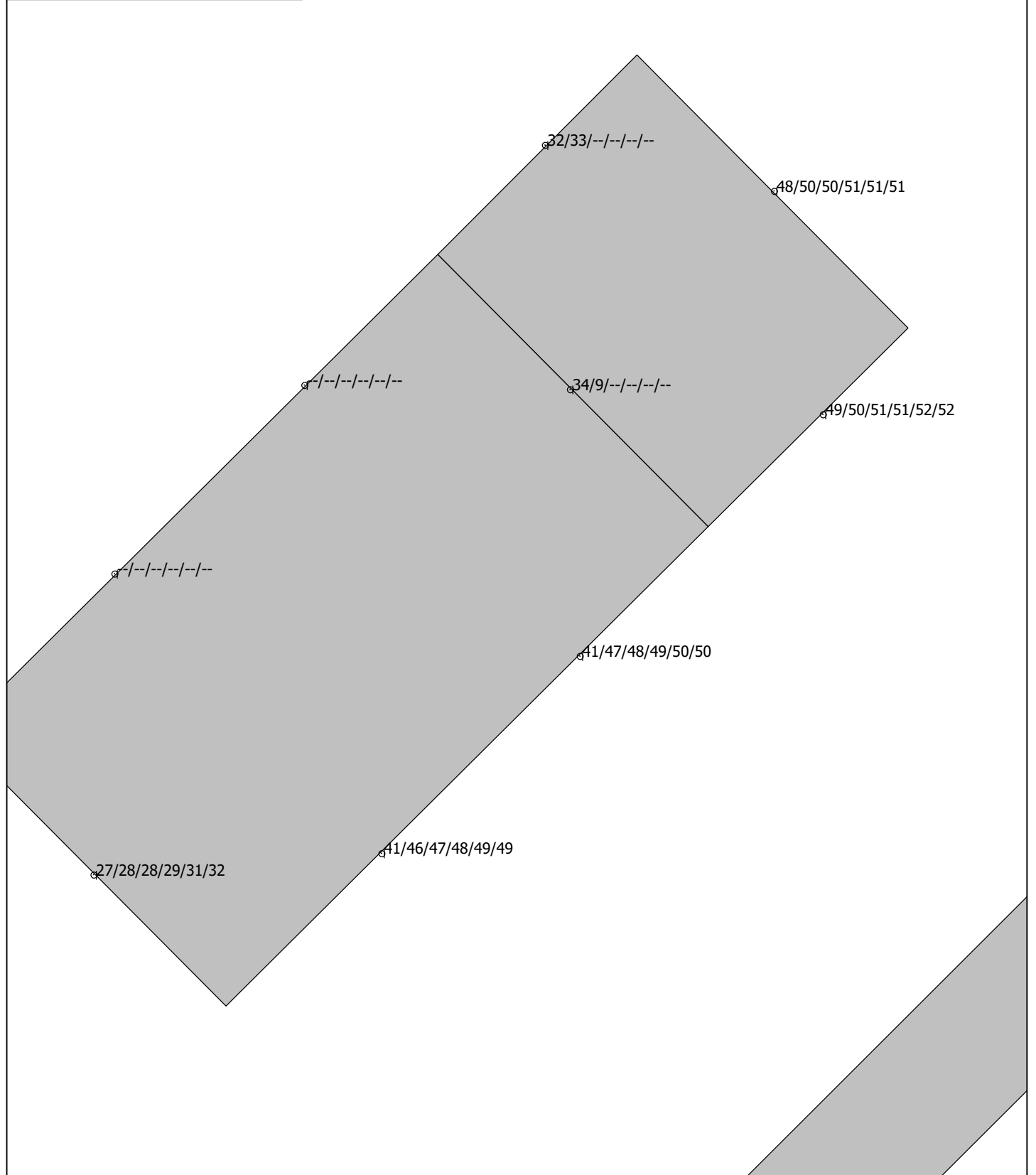
Alle waarden meenemen? nee
Aftrek 110 Wgh? nee

Waarneempunt	omschrijving	Hoogte	Wegverkeer				Rail			Industrie			Cummulatie	
			PH kade/ Panamalaan	Piet Hein tunnel	Czaar Peterstr	Wegen gecumuleerd	A'dam centraal - muiderpoort	Rail gecumuleerd		INIT met maatregelen	Industrie gecumuleerd		Maatgevende bron	
								L _{VL}	L _{RL}		L [*] _{RL}	L _{LIL}		
1001_A	kavel 10	3	40,9	-99,0	7,7	--	60,9	60,9	56,4	39,8	--	--	rail	60,7
1001_B	kavel 10	6	44,0	-99,0	8,5	--	63,57	63,6	59,0	41,0	--	--	rail	63,4
1001_C	kavel 10	9	46,7	-99,0	8,7	--	63,81	63,8	59,2	42,3	--	--	rail	63,7
1001_D	kavel 10	12	48,0	-99,0	8,9	--	63,98	64,0	59,4	42,7	--	--	rail	63,8
1001_E	kavel 10	15	48,8	-99,0	9,0	48,8	64,09	64,1	59,5	42,8	--	--	rail	64,3
1001_F	kavel 10	18	49,5	-99,0	8,8	49,5	64,12	64,1	59,5	42,8	--	--	rail	64,4
1002_A	kavel 10	3	41,2	-99,0	9,1	--	60,4	60,4	56,0	40,6	--	--	rail	60,2
1002_B	kavel 10	6	43,8	-99,0	9,6	--	62,65	62,7	58,1	42,0	--	--	rail	62,5
1002_C	kavel 10	9	46,4	-99,0	9,8	--	62,92	62,9	58,4	43,2	--	--	rail	62,8
1002_D	kavel 10	12	47,6	-99,0	10,0	--	63,11	63,1	58,6	43,4	--	--	rail	63,0
1002_E	kavel 10	15	48,4	-99,0	10,3	--	63,24	63,2	58,7	43,4	--	--	rail	63,1
1002_F	kavel 10	18	49,1	-99,0	10,4	49,1	63,3	63,3	58,7	43,5	--	--	rail	63,6
1003_A	kavel 10	3	36,2	29,6	23,4	--	51,88	--	--	41,7	--	--	Geen	cumulatie
1003_B	kavel 10	6	36,5	30,5	23,8	--	51,86	--	--	42,9	--	--	Geen	cumulatie
1003_C	kavel 10	9	36,8	31,8	24,4	--	52,76	--	--	44,0	--	--	Geen	cumulatie
1003_D	kavel 10	12	37,3	33,4	24,9	--	53,01	--	--	44,2	--	--	Geen	cumulatie
1003_E	kavel 10	15	37,2	35,7	25,7	--	52,8	--	--	43,5	--	--	Geen	cumulatie
1003_F	kavel 10	18	36,7	40,8	26,5	--	53,74	--	--	43,6	--	--	Geen	cumulatie
1004_A	kavel 10	3	33,6	41,4	24,3	--	61,01	61,0	56,6	36,0	--	--	rail	60,9
1004_B	kavel 10	6	36,0	49,0	24,9	49,0	65,98	66,0	61,3	36,8	--	--	rail	66,1
1004_C	kavel 10	9	38,1	50,7	25,4	50,7	66,54	66,5	61,8	37,9	--	--	rail	66,7
1004_D	kavel 10	12	40,6	51,8	26,0	51,8	66,77	66,8	62,0	38,8	--	--	rail	67,0
1004_E	kavel 10	15	45,2	52,2	26,6	52,2	66,84	66,8	62,1	36,1	--	--	rail	67,1
1004_F	kavel 10	18	47,5	52,9	27,3	52,9	67,07	67,1	62,3	36,3	--	--	rail	67,4
1005_A	kavel 10	3	32,2	41,0	23,7	--	65,93	65,9	61,2	35,6	--	--	rail	65,8
1005_B	kavel 10	6	35,8	49,3	24,3	49,3	67,12	67,1	62,4	36,2	--	--	rail	67,2
1005_C	kavel 10	9	38,4	51,0	24,9	51,0	67,41	67,4	62,6	37,1	--	--	rail	67,5
1005_D	kavel 10	12	41,3	52,0	25,4	52,0	67,66	67,7	62,9	37,8	--	--	rail	67,8
1005_E	kavel 10	15	46,7	52,4	26,0	52,4	67,69	67,7	62,9	37,2	--	--	rail	67,9
1005_F	kavel 10	18	48,0	53,0	26,5	53,0	67,79	67,8	63,0	37,7	--	--	rail	68,1
1006_A	kavel 10	3	39,1	40,4	28,7	--	65,11	65,1	60,5	22,9	--	--	rail	64,9
1006_B	kavel 10	6	44,0	49,5	30,2	49,5	68,79	68,8	64,0	23,3	--	--	rail	68,8
1006_C	kavel 10	9	47,0	51,1	30,2	51,1	69,1	69,1	64,2	24,4	--	--	rail	69,1
1006_D	kavel 10	12	48,6	52,0	30,2	53,7	69,33	69,3	64,5	24,8	--	--	rail	69,5
1006_E	kavel 10	15	51,0	52,3	30,2	54,7	69,37	69,4	64,5	25,1	--	--	rail	69,7
1006_F	kavel 10	18	52,2	52,7	30,1	55,5	69,33	69,3	64,5	27,3	--	--	rail	69,7
1007_A	kavel 10	3	38,7	40,4	27,2	--	64,77	64,8	60,1	22,2	--	--	rail	64,6
1007_B	kavel 10	6	43,1	49,4	28,6	49,4	68,48	68,5	63,7	23,0	--	--	rail	68,5
1007_C	kavel 10	9	46,3	51,0	29,0	51,0	68,8	68,8	64,0	23,7	--	--	rail	68,9
1007_D	kavel 10	12	48,1	51,8	29,0	51,8	69,02	69,0	64,2	24,4	--	--	rail	69,1
1007_E	kavel 10	15	50,5	52,1	29,0	54,4	69,08	69,1	64,2	24,9	--	--	rail	69,4
1007_F	kavel 10	18	51,9	52,5	29,0	55,2	69,04	69,0	64,2	26,7	--	--	rail	69,4


⊙	Toetspunt
■	Gebouw
periode: groep:	Lden Piet Heinkade/Panamalaan Inclusief groepsreducties
	
 schaal = 1 : 400	




⊙	Toetspunt
■	Gebouw
periode: groep:	Lden Piet Heintunnel Inclusief groepsreducties
	
	
schaal = 1 : 400	

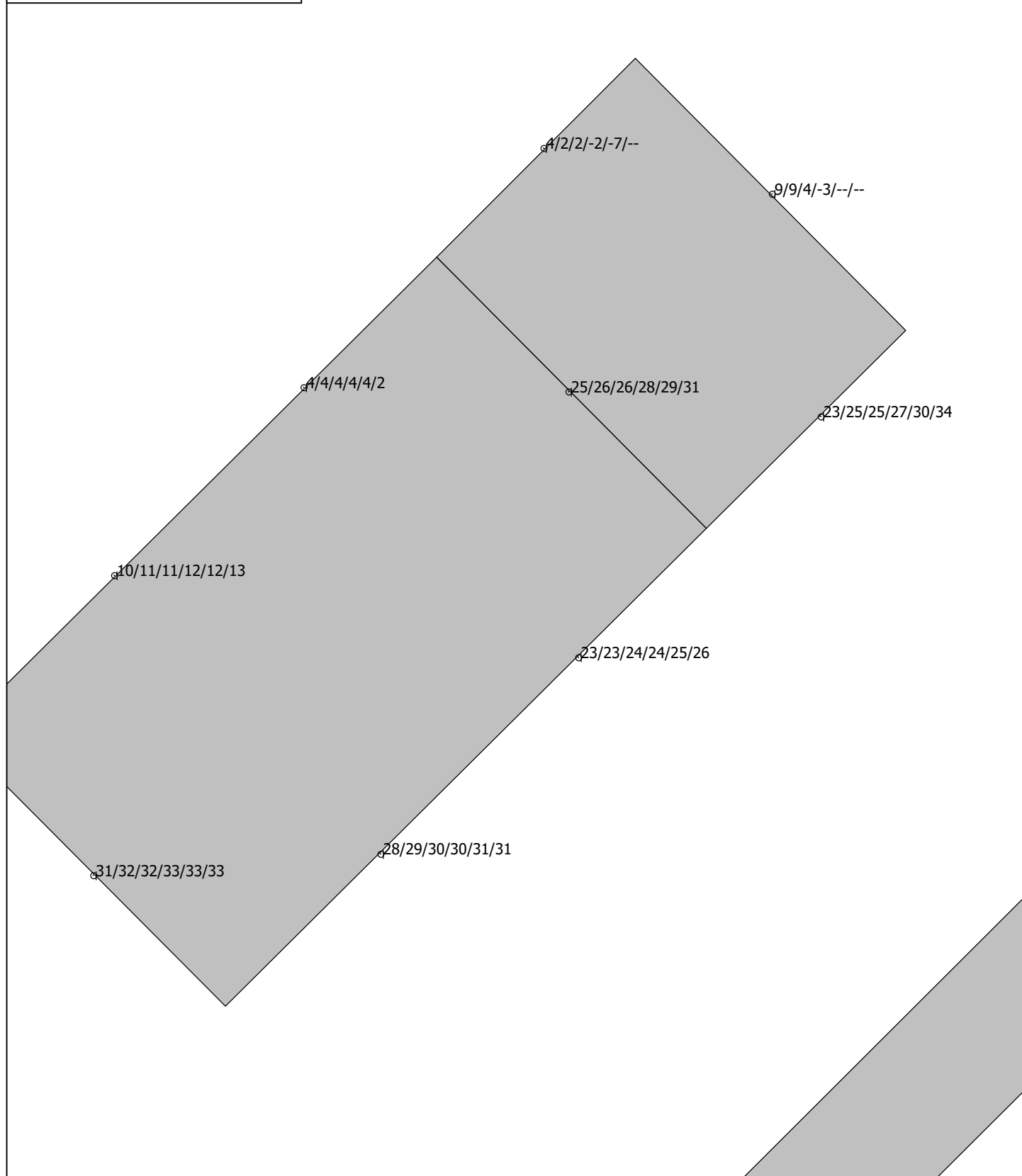



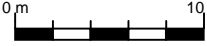
⊙	Toetspunt
■	Gebouw
periode: groep:	Lden Czaar Peterstraat Inclusief groepsreducties

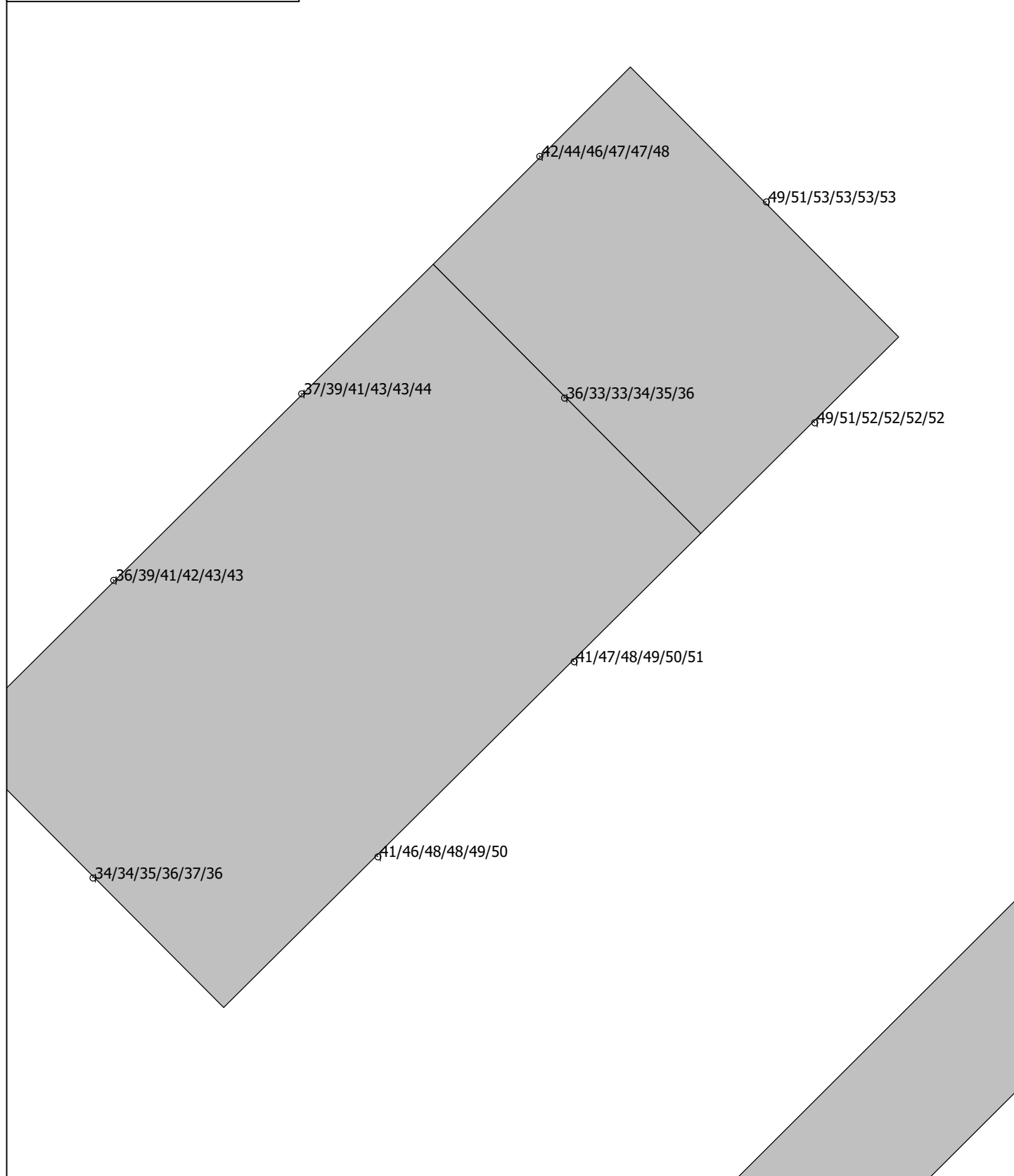


0 m  10 m


schaal = 1 : 400



⊙	Toetspunt
■	Gebouw
periode:	Lden Inclusief groepsreducties
	
	
schaal = 1 : 400	




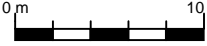
⊙	Toetspunt
■	Gebouw
periode:	Lden

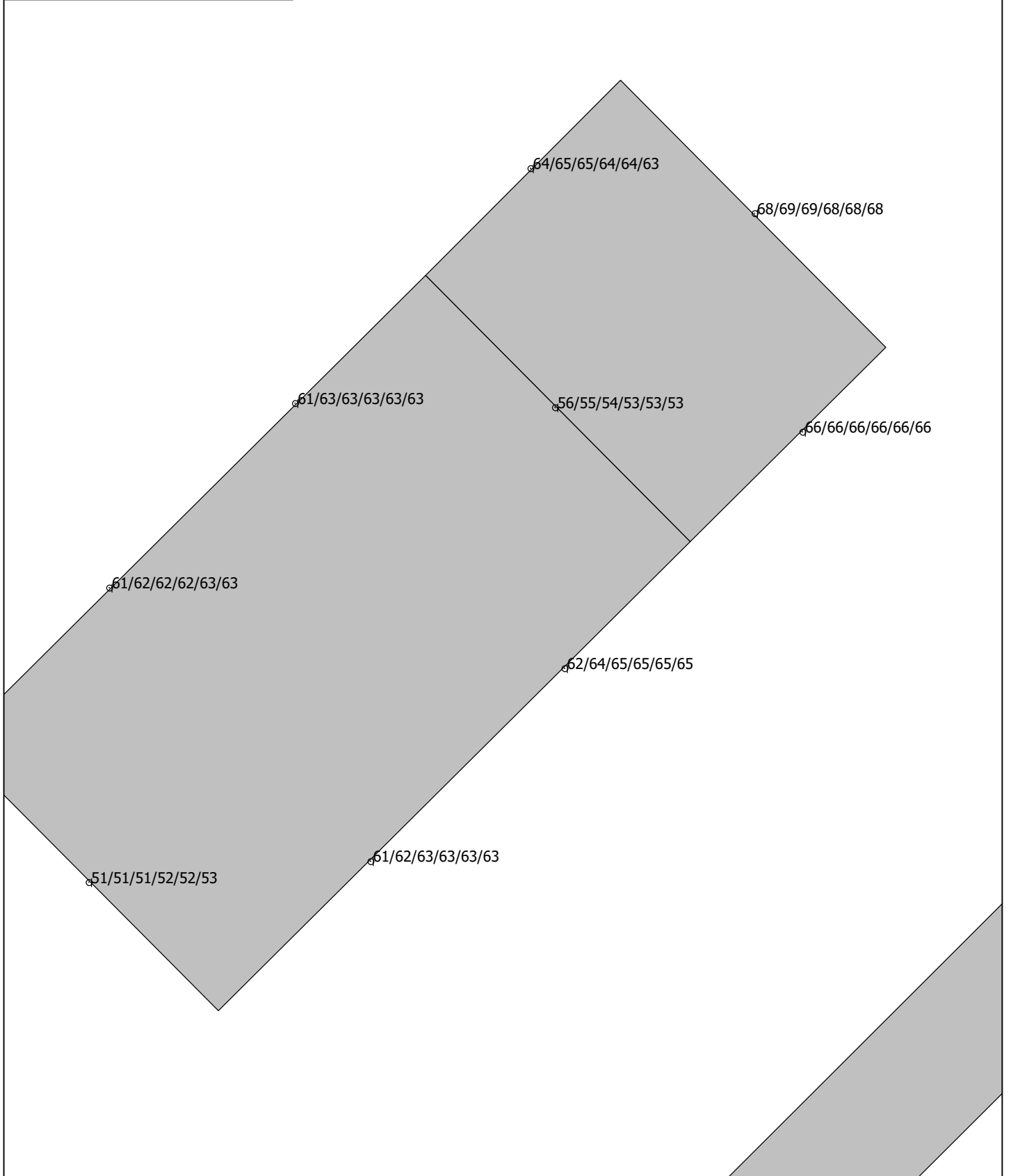





0 m 10 m

schaal = 1 : 400





⊙	Toetspunt
■	Gebouw
periode:	Lden
	
	
schaal = 1 : 400	

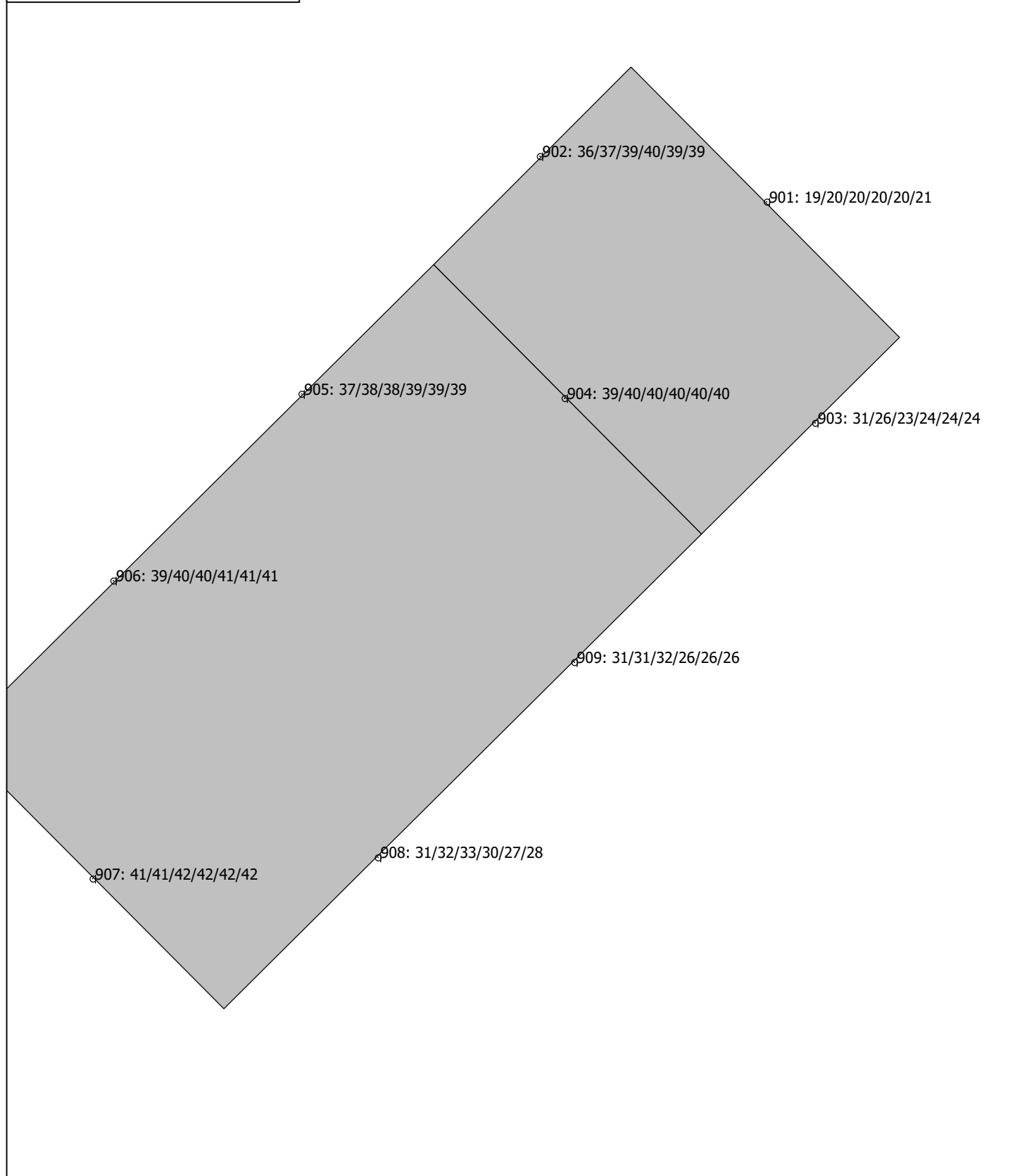





	Puntbron
	Toetspunt
	Gebouw

periode: Nachtperiode





schaal = 1 : 400

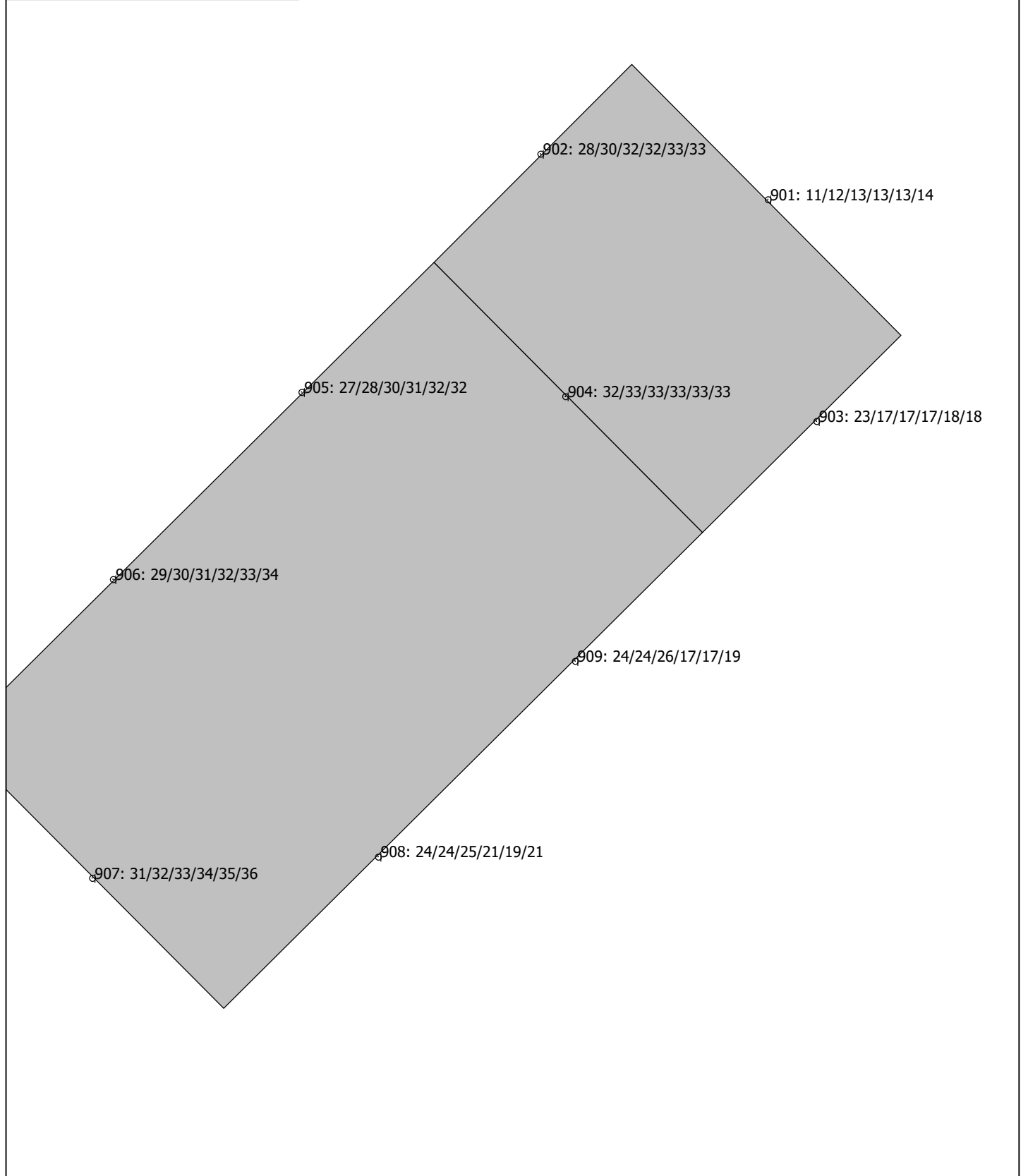


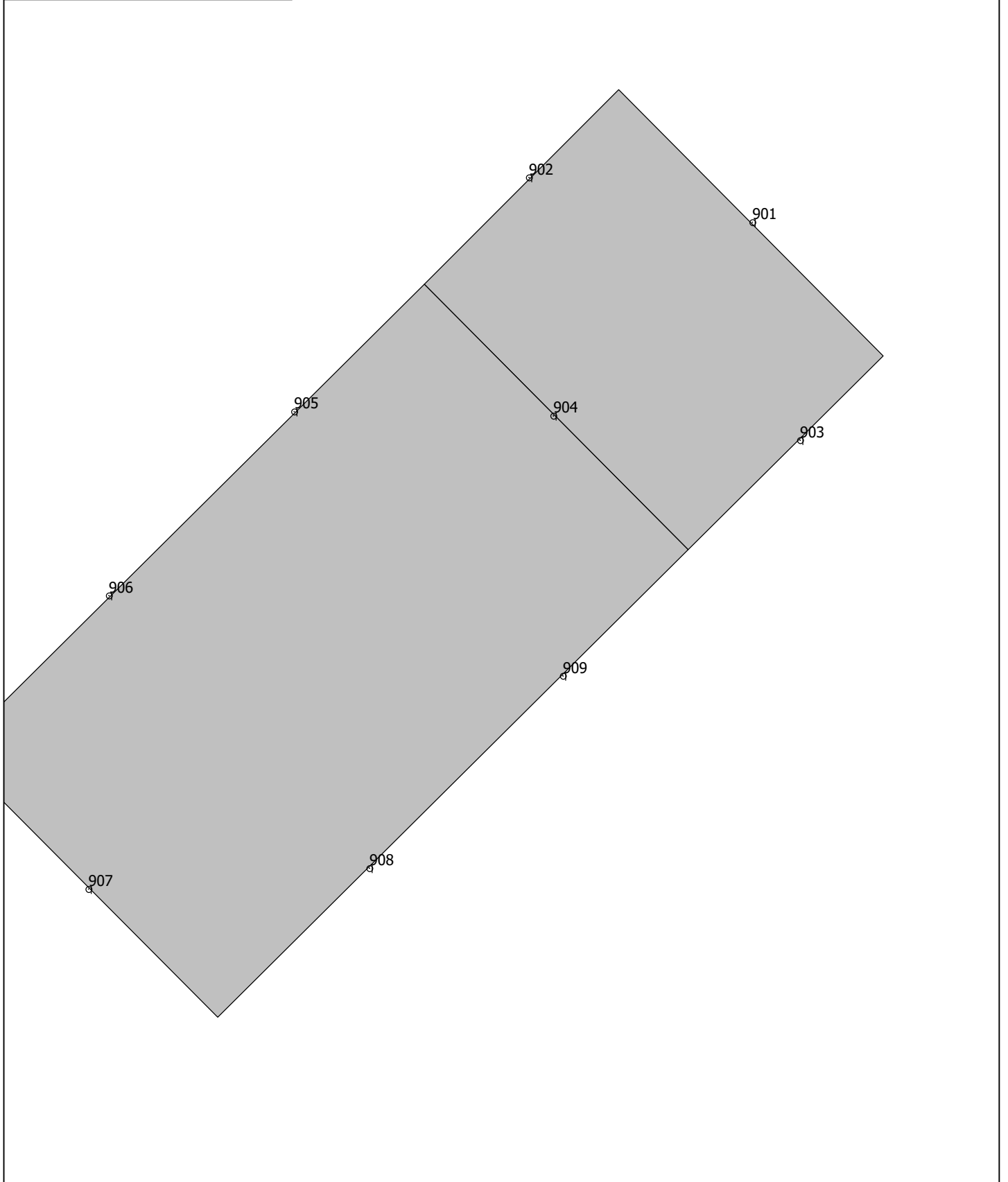
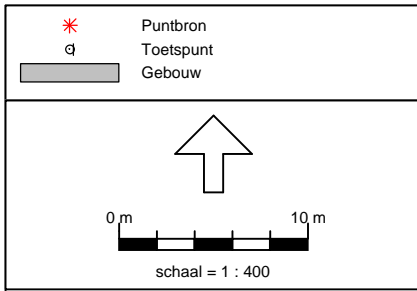
 Puntbron
 Toetspunt
 Gebouw

periode: Nachtperiode



schaal = 1 : 400







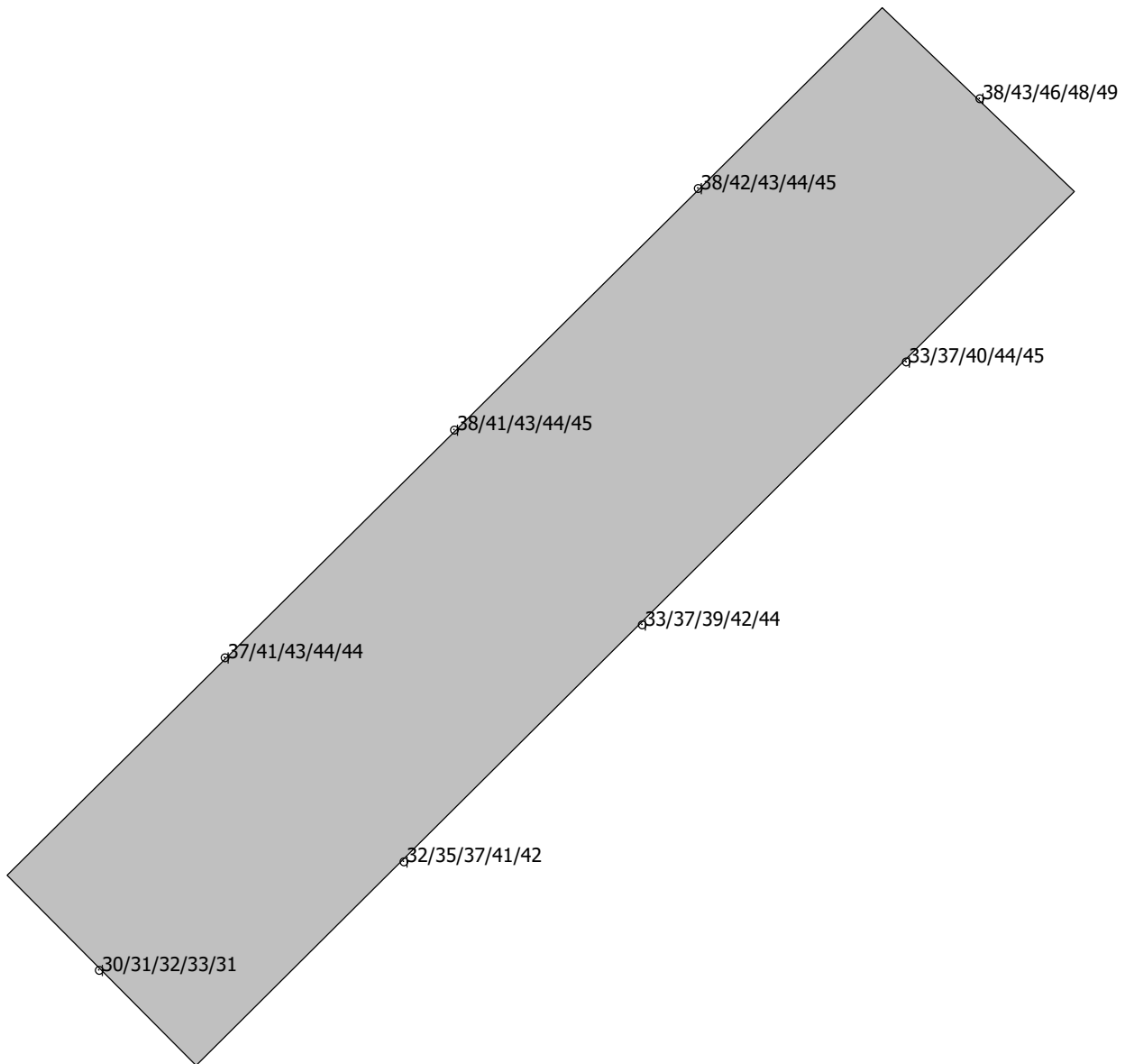
Bepaling L_{CUM} (excl aftrek) Kavel 9



Alle waarden meenemen? nee
Aftrek 110 Wgh? nee

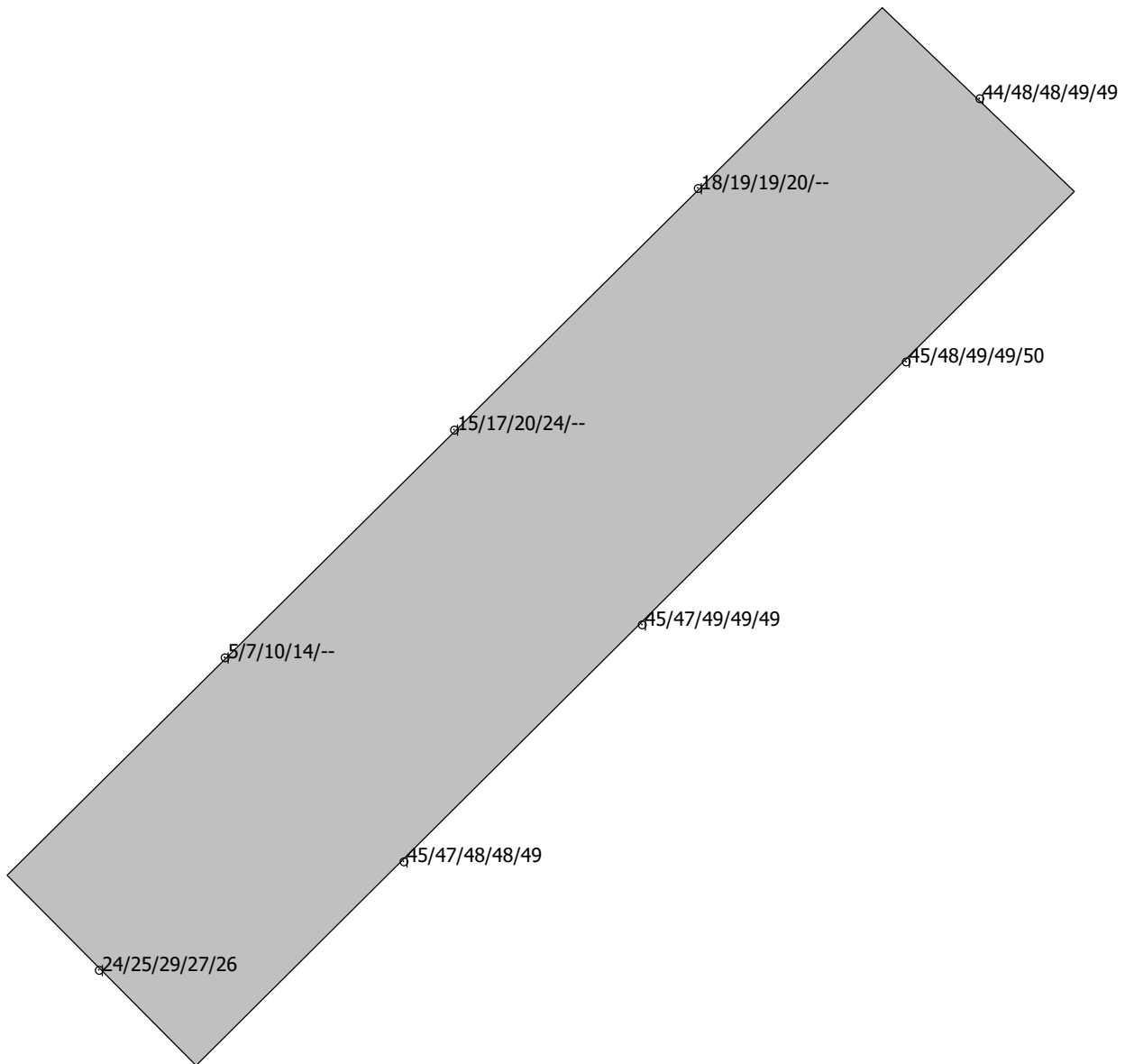
Waarneempunt	omschrijving	Hoogte	Wegverkeer				Rail			Industrie			Cummulatie	
			PH kade/ Panamalaan	Piet Hein tunnel	Czaar Peterstr	Wegen gecumuleerd	A'dam centraal - muiderpoort	Rail gecumuleerd		INIT met maatregelen	Industrie gecumuleerd		Maatgevende bron	
								L _{VL}	L _{RL}	L _{IL}	L _{LIL}	L _{*RL}		
901_A	kavel 9	8	46,8	50,2	8,8	50,2	68,3	68,3	63,5	23,2	--	--	rail	68,4
901_B	kavel 9	16	51,2	51,5	9,4	54,4	68,67	68,7	63,8	23,8	--	--	rail	69,0
901_C	kavel 9	24	53,4	52,4	4,0	55,9	68,5	68,5	63,7	23,8	--	--	rail	69,0
901_D	kavel 9	32	53,9	52,8	-2,8	56,4	68,22	68,2	63,4	23,7	--	--	rail	68,9
901_E	kavel 9	40	54,2	53,0	-99,0	56,6	67,91	67,9	63,1	23,6	--	--	rail	68,7
901_F	kavel 9	48	54,3	53,1	-99,0	56,7	67,55	67,6	62,8	23,7	--	--	rail	68,4
902_A	kavel 9	8	46,4	34,4	3,8	--	64,16	64,2	59,6	44,3	--	--	rail	64,0
902_B	kavel 9	16	49,1	34,9	2,3	49,1	64,54	64,5	59,9	44,4	--	--	rail	64,7
902_C	kavel 9	24	50,9	-99,0	1,5	50,9	64,51	64,5	59,9	44,6	--	--	rail	64,9
902_D	kavel 9	32	51,9	-99,0	-1,8	51,9	64	64,0	59,4	44,5	--	--	rail	64,6
902_E	kavel 9	40	52,4	-99,0	-6,7	52,4	63,61	63,6	59,0	44,4	--	--	rail	64,3
902_F	kavel 9	48	52,7	-99,0	-99,0	52,7	63,3	63,3	58,7	44,3	--	--	rail	64,1
903_A	kavel 9	8	38,1	50,6	22,6	50,6	65,89	65,9	61,2	33,2	--	--	rail	66,1
903_B	kavel 9	16	46,9	52,2	24,8	52,2	66,34	66,3	61,6	27,4	--	--	rail	66,7
903_C	kavel 9	24	48,6	53,0	25,4	54,3	66,36	66,4	61,6	27,2	--	--	rail	67,0
903_D	kavel 9	32	48,5	53,3	26,8	54,6	66,21	66,2	61,5	26,8	--	--	rail	66,9
903_E	kavel 9	40	48,5	53,5	29,6	53,5	66,01	66,0	61,3	27,7	--	--	rail	66,5
903_F	kavel 9	48	48,4	53,6	33,9	53,6	65,74	65,7	61,1	28,0	--	--	rail	66,3
904_A	kavel 9	24	37,6	35,5	25,2	--	56,06	56,1	51,9	44,5	--	--	rail	55,9
904_B	kavel 9	29	37,4	11,0	25,6	--	54,5	--	--	44,8	--	--	Geen	! cumulatie
904_C	kavel 9	34	37,3	-99,0	26,1	--	54,22	--	--	44,7	--	--	Geen	! cumulatie
904_D	kavel 9	39	37,8	-99,0	27,6	--	53,19	--	--	44,7	--	--	Geen	! cumulatie
904_E	kavel 9	44	38,5	-99,0	29,3	--	53,07	--	--	44,6	--	--	Geen	! cumulatie
904_F	kavel 9	49	39,2	-99,0	31,0	--	52,96	--	--	44,4	--	--	Geen	! cumulatie
905_A	kavel 9	3	41,5	-99,0	4,3	--	61,11	61,1	56,7	44,9	--	--	rail	61,0
905_B	kavel 9	6	44,0	-99,0	4,3	--	62,6	62,6	58,1	46,4	--	--	rail	62,4
905_C	kavel 9	9	46,5	-99,0	4,3	--	62,91	62,9	58,4	46,5	--	--	rail	62,8
905_D	kavel 9	12	47,6	-99,0	4,3	--	63,13	63,1	58,6	46,5	--	--	rail	63,0
905_E	kavel 9	15	48,5	-99,0	4,3	--	63,32	63,3	58,8	46,5	--	--	rail	63,2
905_F	kavel 9	18	49,0	-99,0	2,4	49,0	63,43	63,4	58,9	46,6	--	--	rail	63,7
906_A	kavel 9	3	41,3	-99,0	10,3	--	60,91	60,9	56,5	47,6	--	--	rail	60,8
906_B	kavel 9	6	43,6	-99,0	10,7	--	61,7	61,7	57,2	48,3	--	--	rail	61,5
906_C	kavel 9	9	46,1	-99,0	11,2	--	62,14	62,1	57,6	48,3	--	--	rail	62,0
906_D	kavel 9	12	47,1	-99,0	11,7	--	62,39	62,4	57,9	48,3	--	--	rail	62,2
906_E	kavel 9	15	47,9	-99,0	12,4	--	62,61	62,6	58,1	48,3	--	--	rail	62,5
906_F	kavel 9	18	48,5	-99,0	13,3	--	62,77	62,8	58,2	48,4	--	--	rail	62,6
907_A	kavel 9	3	33,5	29,0	30,7	--	50,72	--	--	47,2	--	--	Geen	! cumulatie
907_B	kavel 9	6	33,8	29,7	31,5	--	50,96	--	--	48,1	--	--	Geen	! cumulatie
907_C	kavel 9	9	34,1	29,8	32,4	--	51,37	--	--	48,2	--	--	Geen	! cumulatie
907_D	kavel 9	12	34,7	31,0	32,9	--	51,75	--	--	48,2	--	--	Geen	! cumulatie
907_E	kavel 9	15	35,7	33,5	32,9	--	51,92	--	--	48,3	--	--	Geen	! cumulatie
907_F	kavel 9	18	35,0	33,7	32,9	--	52,56	--	--	48,4	--	--	Geen	! cumulatie
908_A	kavel 9	3	35,3	42,5	28,3	--	60,65	60,7	56,2	36,3	--	--	rail	60,5

Waarneempunt	omschrijving	Hoogte	Wegverkeer				Rail			Industrie			Cummulatie	
			PH kade/ Panamalaan	Piet Hein tunnel	Czaar Peterstr	Wegen gecumuleerd	A'dam centraal - muiderpoort	Rail gecumuleerd		INIT met maatregelen	Industrie gecumuleerd		Maatgevende bron	
								L _{RL}	L* _{RL}		L _{LIL}	L* _{LIL}		
m	L _{VL}	L _{VL}	L _{VL}	L _{VL}	L _{RL}	L _{RL}	L* _{RL}	L _{LIL}	L _{LIL}	L* _{LIL}				
908_B	kavel 9	6	36,2	48,0	29,1	--	61,99	62,0	57,5	37,4	--	--	rail	61,8
908_C	kavel 9	9	37,6	49,3	30,0	49,3	62,69	62,7	58,2	37,7	--	--	rail	63,1
908_D	kavel 9	12	39,3	50,1	30,3	50,1	63	63,0	58,5	37,2	--	--	rail	63,5
908_E	kavel 9	15	41,3	50,9	30,5	50,9	63,26	63,3	58,7	37,1	--	--	rail	63,8
908_F	kavel 9	18	44,1	51,3	30,5	51,3	63,47	63,5	58,9	37,2	--	--	rail	64,0
909_A	kavel 9	3	34,9	42,6	22,7	--	62,47	62,5	57,9	35,1	--	--	rail	62,3
909_B	kavel 9	6	36,5	48,7	22,9	48,7	64,18	64,2	59,6	36,0	--	--	rail	64,4
909_C	kavel 9	9	38,2	50,1	23,5	50,1	64,62	64,6	60,0	36,9	--	--	rail	64,9
909_D	kavel 9	12	40,1	51,1	24,1	51,1	64,86	64,9	60,2	35,9	--	--	rail	65,2
909_E	kavel 9	15	42,7	51,5	25,0	51,5	64,99	65,0	60,3	36,0	--	--	rail	65,4
909_F	kavel 9	18	46,3	51,9	25,7	51,9	65,07	65,1	60,4	36,0	--	--	rail	65,5


⊙	Toetspunt
▭	Gebouw
periode: groep:	Lden Piet Heinkade/Panamalaan Inclusief groepsreducties
	
	
schaal = 1 : 400	




⊙	Toetspunt
■	Gebouw
periode: groep:	Lden Piet Heintunnel Inclusief groepsreducties
	
	
schaal = 1 : 400	

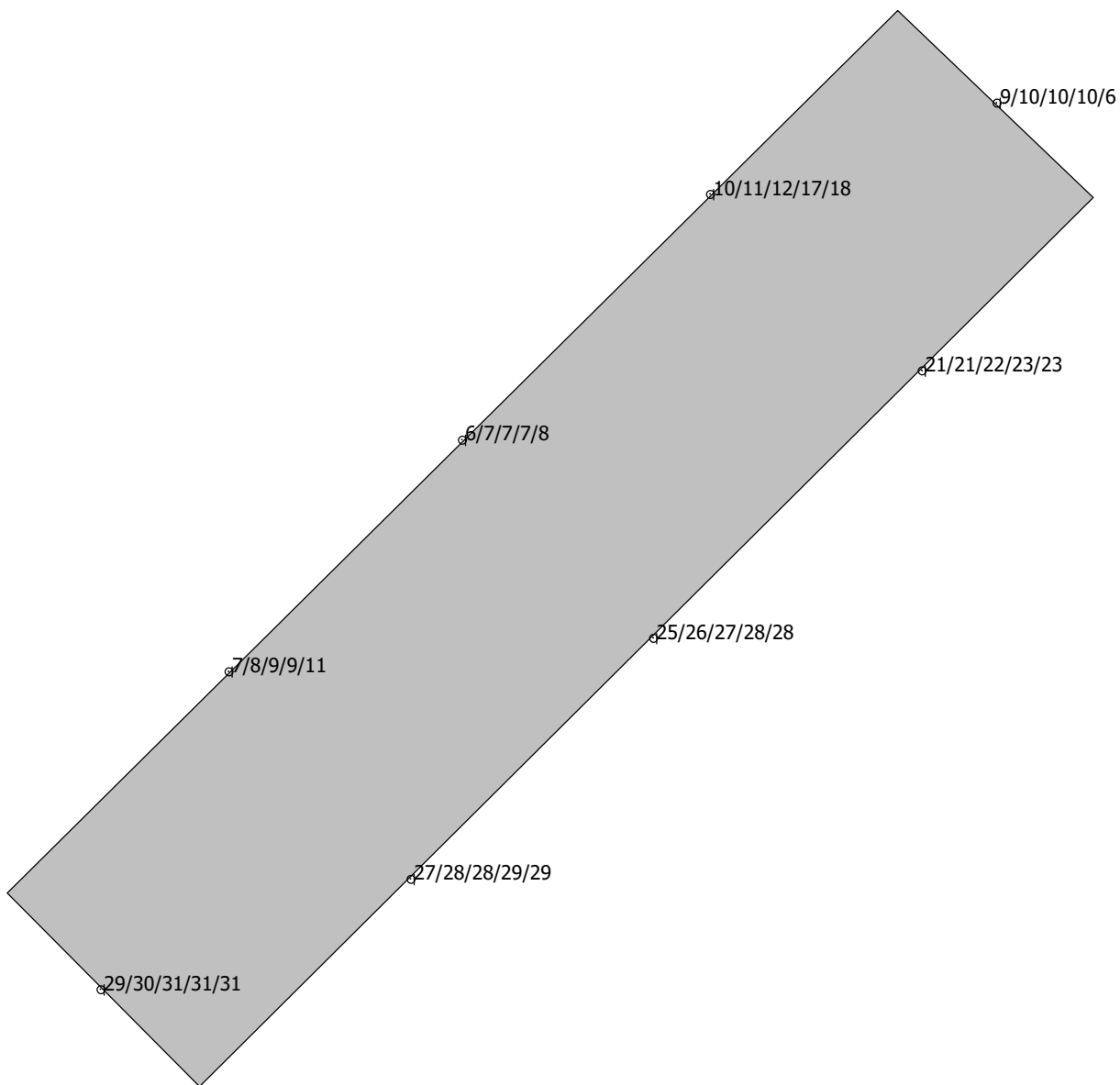



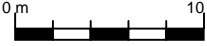
⊙	Toetspunt
▭	Gebouw
periode: groep:	Lden Czaar Peterstraat Inclusief groepsreducties

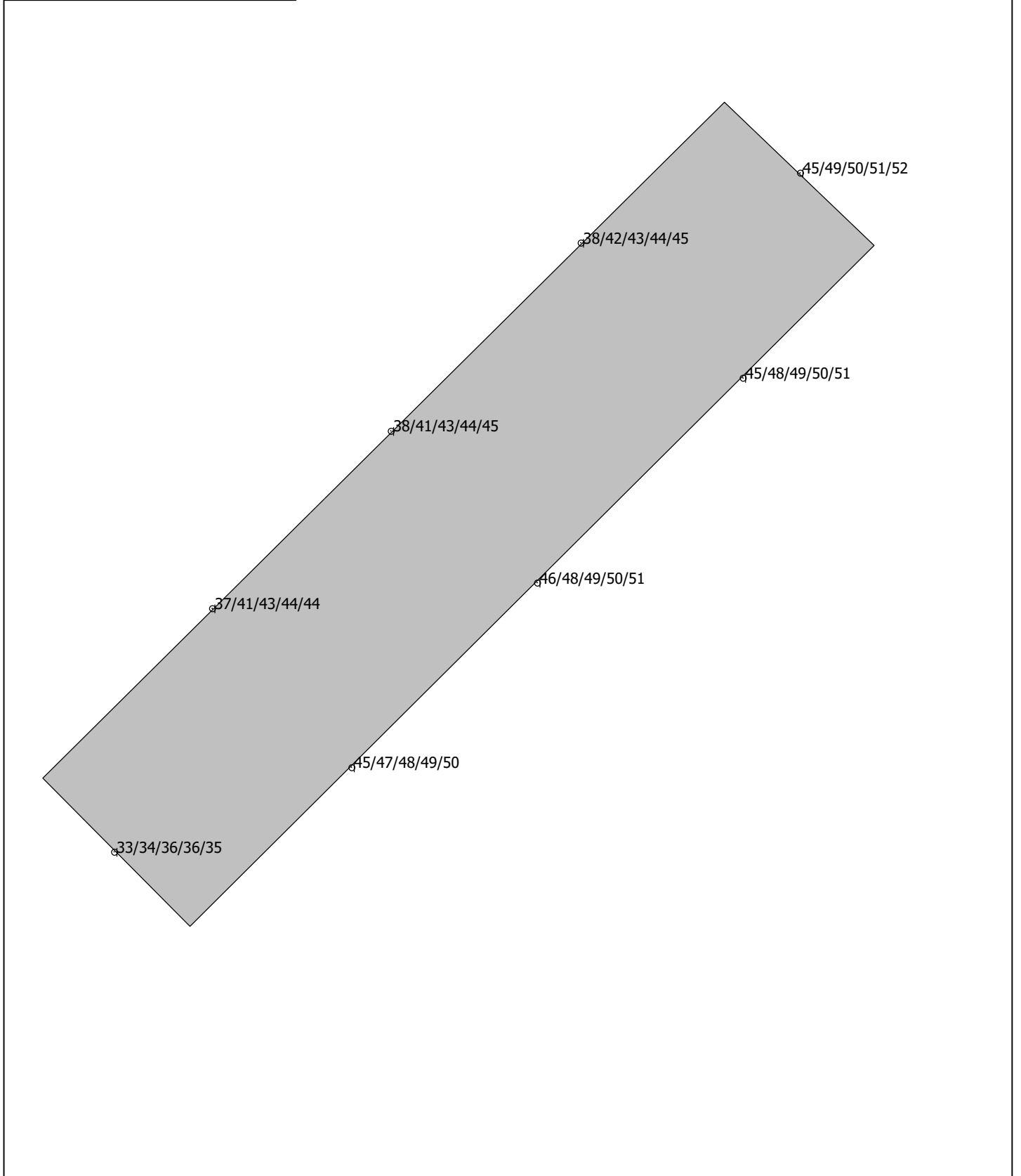



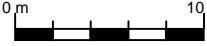
0 m  10 m

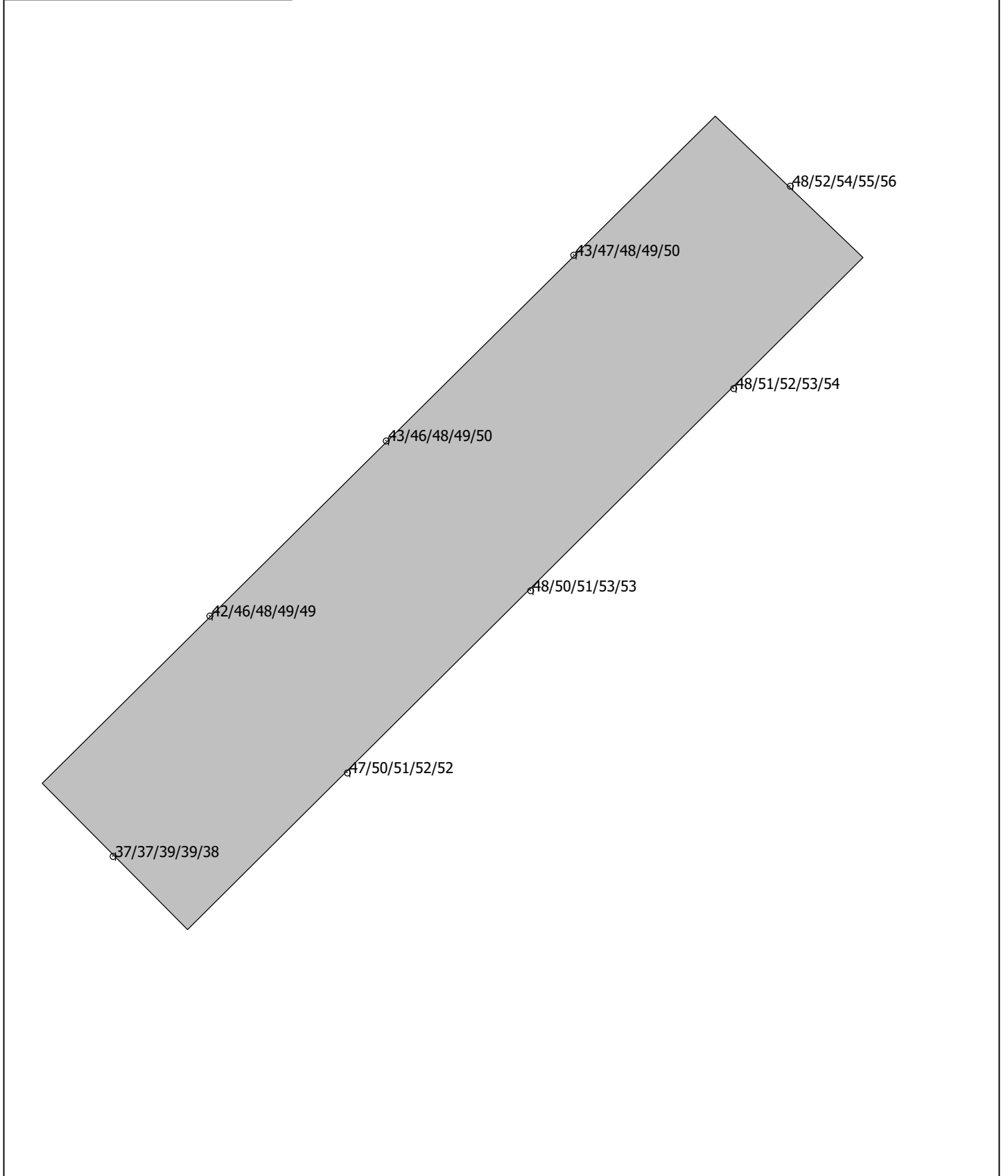
schaal = 1 : 400


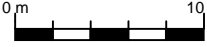


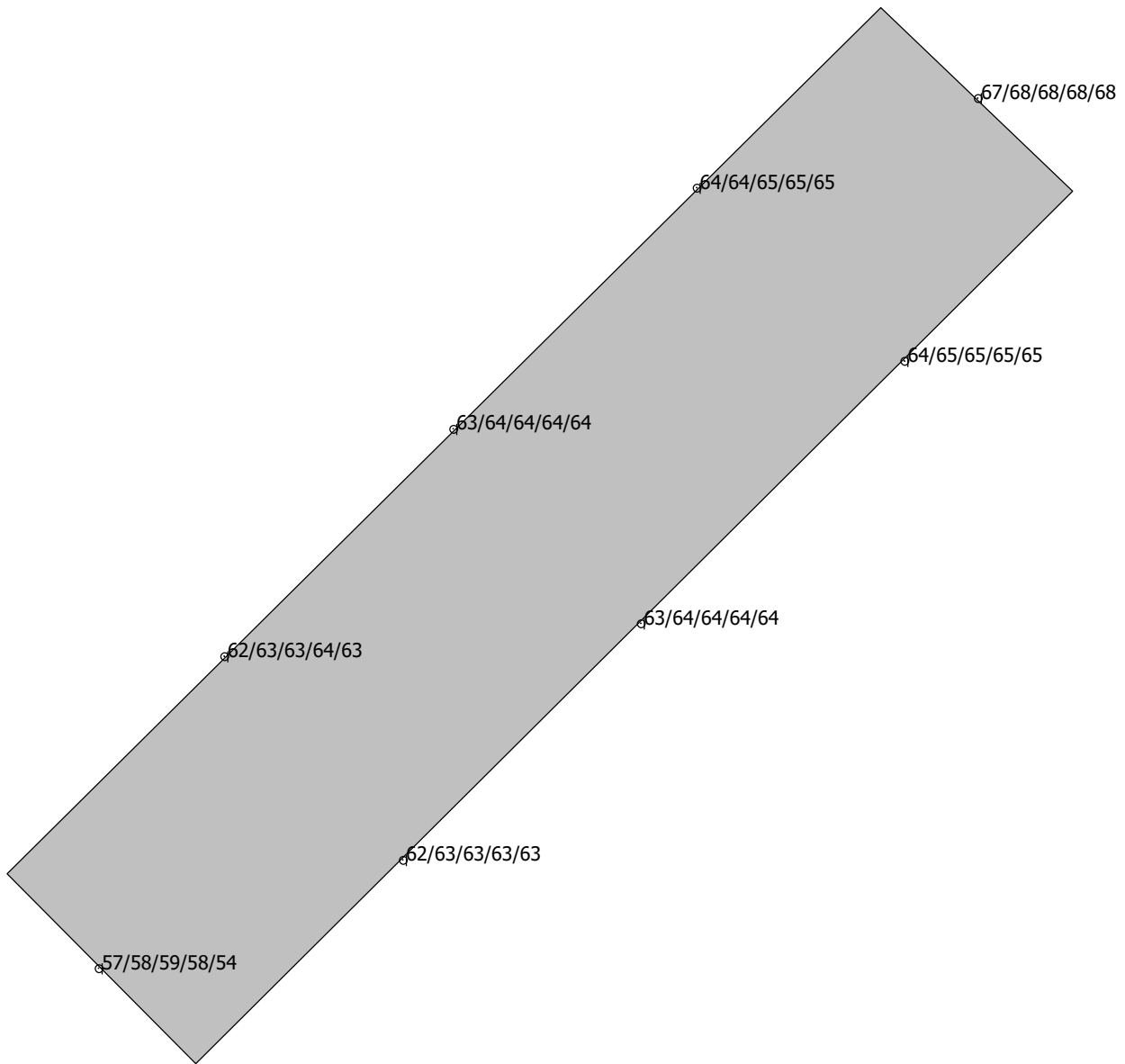
⊙	Toetspunt
■	Gebouw
periode:	Lden Inclusief groepsreducties
	
	
schaal = 1 : 400	

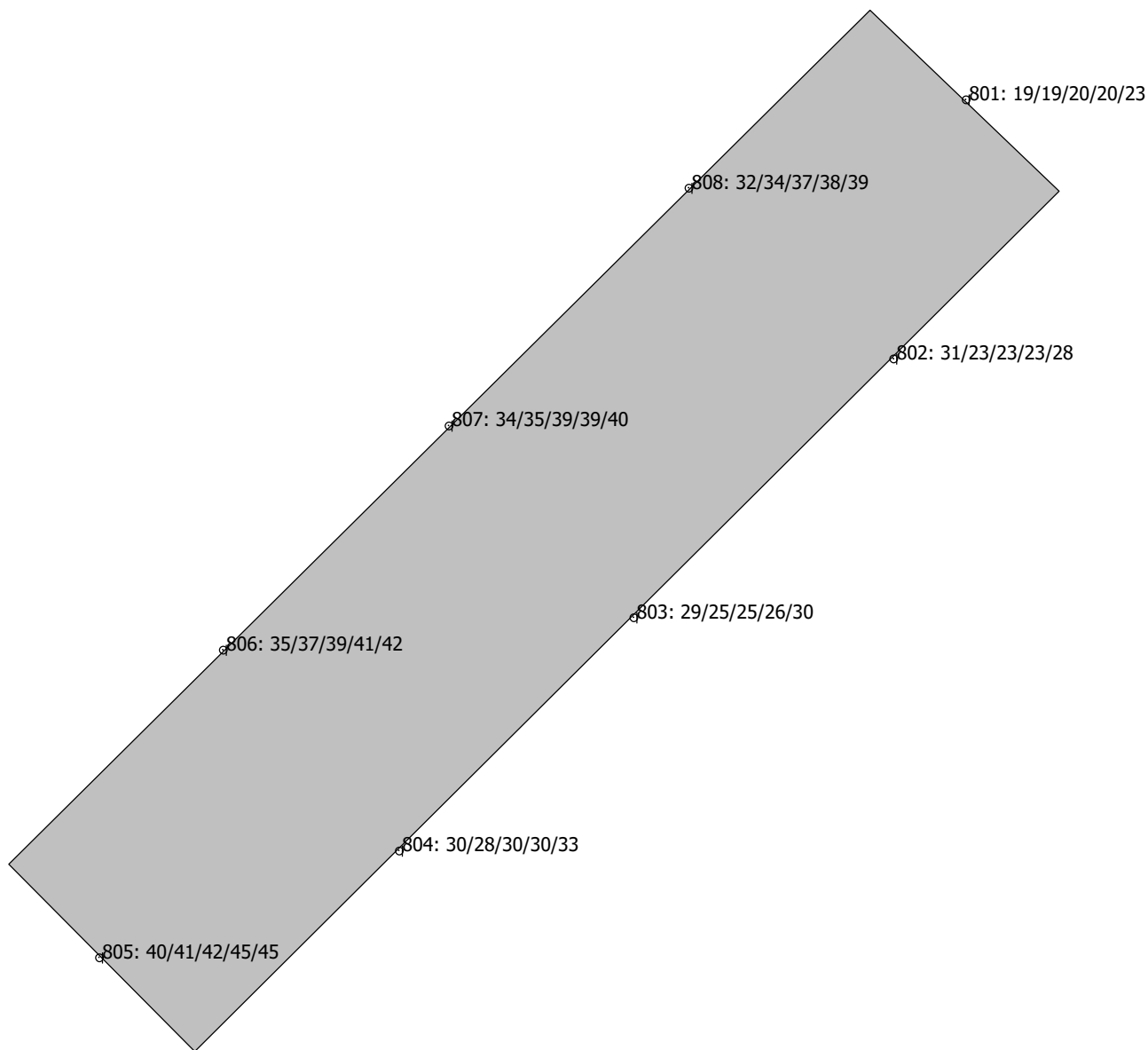
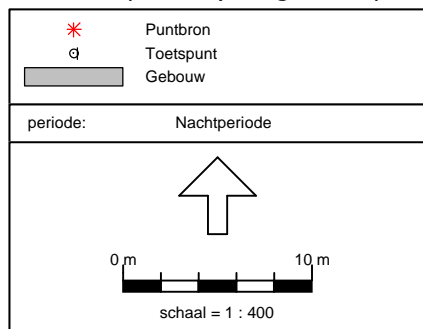


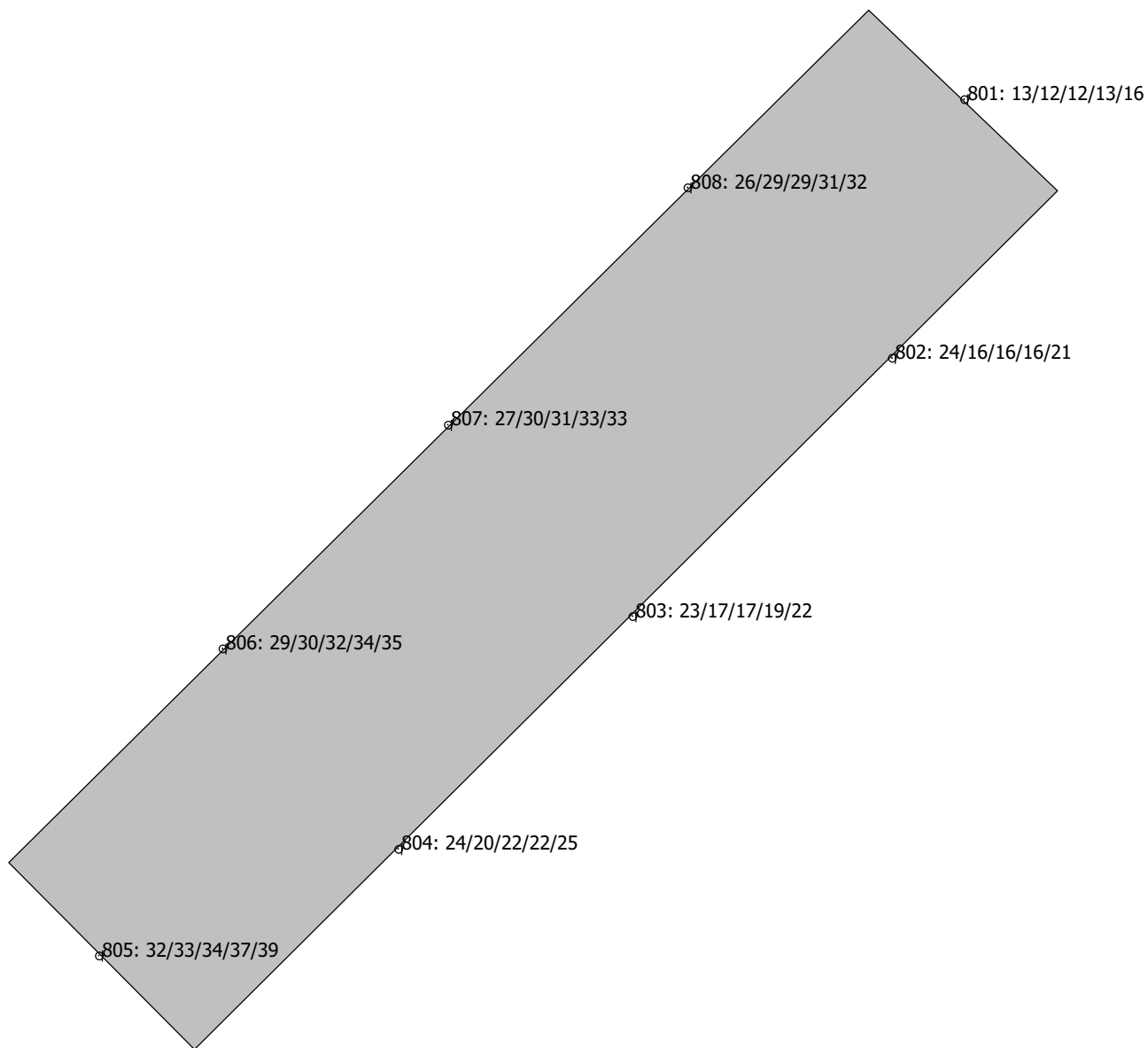
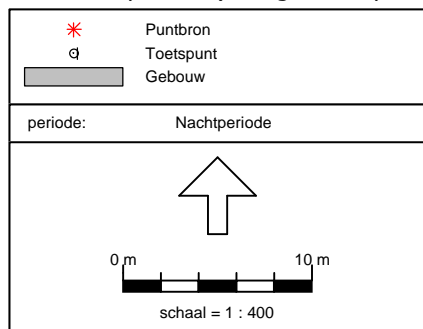
⊙	Toetspunt
▭	Gebouw
periode:	Lden
	
	
schaal = 1 : 400	








⊙	Toetspunt
■	Gebouw
periode:	Lden
	
	
schaal = 1 : 400	





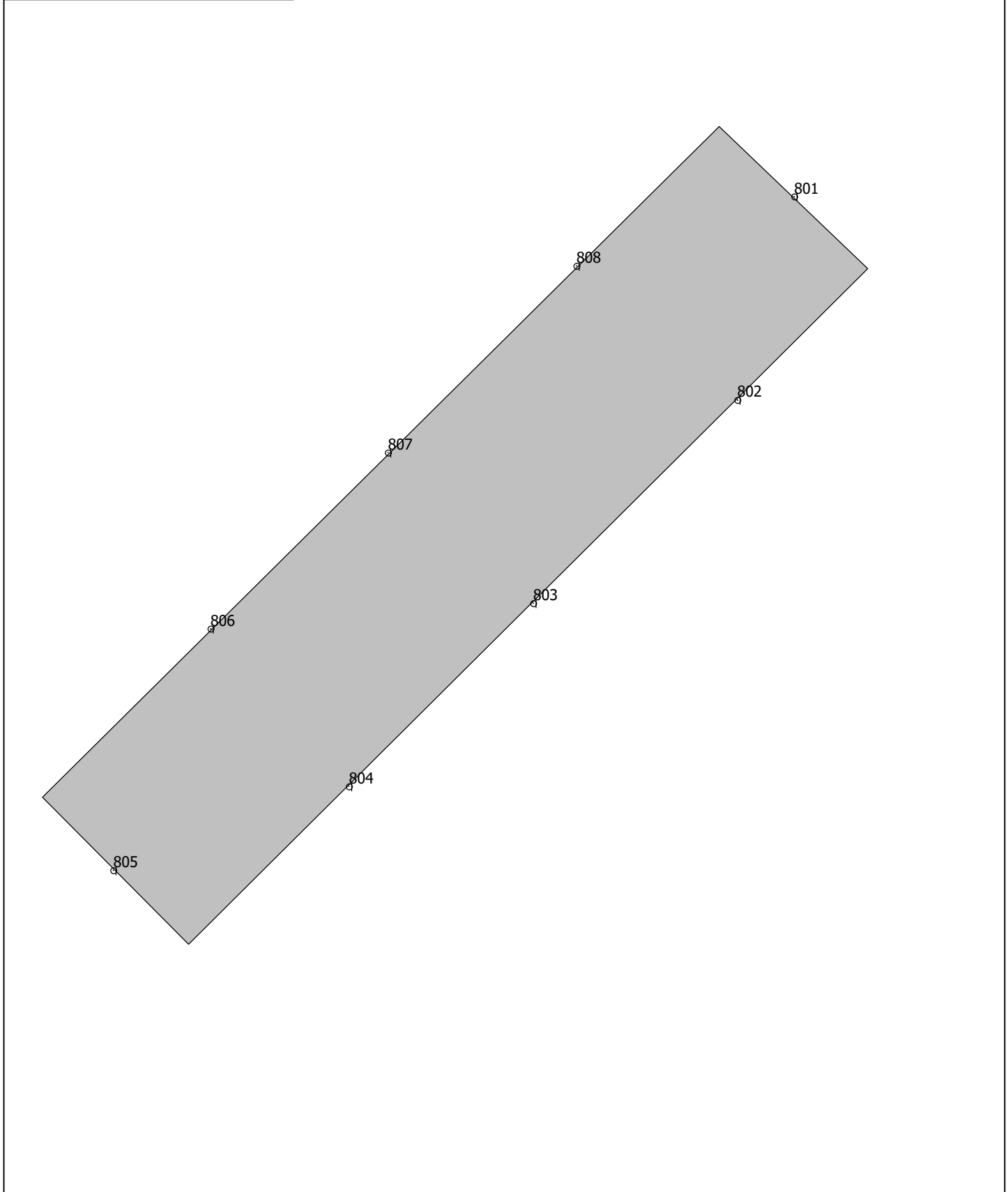


	Puntbron
	Toetspunt
	Gebouw

0 m 10 m

schaal = 1 : 400





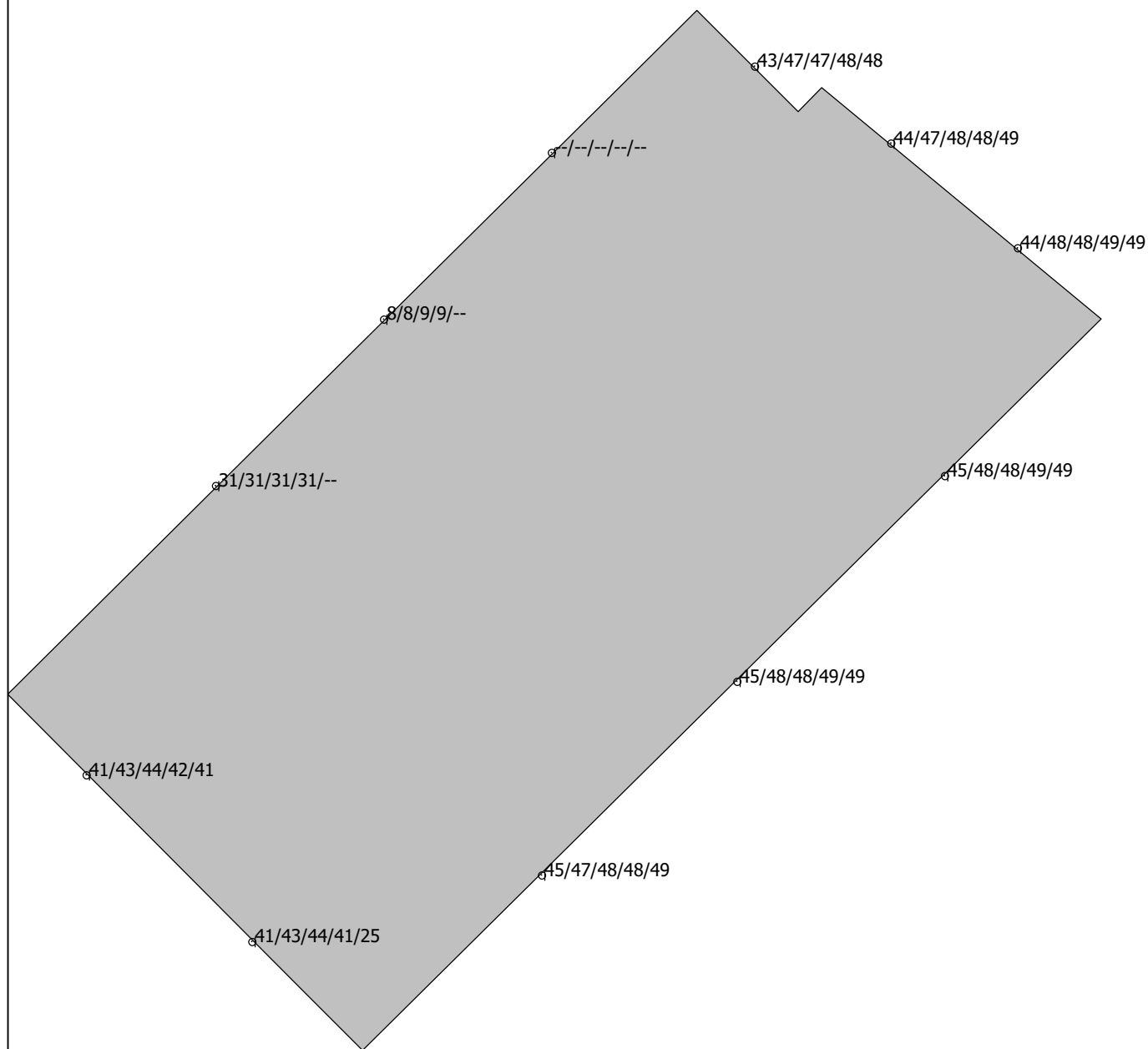
Bepaling L_{CUM} (excl aftrek) Kavel 8



Alle waarden meenemen? nee
Aftrek 110 Wgh? nee

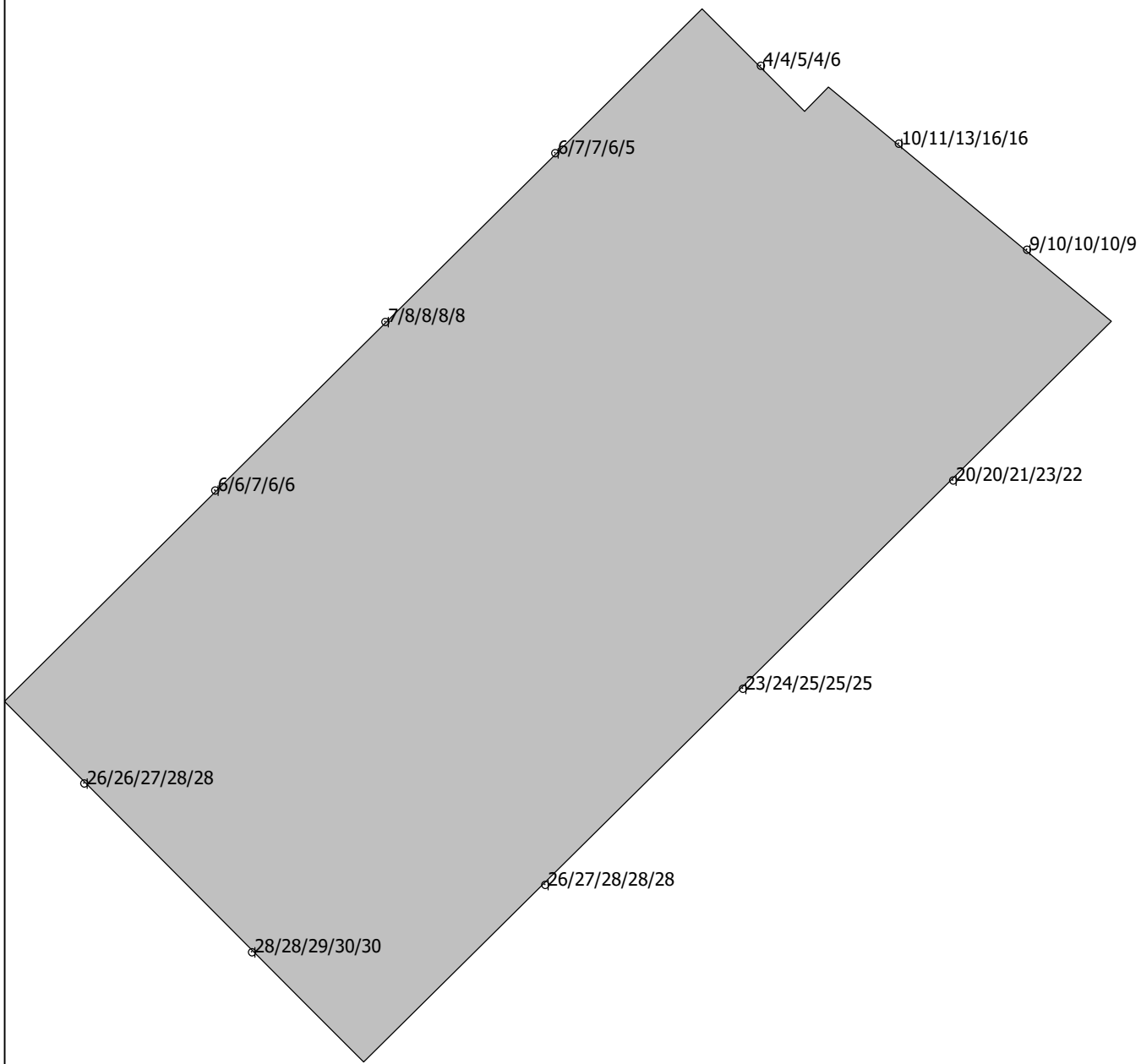
Waarneempunt	omschrijving	Hoogte	Wegverkeer				Rail			Industrie			Cummulatie	
			PH kade/ Panamalaan	Piet Hein tunnel	Czaar Peterstr	Wegen gecumuleerd	A'dam centraal - muiderpoort	Rail gecumuleerd		INIT met	Industrie gecumuleerd		Maatgevende bron	
								L ^{VL}	L ^{*RL}	maatregelen	L ^{LIL}	L ^{*IL}		
m	L ^{VL}	L ^{VL}	L ^{VL}	L ^{VL}	L ^{RL}	L ^{*RL}	L ^{LIL}	L ^{LIL}	L ^{*IL}					
801_A	kavel 8	5	43,1	45,9	8,8	--	67,5	67,5	62,7	24,5	--	--	rail	67,3
801_B	kavel 8	10	48,4	49,9	9,7	49,9	68,27	68,3	63,5	25,4	--	--	rail	68,3
801_C	kavel 8	15	50,6	50,4	10,0	53,5	68,47	68,5	63,6	26,0	--	--	rail	68,7
801_D	kavel 8	20	52,5	50,9	9,7	54,8	68,39	68,4	63,6	25,7	--	--	rail	68,8
801_E	kavel 8	25	53,5	51,5	6,4	55,6	68,23	68,2	63,4	26,9	--	--	rail	68,8
802_A	kavel 8	5	37,6	47,1	20,9	--	64	64,0	59,4	35,2	--	--	rail	63,8
802_B	kavel 8	10	42,4	49,9	21,2	49,9	64,69	64,7	60,1	35,8	--	--	rail	65,0
802_C	kavel 8	15	45,5	50,8	22,2	50,8	65	65,0	60,4	36,0	--	--	rail	65,3
802_D	kavel 8	20	48,5	51,3	23,0	53,1	65,05	65,1	60,4	36,0	--	--	rail	65,7
802_E	kavel 8	25	49,6	51,8	23,3	53,8	65,01	65,0	60,4	38,1	--	--	rail	65,8
803_A	kavel 8	5	37,7	47,3	25,5	--	62,77	62,8	58,2	36,6	--	--	rail	62,6
803_B	kavel 8	10	42,1	49,5	26,4	49,5	63,53	63,5	59,0	36,7	--	--	rail	63,9
803_C	kavel 8	15	44,0	50,5	27,4	50,5	63,93	63,9	59,3	36,7	--	--	rail	64,3
803_D	kavel 8	20	47,4	51,0	27,6	51,0	64,03	64,0	59,4	36,8	--	--	rail	64,5
803_E	kavel 8	25	48,8	51,5	27,6	53,3	64,08	64,1	59,5	38,5	--	--	rail	64,9
804_A	kavel 8	5	36,8	47,0	26,6	--	61,65	61,7	57,2	38,0	--	--	rail	61,5
804_B	kavel 8	10	40,3	48,9	27,7	48,9	62,61	62,6	58,1	37,8	--	--	rail	63,0
804_C	kavel 8	15	42,2	50,0	28,5	50,0	63,08	63,1	58,5	37,8	--	--	rail	63,5
804_D	kavel 8	20	45,5	50,5	28,7	50,5	63,22	63,2	58,7	37,8	--	--	rail	63,7
804_E	kavel 8	25	47,1	50,9	28,7	50,9	63,38	63,4	58,8	39,0	--	--	rail	63,9
805_A	kavel 8	5	35,2	26,3	29,0	--	56,94	56,9	52,7	53,3	53,3	54,3	industrie	55,6
805_B	kavel 8	10	35,8	27,1	30,1	--	57,74	57,7	53,5	53,1	53,1	54,1	industrie	55,8
805_C	kavel 8	15	37,3	31,3	31,0	--	58,5	58,5	54,2	52,8	52,8	53,8	rail	61,3
805_D	kavel 8	20	38,2	29,2	31,1	--	58,09	58,1	53,8	52,6	52,6	53,6	rail	61,0
805_E	kavel 8	25	35,9	28,4	31,1	--	53,64	--	--	52,3	52,3	53,3	industrie	52,3
806_A	kavel 8	5	42,5	7,3	7,4	--	62,35	62,4	57,8	50,9	50,9	51,9	rail	63,2
806_B	kavel 8	10	45,9	9,3	7,9	--	63,07	63,1	58,5	50,8	50,8	51,8	rail	63,8
806_C	kavel 8	15	47,6	12,1	8,6	--	63,45	63,5	58,9	50,7	50,7	51,7	rail	64,1
806_D	kavel 8	20	48,5	16,5	9,2	48,5	63,64	63,6	59,1	50,5	50,5	51,5	rail	64,6
806_E	kavel 8	25	49,1	-99,0	10,7	49,1	62,64	62,6	58,1	50,3	--	--	rail	63,0
807_A	kavel 8	5	42,8	16,8	6,1	--	63,06	63,1	58,5	48,0	--	--	rail	62,9
807_B	kavel 8	10	46,4	18,8	6,6	--	63,61	63,6	59,0	48,0	--	--	rail	63,5
807_C	kavel 8	15	48,1	21,6	7,0	--	63,94	63,9	59,3	48,0	--	--	rail	63,8
807_D	kavel 8	20	49,0	26,1	7,2	49,0	64,09	64,1	59,5	48,0	--	--	rail	64,3
807_E	kavel 8	25	49,7	-99,0	8,1	49,7	63,59	63,6	59,0	47,9	--	--	rail	63,9
808_A	kavel 8	5	43,0	20,2	9,7	--	63,93	63,9	59,3	45,1	--	--	rail	63,8
808_B	kavel 8	10	46,8	20,8	11,1	--	64,48	64,5	59,9	45,8	--	--	rail	64,3
808_C	kavel 8	15	48,5	21,5	12,4	--	64,73	64,7	60,1	45,8	--	--	rail	64,6
808_D	kavel 8	20	49,4	22,3	16,7	49,4	64,82	64,8	60,2	45,8	--	--	rail	65,0
808_E	kavel 8	25	50,2	-99,0	17,7	50,2	64,69	64,7	60,1	45,8	--	--	rail	65,0



□	Toetspunt
■	Gebouw
periode: groep:	Lden Piet Heintunnel Inclusief groepsreducties
	
	
schaal = 1 : 439	

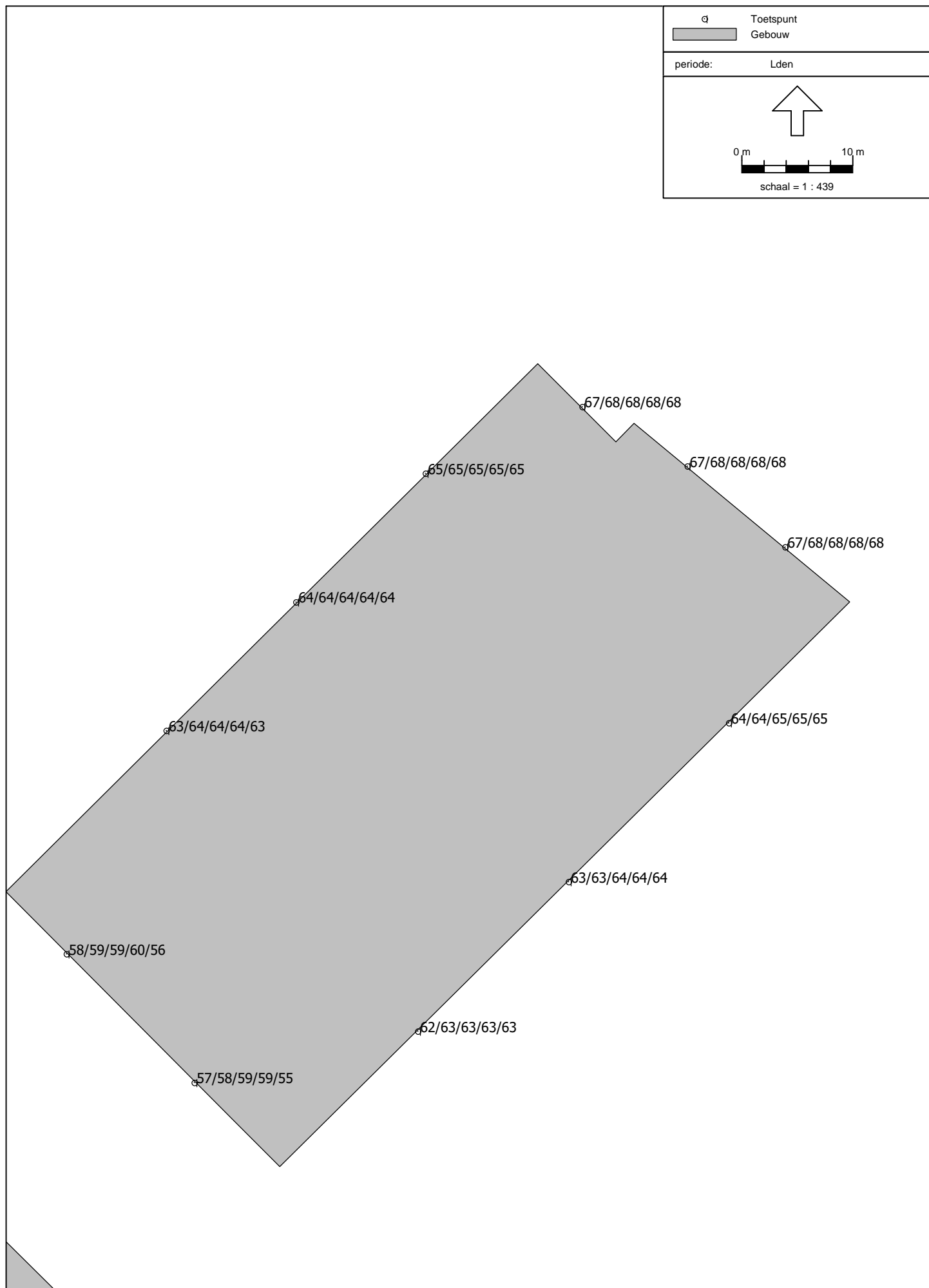


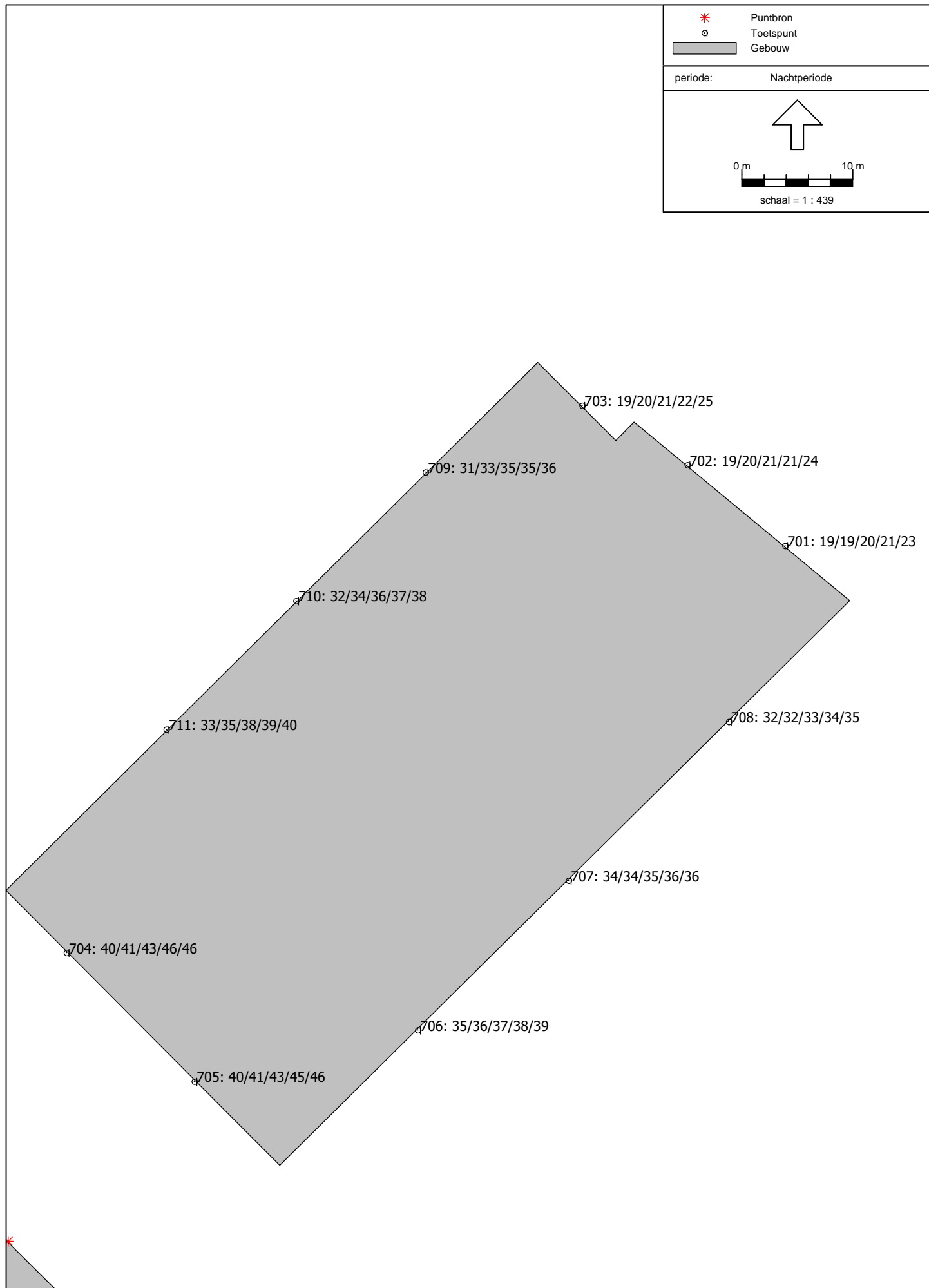
□	Toetspunt
■	Gebouw
periode: groep:	Lden Czaar Peterstraat Inclusief groepsreducties
	
	
schaal = 1 : 439	



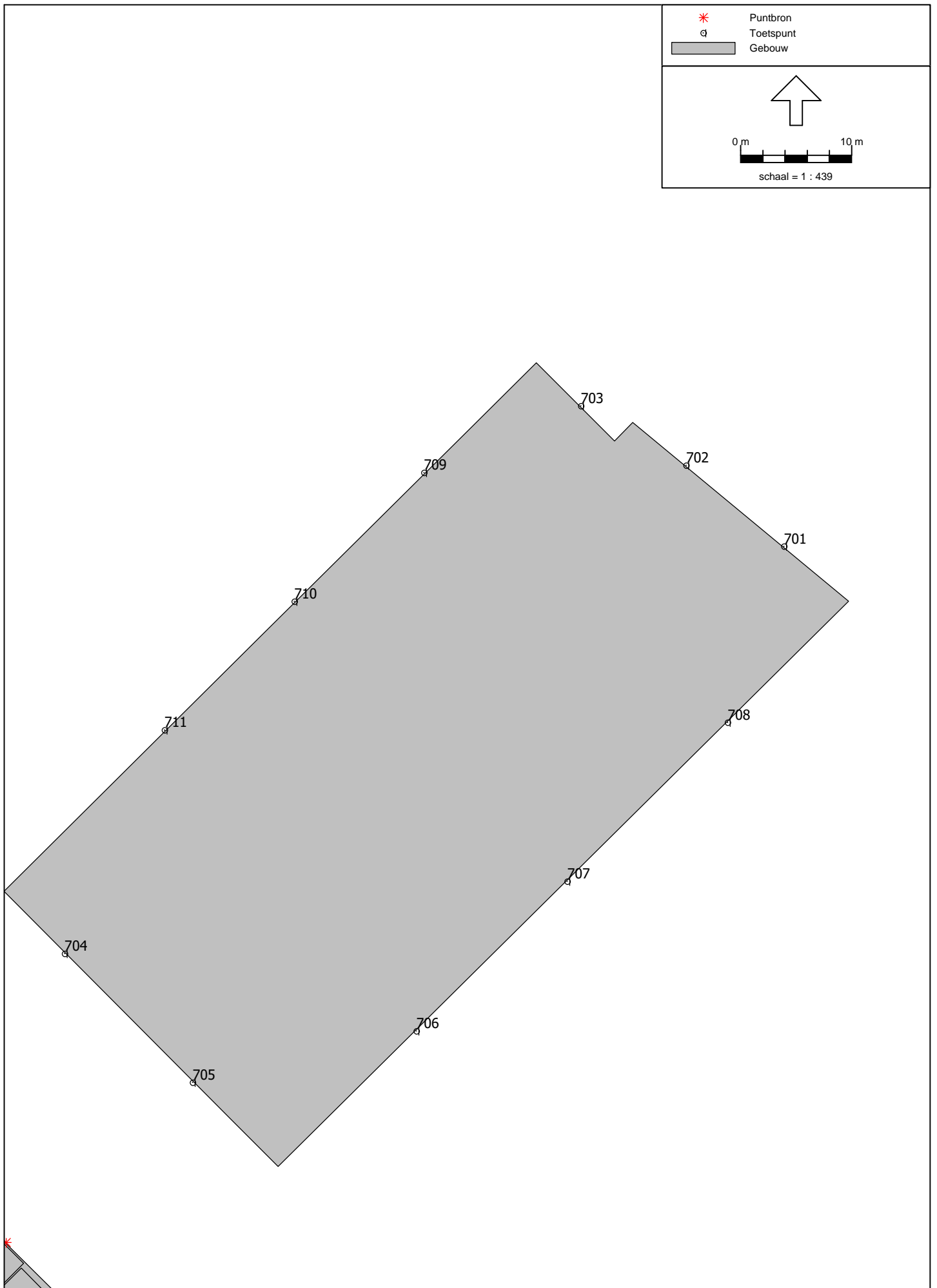










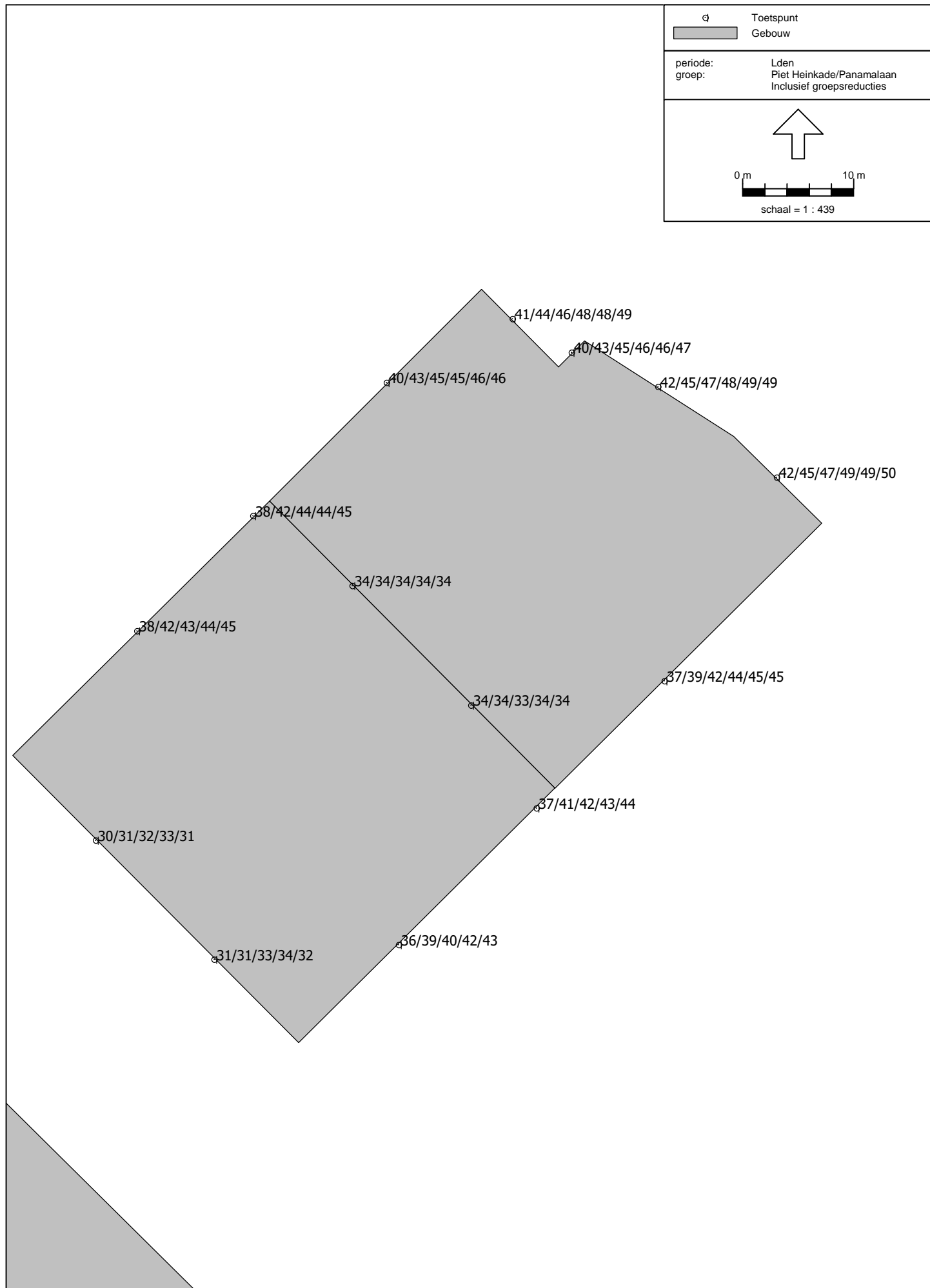


Bepaling L_{CUM} (excl aftrek) Kavel 7

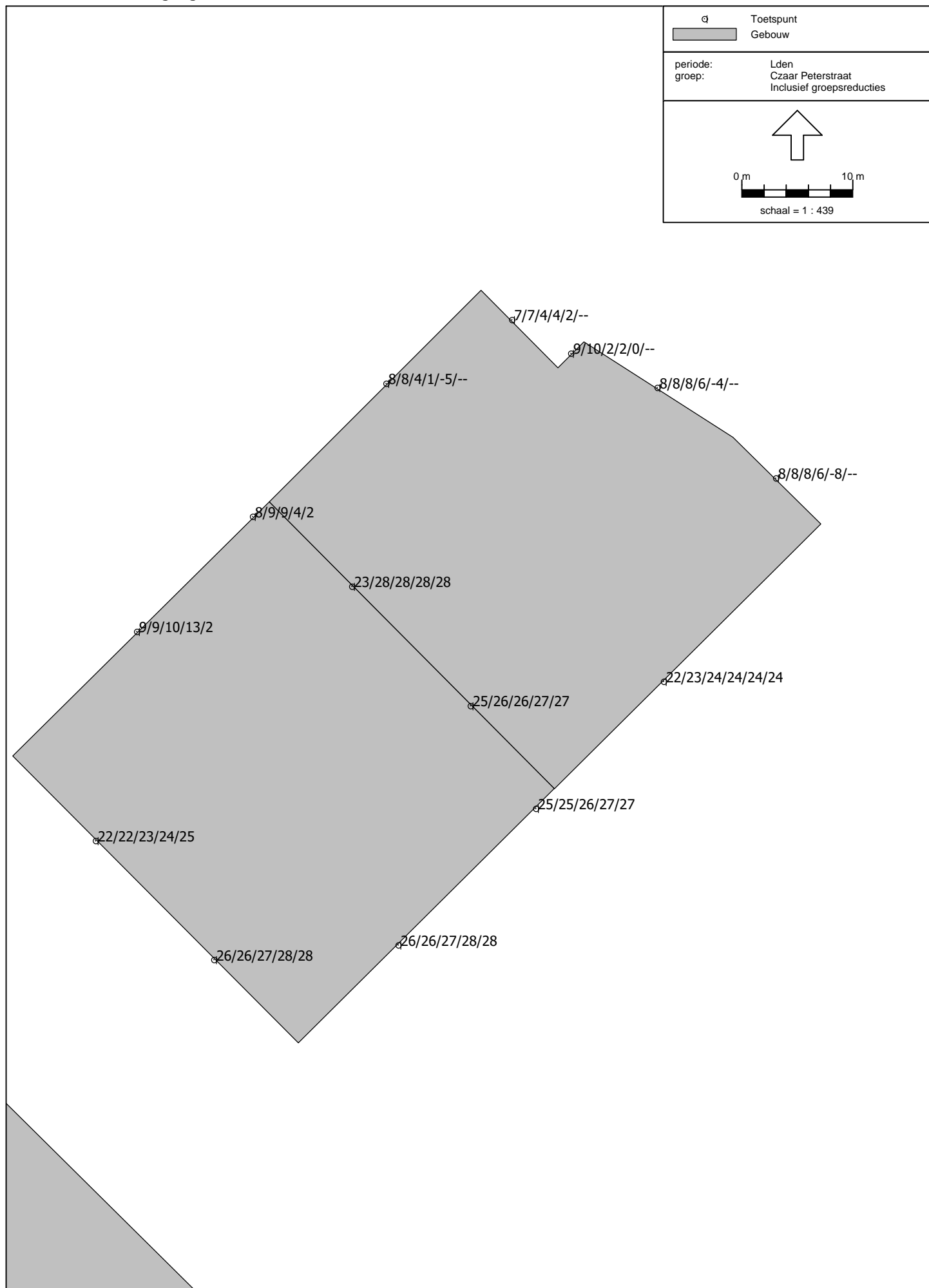
Alle waarden meenemen? nee
Aftrek 110 Wgh? nee

Waarneempunt	omschrijving	Hoogte	Wegverkeer				Rail			Industrie			Cummulatie	
			PH kade/ Panamalaan	Piet Hein tunnel	Czaar Peterstr	Wegen gecumuleerd	A'dam centraal - muiderpoort	Rail gecumuleerd		INIT met maatregelen	Industrie gecumuleerd		Maatgevende bron	
								L _{VL}	L ^{*RL}		L _{LIL}	L ^{*IL}		
m	L _{VL}	L _{VL}	L _{VL}	L _{VL}	L _{RL}	L ^{*RL}	L _{LIL}	L ^{*IL}	L _{LIL}	L ^{*IL}				
701_A	kavel 6	5	44,0	46,0	8,5	--	67,4	67,4	62,6	24,5	--	--	rail	67,2
701_B	kavel 6	10	49,2	49,5	9,7	52,4	68,12	68,1	63,3	25,4	--	--	rail	68,3
701_C	kavel 6	15	51,1	50,0	9,9	53,6	68,3	68,3	63,5	25,8	--	--	rail	68,6
701_D	kavel 6	20	52,8	50,5	10,3	54,8	68,23	68,2	63,4	25,8	--	--	rail	68,6
701_E	kavel 6	25	53,9	51,0	9,4	55,7	68,06	68,1	63,3	27,1	--	--	rail	68,6
702_A	kavel 7	5	44,0	46,1	9,7	--	67,44	67,4	62,7	24,6	--	--	rail	67,3
702_B	kavel 7	10	49,2	49,2	11,4	52,2	68,18	68,2	63,4	25,5	--	--	rail	68,3
702_C	kavel 7	15	50,9	49,8	12,6	53,4	68,35	68,4	63,5	25,6	--	--	rail	68,6
702_D	kavel 7	20	52,5	50,3	16,1	54,6	68,27	68,3	63,5	25,6	--	--	rail	68,7
702_E	kavel 7	25	53,7	50,8	16,3	55,5	68,1	68,1	63,3	26,8	--	--	rail	68,6
703_A	kavel 7	5	43,1	44,9	3,6	--	67,33	67,3	62,6	24,9	--	--	rail	67,2
703_B	kavel 7	10	48,5	48,5	4,5	48,5	68,03	68,0	63,2	25,9	--	--	rail	68,0
703_C	kavel 7	15	50,4	49,1	4,6	52,8	68,18	68,2	63,4	25,8	--	--	rail	68,4
703_D	kavel 7	20	52,0	49,6	3,9	54,0	68,1	68,1	63,3	25,8	--	--	rail	68,4
703_E	kavel 7	25	53,2	50,1	5,9	54,9	67,95	68,0	63,2	27,1	--	--	rail	68,4
704_A	kavel 7	5	35,0	43,4	25,5	--	57,72	57,7	53,4	56,4	56,4	57,4	industrie	57,9
704_B	kavel 7	10	35,6	45,0	26,2	--	58,56	58,6	54,2	56,1	56,1	57,1	industrie	57,9
704_C	kavel 7	15	37,2	45,7	27,1	--	59,34	59,3	55,0	55,5	55,5	56,5	industrie	57,8
704_D	kavel 7	20	38,6	44,3	27,7	--	59,51	59,5	55,1	54,9	54,9	55,9	industrie	57,5
704_E	kavel 7	25	37,7	43,4	28,4	--	55,74	55,7	51,6	54,2	54,2	55,2	industrie	55,8
705_A	kavel 7	5	35,6	43,5	27,5	--	57,35	57,4	53,1	56,4	56,4	57,4	industrie	57,8
705_B	kavel 7	10	36,3	45,2	28,5	--	58,11	58,1	53,8	56,0	56,0	57,0	industrie	57,7
705_C	kavel 7	15	38,1	46,0	29,5	--	58,97	59,0	54,6	55,4	55,4	56,4	industrie	57,6
705_D	kavel 7	20	39,7	42,5	29,7	--	59,15	59,2	54,8	54,8	54,8	55,8	industrie	57,3
705_E	kavel 7	25	37,2	26,9	29,7	--	55,21	--	--	54,1	54,1	55,1	industrie	54,1
706_A	kavel 7	5	38,0	47,0	25,9	--	61,8	61,8	57,3	37,6	--	--	rail	61,6
706_B	kavel 7	10	42,1	48,7	26,9	48,7	62,68	62,7	58,1	37,1	--	--	rail	63,0
706_C	kavel 7	15	43,7	49,7	27,9	49,7	63,25	63,3	58,7	38,7	--	--	rail	63,6
706_D	kavel 7	20	46,2	50,1	28,1	50,1	63,42	63,4	58,8	40,0	--	--	rail	63,8
706_E	kavel 7	25	47,6	50,6	28,1	50,6	63,09	63,1	58,5	41,8	--	--	rail	63,6
707_A	kavel 7	5	39,9	47,4	23,4	--	62,57	62,6	58,0	36,6	--	--	rail	62,4
707_B	kavel 7	10	44,9	49,5	24,1	49,5	63,32	63,3	58,8	36,2	--	--	rail	63,7
707_C	kavel 7	15	46,3	50,1	25,0	50,1	63,77	63,8	59,2	36,6	--	--	rail	64,1
707_D	kavel 7	20	48,6	50,6	25,5	52,7	63,87	63,9	59,3	38,1	--	--	rail	64,6
707_E	kavel 7	25	49,8	51,1	25,5	53,5	63,71	63,7	59,1	39,3	--	--	rail	64,7
708_A	kavel 7	5	39,9	47,1	20,3	--	63,5	63,5	58,9	35,7	--	--	rail	63,3
708_B	kavel 7	10	45,5	49,8	20,5	49,8	64,24	64,2	59,6	35,5	--	--	rail	64,5
708_C	kavel 7	15	47,2	50,5	21,4	50,5	64,6	64,6	60,0	35,7	--	--	rail	64,9
708_D	kavel 7	20	49,5	50,9	22,8	53,3	64,67	64,7	60,0	36,4	--	--	rail	65,4
708_E	kavel 7	25	50,8	51,4	22,2	54,1	64,63	64,6	60,0	38,6	--	--	rail	65,5
709_A	kavel 7	5	43,3	-99,0	5,9	--	64,64	64,6	60,0	35,0	--	--	rail	64,5
709_B	kavel 7	10	47,3	-99,0	6,6	--	65,01	65,0	60,4	38,1	--	--	rail	64,8
709_C	kavel 7	15	49,0	-99,0	6,8	49,0	65,22	65,2	60,6	39,1	--	--	rail	65,4

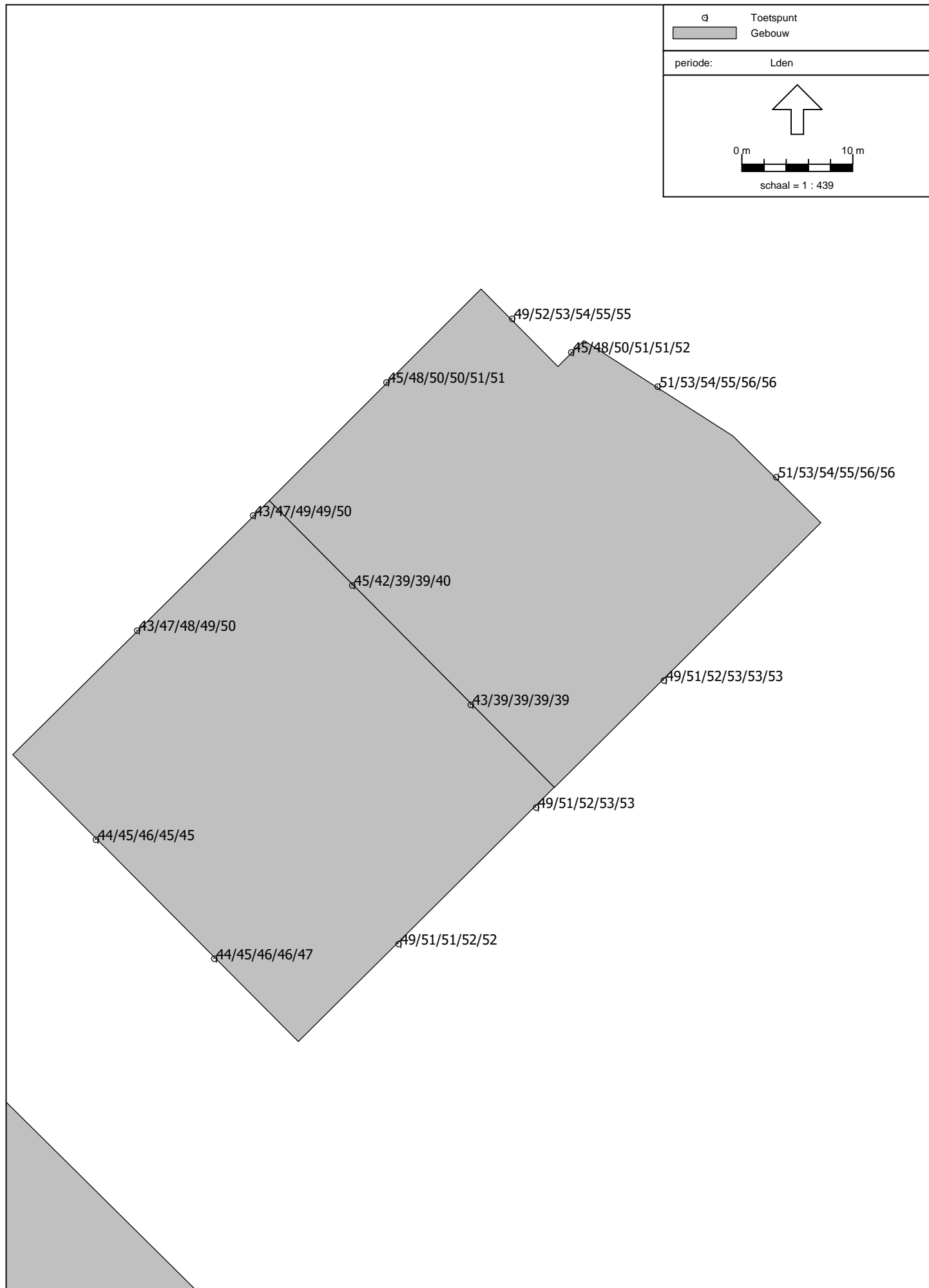
Waarneempunt	omschrijving	Hoogte	Wegverkeer				Rail			Industrie			Cummulatie	
			PH kade/ Panamalaan	Piet Hein tunnel	Czaar Peterstr	Wegen gecumuleerd	A'dam centraal - muiderpoort	Rail gecumuleerd			INIT met maatregelen	Industrie gecumuleerd		Maatgevende bron
								L _{RL}	L _{RL}	L* _{RL}		L _{IL}	L _{IL}	
m	L _{VL}	L _{VL}	L _{VL}	L _{VL}	L _{RL}	L _{RL}	L* _{RL}	L _{IL}	L _{IL}	L* _{IL}				
709_D	kavel 7	20	49,9	-99,0	6,2	49,9	65,28	65,3	60,6	39,9	--	--	rail	65,5
709_E	kavel 7	25	50,5	-99,0	4,7	50,5	65,17	65,2	60,5	40,3	--	--	rail	65,4
710_A	kavel 7	5	43,1	10,0	7,5	--	63,61	63,6	59,0	36,8	--	--	rail	63,5
710_B	kavel 7	10	46,9	10,3	8,3	--	64,1	64,1	59,5	38,7	--	--	rail	63,9
710_C	kavel 7	15	48,5	10,8	8,3	--	64,38	64,4	59,8	40,5	--	--	rail	64,2
710_D	kavel 7	20	49,3	11,2	7,7	49,3	64,49	64,5	59,9	41,4	--	--	rail	64,7
710_E	kavel 7	25	50,0	-99,0	7,9	50,0	64,18	64,2	59,6	41,9	--	--	rail	64,5
711_A	kavel 7	5	43,1	33,2	5,8	--	63,03	63,0	58,5	39,2	--	--	rail	62,9
711_B	kavel 7	10	46,8	33,4	6,2	--	63,61	63,6	59,0	39,5	--	--	rail	63,5
711_C	kavel 7	15	48,3	33,3	6,8	--	63,93	63,9	59,3	41,9	--	--	rail	63,8
711_D	kavel 7	20	49,2	33,0	6,3	49,2	64,08	64,1	59,5	43,2	--	--	rail	64,3
711_E	kavel 7	25	49,8	-99,0	6,4	49,8	63,36	63,4	58,8	43,8	--	--	rail	63,7

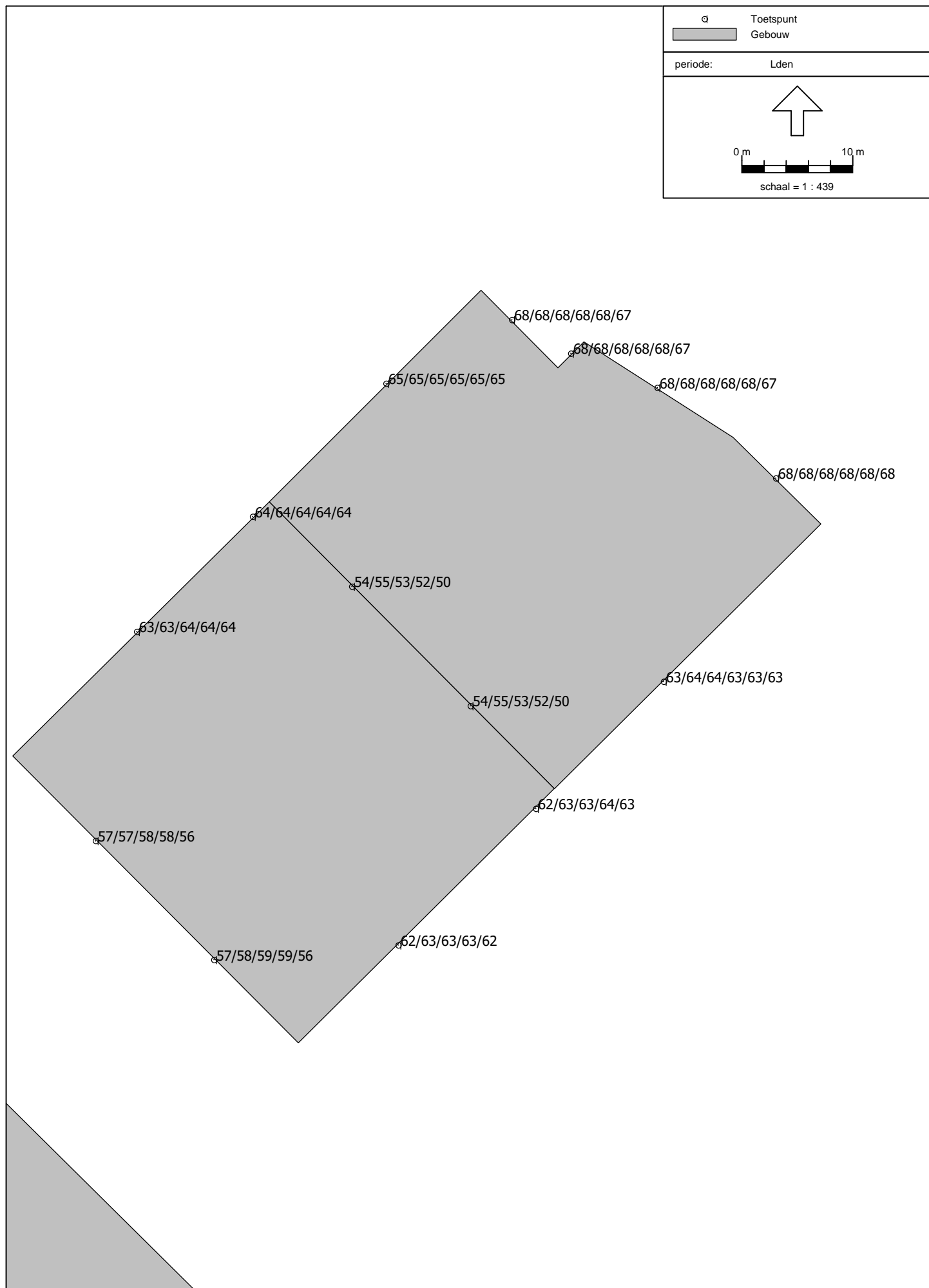




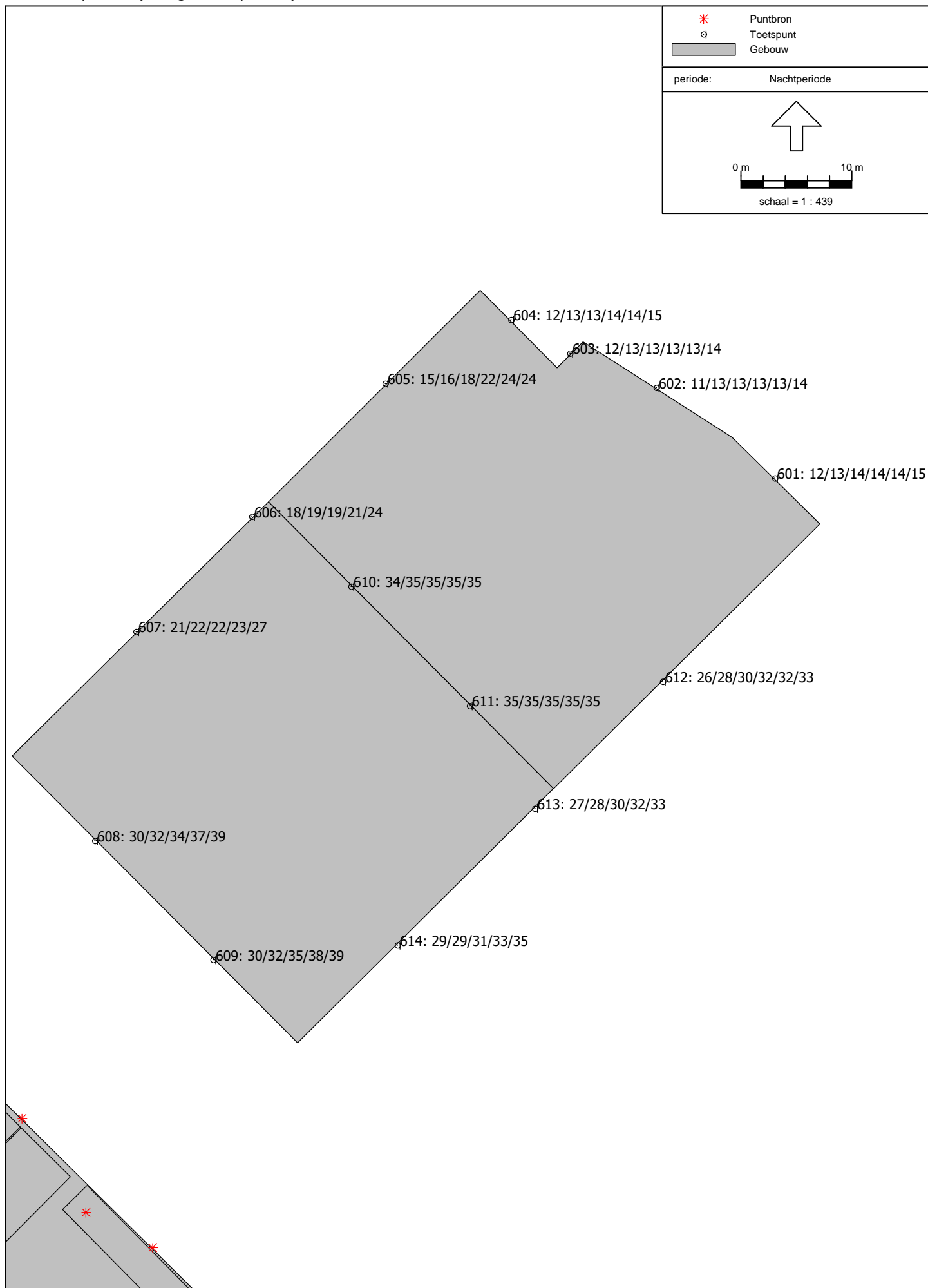


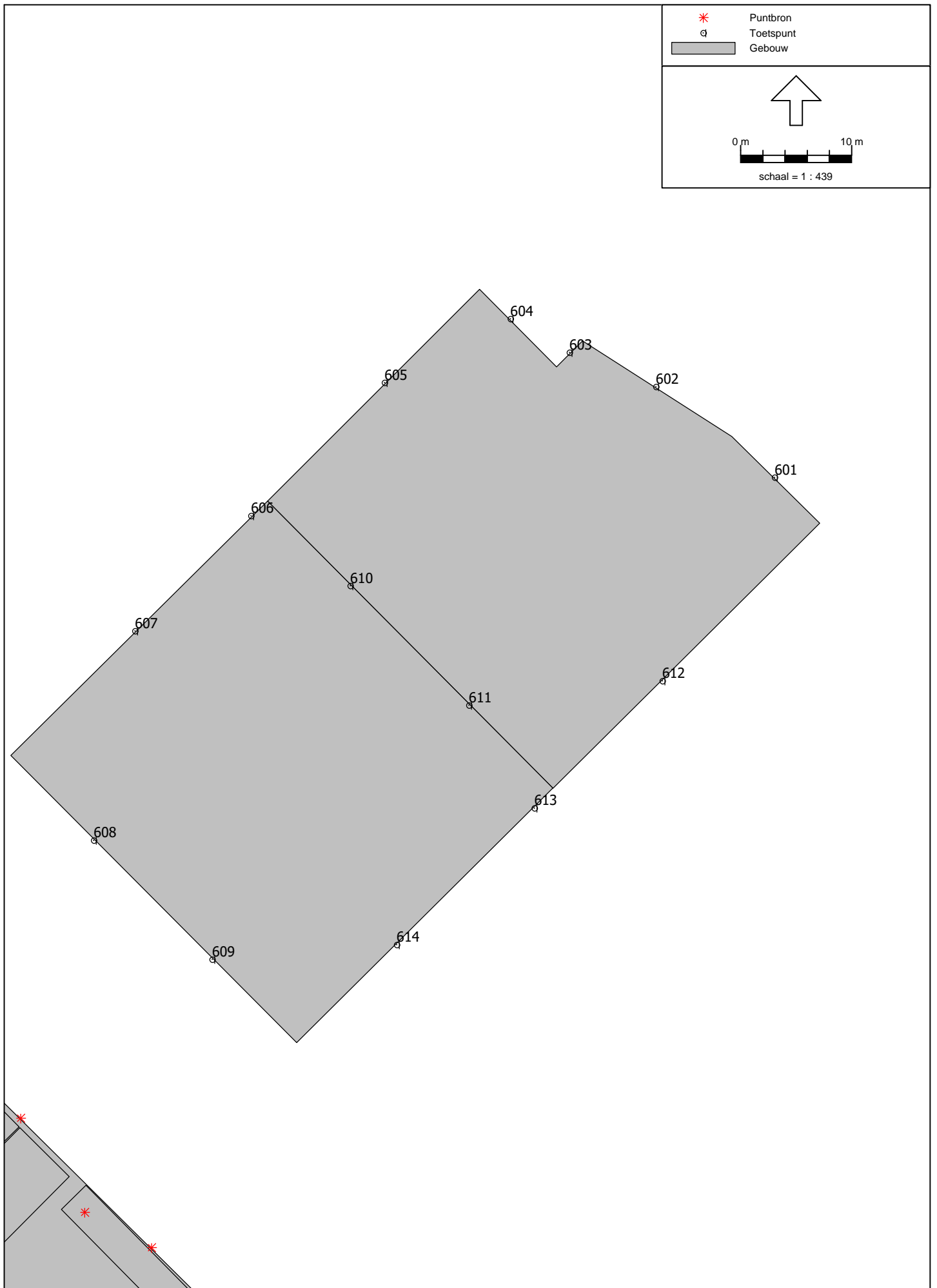












Bepaling L,CUM (excl aftrek) Kavel 6

Alle waarden meenemen? nee
Aftrek 110 Wgh? nee

Waarneempunt	omschrijving	Hoogte	Wegverkeer				Rail			Industrie			Cummulatie	
			PH kade/ Panamalaan	Piet Hein tunnel	Czaar Peterstr	Wegen gecumuleerd	A'dam centraal - muiderpoort	Rail gecumuleerd		INIT met maatregelen	Industrie gecumuleerd		Maatgevende bron	
								L* _{RL}	L* _{IL}		L _{IL}	L* _{IL}		
m	L _{VL}	L _{VL}	L _{VL}	L _{VL}	L _{RL}	L* _{RL}	L _{IL}	L* _{IL}	L _{IL}	L* _{IL}				
601_A	kavel 6	6,5	47,4	47,8	7,8	--	68,0	68,0	63,2	26,3	--	--	rail	67,9
601_B	kavel 6	13	50,2	49,1	8,3	52,7	68,33	68,3	63,5	26,4	--	--	rail	68,5
601_C	kavel 6	19,5	52,2	49,6	8,3	54,1	68,34	68,3	63,5	26,4	--	--	rail	68,7
601_D	kavel 6	26	53,6	50,2	5,9	55,2	68,12	68,1	63,3	27,7	--	--	rail	68,6
601_E	kavel 6	32,5	54,2	50,7	-8,0	55,8	67,85	67,9	63,1	26,1	--	--	rail	68,5
601_F	kavel 6	39	54,5	51,0	-99,0	56,1	67,57	67,6	62,8	25,6	--	--	rail	68,3
602_A	kavel 6	6,5	47,1	48,0	8,1	--	67,98	68,0	63,2	25,3	--	--	rail	67,8
602_B	kavel 6	13	50,0	49,1	8,3	52,6	68,25	68,3	63,4	25,5	--	--	rail	68,4
602_C	kavel 6	19,5	51,9	49,5	8,2	53,9	68,24	68,2	63,4	25,6	--	--	rail	68,5
602_D	kavel 6	26	53,3	50,1	5,7	55,0	68,01	68,0	63,2	25,6	--	--	rail	68,5
602_E	kavel 6	32,5	54,0	50,6	-4,4	55,6	67,74	67,7	63,0	25,1	--	--	rail	68,3
602_F	kavel 6	39	54,4	50,9	-99,0	56,0	67,45	67,5	62,7	25,2	--	--	rail	68,2
603_A	kavel 6	6,5	45,4	-99,0	8,6	--	68,06	68,1	63,3	25,2	--	--	rail	67,9
603_B	kavel 6	13	48,3	-99,0	10,2	--	68,24	68,2	63,4	25,4	--	--	rail	68,1
603_C	kavel 6	19,5	49,6	-99,0	2,2	49,6	68,23	68,2	63,4	25,4	--	--	rail	68,2
603_D	kavel 6	26	50,6	-99,0	2,3	50,6	68	68,0	63,2	25,3	--	--	rail	68,1
603_E	kavel 6	32,5	51,3	-99,0	-0,2	51,3	67,73	67,7	62,9	25,0	--	--	rail	67,9
603_F	kavel 6	39	52,1	-99,0	-99,0	52,1	67,45	67,5	62,7	25,1	--	--	rail	67,7
604_A	kavel 6	6,5	45,7	46,8	6,5	--	67,78	67,8	63,0	25,1	--	--	rail	67,6
604_B	kavel 6	13	49,4	48,1	6,7	49,4	68,03	68,0	63,2	25,4	--	--	rail	68,0
604_C	kavel 6	19,5	51,3	48,6	3,6	53,2	68,03	68,0	63,2	25,4	--	--	rail	68,3
604_D	kavel 6	26	52,8	49,2	3,6	54,4	67,82	67,8	63,0	25,2	--	--	rail	68,2
604_E	kavel 6	32,5	53,5	49,7	1,9	55,0	67,57	67,6	62,8	25,0	--	--	rail	68,1
604_F	kavel 6	39	53,9	50,0	-99,0	55,4	67,29	67,3	62,5	25,1	--	--	rail	67,9
605_A	kavel 6	6,5	45,2	-99,0	8,2	--	64,98	65,0	60,3	29,3	--	--	rail	64,8
605_B	kavel 6	13	48,2	-99,0	8,5	--	65,22	65,2	60,6	30,2	--	--	rail	65,1
605_C	kavel 6	19,5	49,5	-99,0	4,1	49,5	65,33	65,3	60,7	31,1	--	--	rail	65,5
605_D	kavel 6	26	50,4	-99,0	1,1	50,4	65,22	65,2	60,6	32,2	--	--	rail	65,5
605_E	kavel 6	32,5	51,0	-99,0	-4,7	51,0	64,99	65,0	60,3	33,8	--	--	rail	65,3
605_F	kavel 6	39	51,4	-99,0	-99,0	51,4	64,66	64,7	60,0	33,9	--	--	rail	65,1
606_A	kavel 6	5	43,3	-99,0	8,3	--	63,63	63,6	59,0	31,6	--	--	rail	63,5
606_B	kavel 6	10	47,1	-99,0	9,0	--	64,07	64,1	59,5	32,3	--	--	rail	63,9
606_C	kavel 6	15	48,5	-99,0	9,4	48,5	64,28	64,3	59,7	32,9	--	--	rail	64,5
606_D	kavel 6	20	49,4	-99,0	4,5	49,4	64,39	64,4	59,8	33,2	--	--	rail	64,6
606_E	kavel 6	25	50,1	-99,0	1,6	50,1	64,37	64,4	59,8	34,1	--	--	rail	64,7
607_A	kavel 6	5	42,9	7,3	8,6	--	62,91	62,9	58,4	35,6	--	--	rail	62,8
607_B	kavel 6	10	46,8	7,2	9,3	--	63,4	63,4	58,8	36,6	--	--	rail	63,2
607_C	kavel 6	15	48,3	7,2	9,9	--	63,64	63,6	59,1	37,7	--	--	rail	63,5
607_D	kavel 6	20	49,3	7,1	13,0	49,3	63,78	63,8	59,2	37,7	--	--	rail	64,1
607_E	kavel 6	25	49,9	-99,0	2,0	49,9	63,8	63,8	59,2	38,4	--	--	rail	64,1
608_A	kavel 6	5	35,1	43,1	22,2	--	56,5	56,5	52,3	51,4	51,4	52,4	industrie	54,4
608_B	kavel 6	10	35,8	44,5	22,4	--	57,11	57,1	52,9	51,4	51,4	52,4	rail	59,9
608_C	kavel 6	15	36,8	45,1	23,2	--	57,81	57,8	53,5	51,2	51,2	52,2	rail	60,2

Waarneempunt	omschrijving	Hoogte	Wegverkeer				Rail			Industrie			Cummulatie	
			PH kade/ Panamalaan	Piet Hein tunnel	Czaar Peterstr	Wegen gecumuleerd	A'dam centraal - muiderpoort	Rail gecumuleerd		INIT met maatregelen	Industrie gecumuleerd		Maatgevende bron	
								LRL	L*RL		LIL	LIL		
m	LVL	LVL	LVL	LVL	LRL	LRL	L*RL	LIL	LIL	L*IL				
608_D	kavel 6	20	38,0	44,2	24,0	--	58,14	58,1	53,8	51,2	51,2	52,2	rail	60,4
608_E	kavel 6	25	36,3	43,8	24,7	--	55,69	55,7	51,5	51,2	51,2	52,2	industrie	53,9
609_A	kavel 6	5	35,6	43,2	25,7	--	57,23	57,2	53,0	54,0	54,0	55,0	industrie	56,1
609_B	kavel 6	10	36,3	44,7	26,1	--	57,94	57,9	53,6	53,8	53,8	54,8	industrie	56,2
609_C	kavel 6	15	37,8	45,4	26,9	--	58,72	58,7	54,4	53,4	53,4	54,4	industrie	56,4
609_D	kavel 6	20	39,1	45,2	27,6	--	59,05	59,1	54,7	53,2	53,2	54,2	rail	61,8
609_E	kavel 6	25	36,6	46,0	27,9	--	55,71	55,7	51,5	52,8	52,8	53,8	industrie	54,8
610_A	kavel 6	28	38,8	43,2	22,9	--	54,41	--	--	44,0	--	--	Geen	i cumulatie
610_B	kavel 6	31	39,4	39,2	27,6	--	55,23	--	--	45,0	--	--	Geen	i cumulatie
610_C	kavel 6	34	38,7	-99,0	28,3	--	53,48	--	--	45,1	--	--	Geen	i cumulatie
610_D	kavel 6	37	39,0	-99,0	28,4	--	52,09	--	--	45,1	--	--	Geen	i cumulatie
610_E	kavel 6	40	39,5	-99,0	28,4	--	50,15	--	--	45,1	--	--	Geen	i cumulatie
611_A	kavel 6	28	38,6	40,9	25,0	--	53,5	--	--	44,5	--	--	Geen	i cumulatie
611_B	kavel 6	31	39,1	8,0	26,4	--	54,78	--	--	45,3	--	--	Geen	i cumulatie
611_C	kavel 6	34	38,3	-99,0	26,5	--	53,18	--	--	45,5	--	--	Geen	i cumulatie
611_D	kavel 6	37	38,5	-99,0	26,5	--	51,86	--	--	45,4	--	--	Geen	i cumulatie
611_E	kavel 6	40	39,0	-99,0	26,6	--	50,33	--	--	46,2	--	--	Geen	i cumulatie
612_A	kavel 6	6,5	42,0	48,4	22,1	--	63,04	63,0	58,5	47,0	--	--	rail	62,9
612_B	kavel 6	13	43,7	49,9	22,9	49,9	63,66	63,7	59,1	47,0	--	--	rail	64,0
612_C	kavel 6	19,5	47,0	50,7	24,0	50,7	63,94	63,9	59,3	47,0	--	--	rail	64,4
612_D	kavel 6	26	48,9	50,4	24,0	52,7	63,46	63,5	58,9	47,1	--	--	rail	64,3
612_E	kavel 6	32,5	49,6	50,8	24,2	53,3	63,44	63,4	58,9	46,6	--	--	rail	64,4
612_F	kavel 6	39	49,7	51,1	24,4	53,4	63,26	63,3	58,7	46,3	--	--	rail	64,3
613_A	kavel 6	5	42,4	48,4	24,9	--	62,17	62,2	57,7	49,2	--	--	rail	62,0
613_B	kavel 6	10	45,7	50,0	25,3	50,0	62,87	62,9	58,3	49,2	--	--	rail	63,3
613_C	kavel 6	15	46,8	50,5	26,2	50,5	63,4	63,4	58,8	49,1	--	--	rail	63,9
613_D	kavel 6	20	48,4	51,1	26,9	51,1	63,6	63,6	59,0	49,0	--	--	rail	64,1
613_E	kavel 6	25	49,5	50,1	27,0	52,8	62,92	62,9	58,4	48,9	--	--	rail	63,9
614_A	kavel 6	5	41,2	48,1	25,8	--	61,72	61,7	57,2	52,3	52,3	53,3	rail	63,1
614_B	kavel 6	10	43,9	49,6	26,2	49,6	62,54	62,5	58,0	52,2	52,2	53,2	rail	64,1
614_C	kavel 6	15	45,0	50,3	27,1	50,3	63,15	63,2	58,6	51,9	51,9	52,9	rail	64,6
614_D	kavel 6	20	46,7	51,1	27,7	51,1	63,46	63,5	58,9	51,6	51,6	52,6	rail	64,8
614_E	kavel 6	25	47,8	50,4	27,7	50,4	62,46	62,5	57,9	51,3	51,3	52,3	rail	64,0



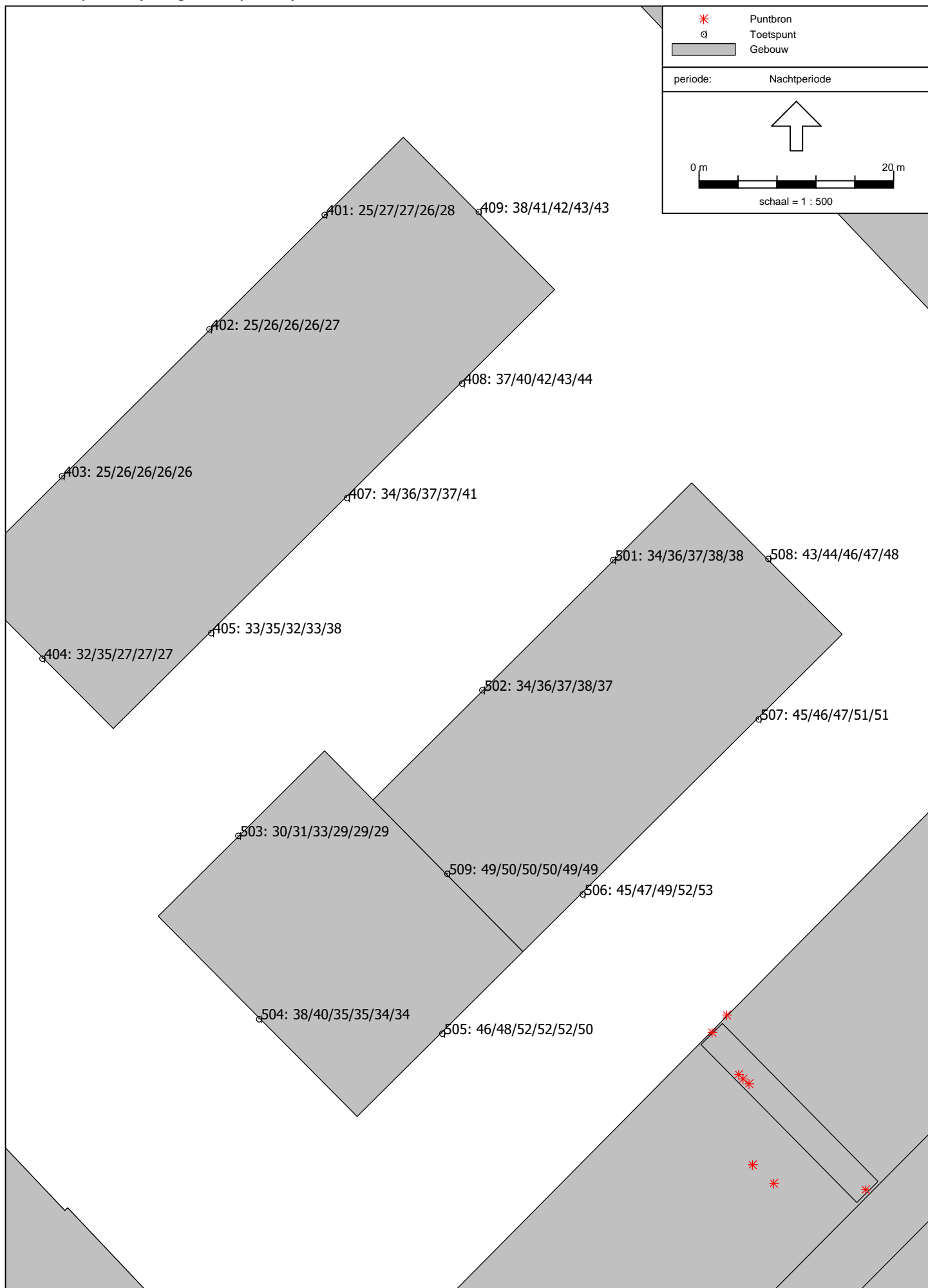


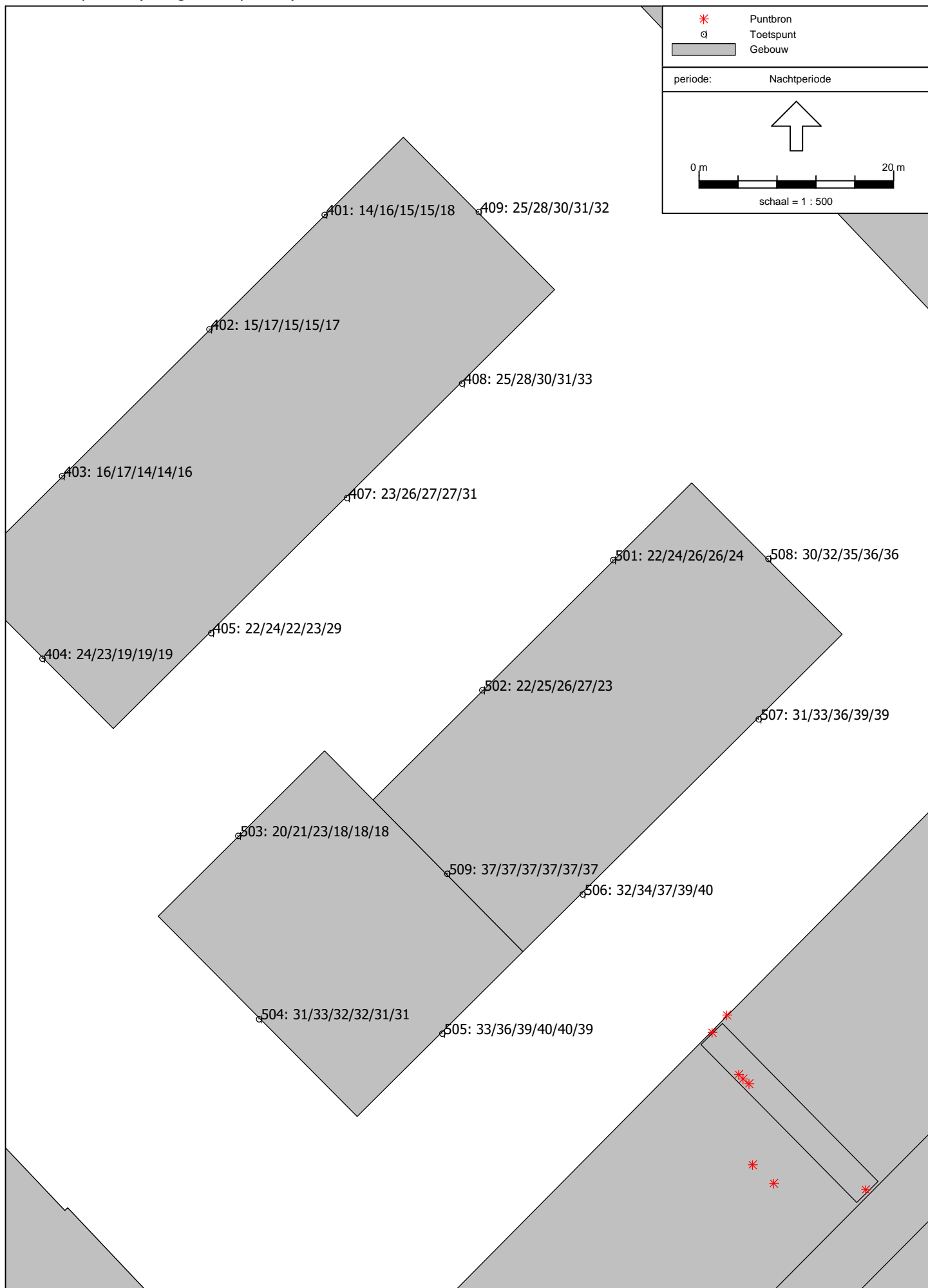


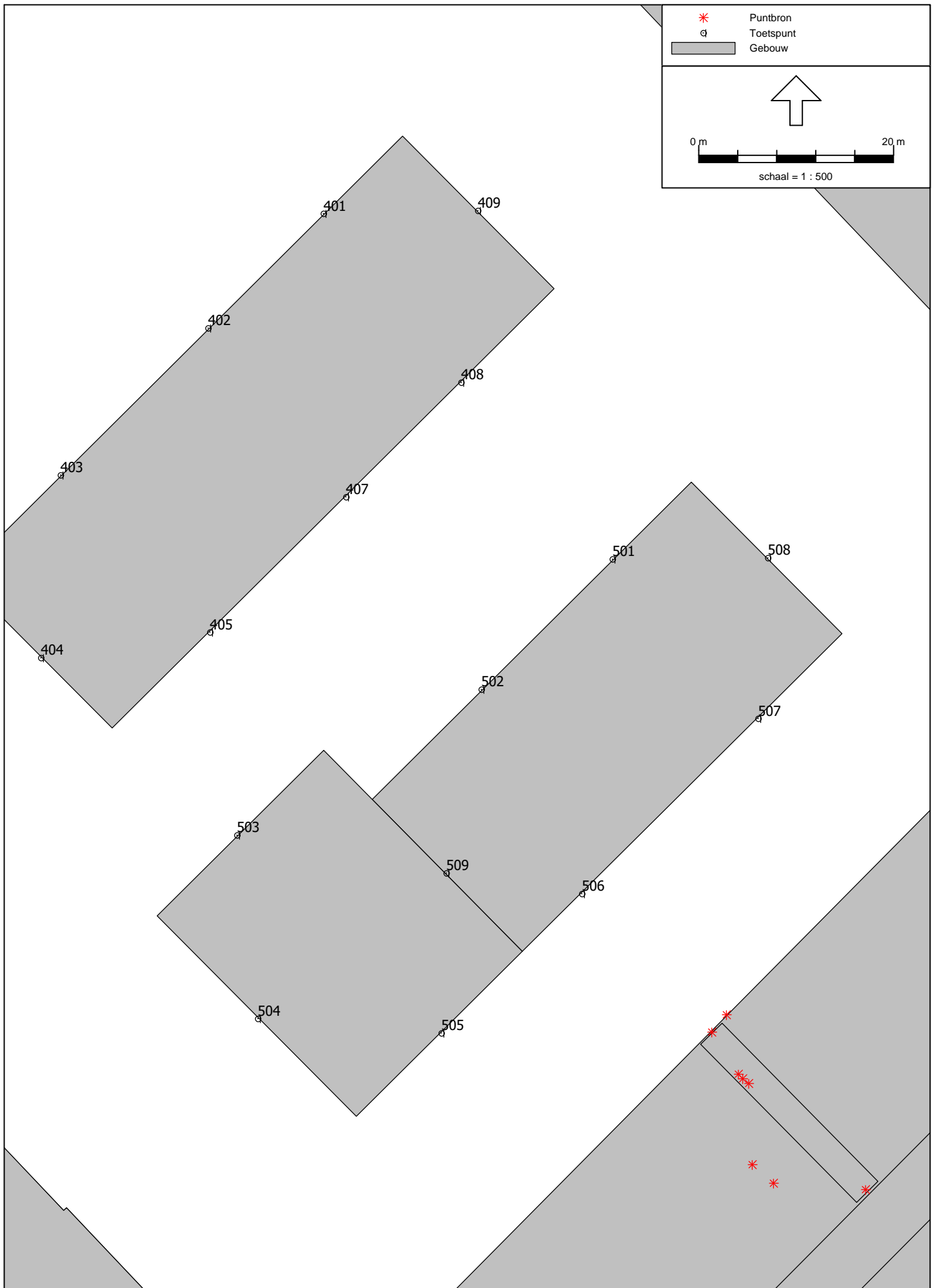












Bepaling L_{CUM} (excl aftrek) Kavel 4 en 5

Alle waarden meenemen? nee
Aftrek 110 Wgh? nee

Waarneempunt	omschrijving	Hoogte	Wegverkeer				Rail			Industrie			Cummulatie	
			PH kade/ Panamalaan	Piet Hein tunnel	Czaar Peterstr	Wegen gecumuleerd	A'dam centraal - muiderpoort	Rail gecumuleerd		INIT met maatregelen	Industrie gecumuleerd		Maatgevende bron	
								LVL	L* _{RL}		LIL	L* _{IL}		
401_A	kavel 4	5	39,6	-99,0	6,9	--	56,9	56,9	52,7	24,5	--	--	rail	56,8
401_B	kavel 4	10	42,7	-99,0	7,5	--	57,43	57,4	53,2	26,3	--	--	rail	57,3
401_C	kavel 4	15	44,8	-99,0	7,4	--	58,23	58,2	53,9	25,2	--	--	rail	58,1
401_D	kavel 4	20	46,2	-99,0	6,6	--	58,6	58,6	54,3	25,0	--	--	rail	58,5
401_E	kavel 4	25	46,8	-99,0	5,3	--	58,67	58,7	54,3	27,7	--	--	rail	58,5
402_A	kavel 4	5	39,0	-99,0	9,4	--	56,53	56,5	52,3	25,6	--	--	rail	56,4
402_B	kavel 4	10	41,8	-99,0	9,4	--	57,02	57,0	52,8	26,7	--	--	rail	56,9
402_C	kavel 4	15	44,3	-99,0	9,3	--	57,81	57,8	53,5	25,8	--	--	rail	57,7
402_D	kavel 4	20	46,0	-99,0	4,1	--	58,2	58,2	53,9	25,2	--	--	rail	58,1
402_E	kavel 4	25	46,7	-99,0	4,5	--	58,31	58,3	54,0	26,9	--	--	rail	58,2
403_A	kavel 4	5	37,9	-99,0	6,7	--	55,87	55,9	51,7	25,5	--	--	rail	55,7
403_B	kavel 4	10	40,5	-99,0	6,5	--	56,12	56,1	51,9	27,0	--	--	rail	56,0
403_C	kavel 4	15	42,8	-99,0	5,9	--	56,99	57,0	52,7	24,4	--	--	rail	56,8
403_D	kavel 4	20	45,3	-99,0	5,0	--	57,51	57,5	53,2	24,3	--	--	rail	57,4
403_E	kavel 4	25	46,0	-99,0	5,3	--	57,78	57,8	53,5	26,2	--	--	rail	57,6
404_A	kavel 4	5	27,2	19,9	14,4	--	48,86	--	--	33,8	--	--	Geen	cumulatie
404_B	kavel 4	10	28,1	20,7	14,4	--	48,83	--	--	33,5	--	--	Geen	cumulatie
404_C	kavel 4	15	29,2	22,4	14,6	--	49,89	--	--	28,7	--	--	Geen	cumulatie
404_D	kavel 4	20	29,6	20,2	15,7	--	45,46	--	--	28,7	--	--	Geen	cumulatie
404_E	kavel 4	25	20,0	9,8	16,4	--	39,76	--	--	29,5	--	--	Geen	cumulatie
405_A	kavel 4	5	25,9	23,6	16,2	--	41,57	--	--	37,2	--	--	Geen	cumulatie
405_B	kavel 4	10	26,6	24,5	16,0	--	42,04	--	--	37,5	--	--	Geen	cumulatie
405_C	kavel 4	15	28,2	26,3	16,5	--	43,48	--	--	37,2	--	--	Geen	cumulatie
405_D	kavel 4	20	30,7	26,2	17,5	--	45,31	--	--	37,3	--	--	Geen	cumulatie
405_E	kavel 4	25	35,5	33,9	19,6	--	49,02	--	--	38,6	--	--	Geen	cumulatie
407_A	kavel 4	5	27,7	23,7	16,4	--	47,13	--	--	37,6	--	--	Geen	cumulatie
407_B	kavel 4	10	28,2	24,6	16,1	--	47,24	--	--	38,1	--	--	Geen	cumulatie
407_C	kavel 4	15	29,6	26,9	16,8	--	48,12	--	--	38,5	--	--	Geen	cumulatie
407_D	kavel 4	20	32,7	32,5	17,8	--	49,65	--	--	38,2	--	--	Geen	cumulatie
407_E	kavel 4	25	38,0	40,4	19,8	--	52,15	--	--	40,8	--	--	Geen	cumulatie
408_A	kavel 4	5	27,5	24,1	16,5	--	45,16	--	--	34,8	--	--	Geen	cumulatie
408_B	kavel 4	10	28,1	25,0	16,2	--	45,46	--	--	38,0	--	--	Geen	cumulatie
408_C	kavel 4	15	30,2	27,3	16,8	--	46,8	--	--	40,2	--	--	Geen	cumulatie
408_D	kavel 4	20	32,9	32,0	17,9	--	49,49	--	--	41,1	--	--	Geen	cumulatie
408_E	kavel 4	25	38,3	43,6	19,9	--	52,07	--	--	42,9	--	--	Geen	cumulatie
409_A	kavel 4	5	39,5	20,8	13,6	--	55,37	--	--	34,8	--	--	Geen	cumulatie
409_B	kavel 4	10	42,6	21,5	13,4	--	55,68	55,7	51,5	37,7	--	--	rail	55,5
409_C	kavel 4	15	44,6	24,4	13,9	--	56,44	56,4	52,2	39,8	--	--	rail	56,3
409_D	kavel 4	20	46,0	30,2	14,7	--	57,21	57,2	52,9	41,3	--	--	rail	57,1
409_E	kavel 4	25	47,7	42,5	14,7	--	58,32	58,3	54,0	42,0	--	--	rail	58,2
501_A	kavel 5	5	30,6	-99,0	11,3	--	48,03	--	--	31,8	--	--	Geen	cumulatie
501_B	kavel 5	10	31,6	-99,0	11,1	--	48,13	--	--	34,4	--	--	Geen	cumulatie
501_C	kavel 5	15	34,4	-99,0	11,6	--	48,99	--	--	35,7	--	--	Geen	cumulatie

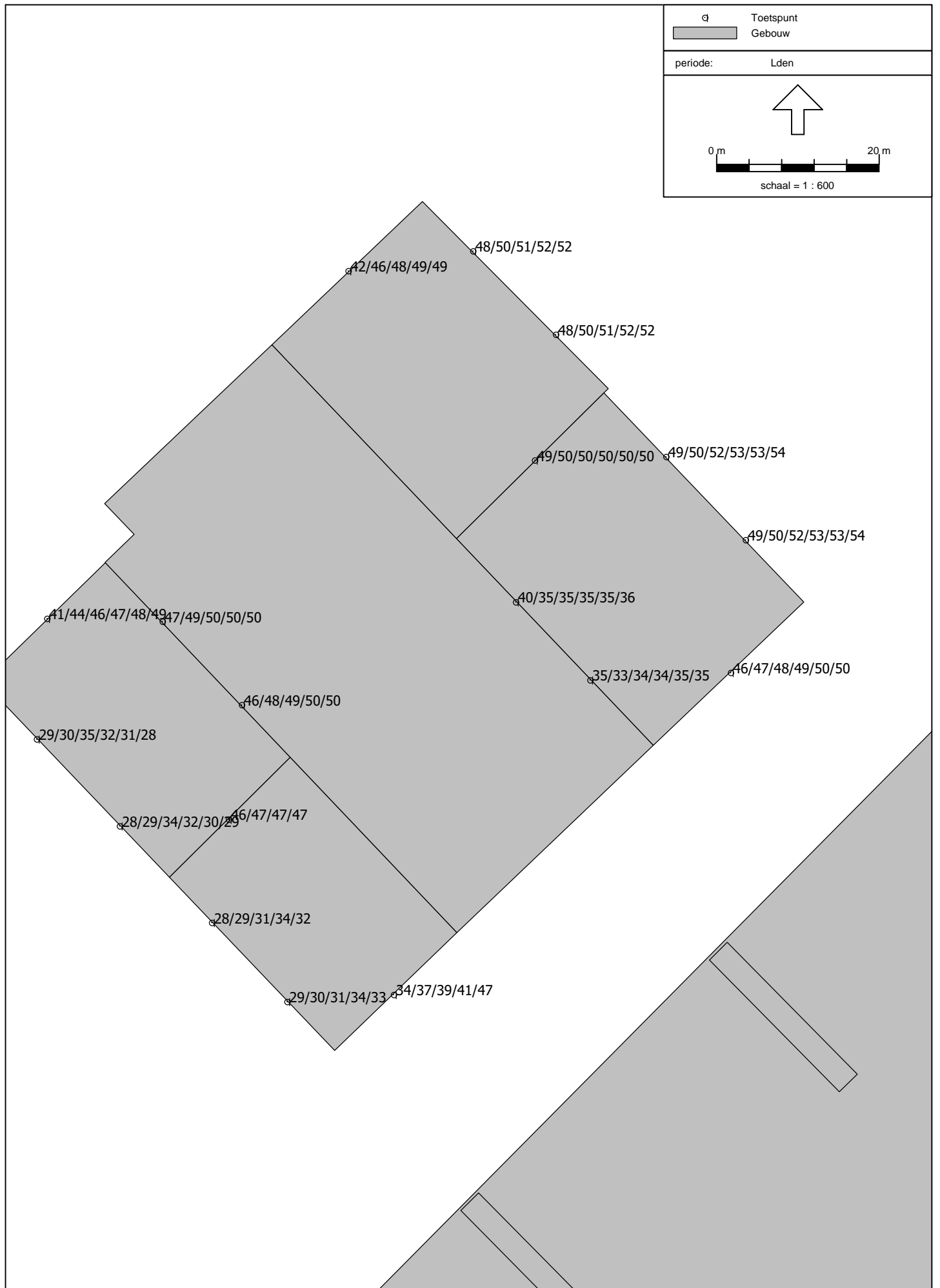
Waarneempunt	omschrijving	Hoogte	Wegverkeer				Rail			Industrie			Cummulatie	
			PH kade/ Panamalaan	Piet Hein tunnel	Czaar Peterstr	Wegen gecumuleerd	A'dam centraal - muiderpoort	Rail gecumuleerd		INIT met maatregelen	Industrie gecumuleerd		Maatgevende bron	
								LRL	L*RL		LIL	LIL	L*IL	
501_D	kavel 5	20	37,7	-99,0	12,3	--	50	--	--	36,5	--	--	Geen	cumulatie
501_E	kavel 5	25	41,3	-99,0	14,9	--	52,25	--	--	34,3	--	--	Geen	cumulatie
502_A	kavel 5	5	27,7	20,0	10,2	--	46,94	--	--	32,4	--	--	Geen	cumulatie
502_B	kavel 5	10	28,3	21,8	9,9	--	46,76	--	--	34,7	--	--	Geen	cumulatie
502_C	kavel 5	15	30,0	24,5	10,4	--	47,56	--	--	36,1	--	--	Geen	cumulatie
502_D	kavel 5	20	33,3	29,1	11,2	--	47,7	--	--	37,1	--	--	Geen	cumulatie
502_E	kavel 5	25	38,7	40,0	14,6	--	49,86	--	--	33,3	--	--	Geen	cumulatie
503_A	kavel 5	7	28,6	18,8	10,1	--	47,6	--	--	30,3	--	--	Geen	cumulatie
503_B	kavel 5	14	30,2	21,1	9,1	--	48,18	--	--	31,5	--	--	Geen	cumulatie
503_C	kavel 5	21	32,4	26,3	9,7	--	45,76	--	--	33,3	--	--	Geen	cumulatie
503_D	kavel 5	28	44,4	-99,0	0,1	--	53,57	--	--	28,2	--	--	Geen	cumulatie
503_E	kavel 5	35	46,9	-99,0	-0,7	--	56,84	56,8	52,6	27,8	--	--	rail	56,7
503_F	kavel 5	42	47,6	-99,0	-3,1	--	57,78	57,8	53,5	28,2	--	--	rail	57,6
504_A	kavel 5	7	26,7	23,5	17,4	--	45,92	--	--	41,5	--	--	Geen	cumulatie
504_B	kavel 5	14	29,3	27,4	17,4	--	47,76	--	--	42,7	--	--	Geen	cumulatie
504_C	kavel 5	21	25,1	33,7	18,7	--	44,88	--	--	41,8	--	--	Geen	cumulatie
504_D	kavel 5	28	19,4	29,7	19,4	--	43,8	--	--	41,7	--	--	Geen	cumulatie
504_E	kavel 5	35	19,9	29,5	22,8	--	44,69	--	--	41,2	--	--	Geen	cumulatie
504_F	kavel 5	42	16,6	27,2	24,2	--	44,42	--	--	40,9	--	--	Geen	cumulatie
505_A	kavel 5	7	29,3	25,7	18,3	--	50,23	--	--	51,5	51,5	52,5	industrie	51,5
505_B	kavel 5	14	31,5	29,8	19,3	--	51,18	--	--	51,2	51,2	52,2	industrie	51,2
505_C	kavel 5	21	35,5	39,1	22,0	--	52,53	--	--	51,1	51,1	52,1	industrie	51,1
505_D	kavel 5	28	37,2	44,4	25,1	--	54,79	--	--	50,5	50,5	51,5	industrie	50,5
505_E	kavel 5	35	38,7	44,9	28,4	--	56,02	56,0	51,8	49,8	--	--	rail	55,9
505_F	kavel 5	42	40,1	45,3	29,5	--	56,4	56,4	52,2	49,3	--	--	rail	56,3
506_A	kavel 5	5	31,7	25,0	18,2	--	51,01	--	--	55,0	55,0	56,0	industrie	55,0
506_B	kavel 5	10	35,0	26,4	18,4	--	51,43	--	--	54,5	54,5	55,5	industrie	54,5
506_C	kavel 5	15	37,1	29,3	19,5	--	52,49	--	--	53,8	53,8	54,8	industrie	53,8
506_D	kavel 5	20	38,6	35,4	20,8	--	54,09	--	--	53,1	53,1	54,1	industrie	53,1
506_E	kavel 5	25	39,5	43,8	22,1	--	54,6	--	--	52,3	52,3	53,3	industrie	52,3
507_A	kavel 5	5	32,7	23,7	18,3	--	52,74	--	--	51,1	51,1	52,1	industrie	51,1
507_B	kavel 5	10	36,1	26,2	18,4	--	53,23	--	--	51,0	51,0	52,0	industrie	51,0
507_C	kavel 5	15	37,7	31,3	19,5	--	54,18	--	--	50,7	50,7	51,7	industrie	50,7
507_D	kavel 5	20	39,5	41,1	20,7	--	55,3	--	--	50,7	50,7	51,7	industrie	50,7
507_E	kavel 5	25	40,3	45,1	22,8	--	55,62	55,6	51,4	50,4	--	--	rail	55,5
508_A	kavel 5	5	37,1	22,1	14,4	--	53,62	--	--	40,0	--	--	Geen	cumulatie
508_B	kavel 5	10	39,6	23,9	14,3	--	53,91	--	--	42,1	--	--	Geen	cumulatie
508_C	kavel 5	15	41,5	27,4	15,2	--	54,7	--	--	44,8	--	--	Geen	cumulatie
508_D	kavel 5	20	42,5	35,2	16,3	--	55,8	55,8	51,6	45,8	--	--	rail	55,7
508_E	kavel 5	25	45,2	44,0	17,6	--	56,98	57,0	52,7	46,3	--	--	rail	56,8
509_A	kavel 5	29	45,9	44,5	21,3	--	57,68	57,7	53,4	46,7	--	--	rail	57,5
509_B	kavel 5	32	46,9	44,8	23,0	--	58,7	58,7	54,4	47,0	--	--	rail	58,6
509_C	kavel 5	35	47,4	45,0	23,4	--	59,37	59,4	55,0	46,9	--	--	rail	59,2
509_D	kavel 5	38	47,8	45,2	23,8	--	59,88	59,9	55,5	46,8	--	--	rail	59,7
509_E	kavel 5	41	48,0	45,4	24,0	--	60,13	60,1	55,7	46,8	--	--	rail	60,0
509_F	kavel 5	44	48,3	45,6	23,0	--	60,27	60,3	55,9	47,5	--	--	rail	60,1





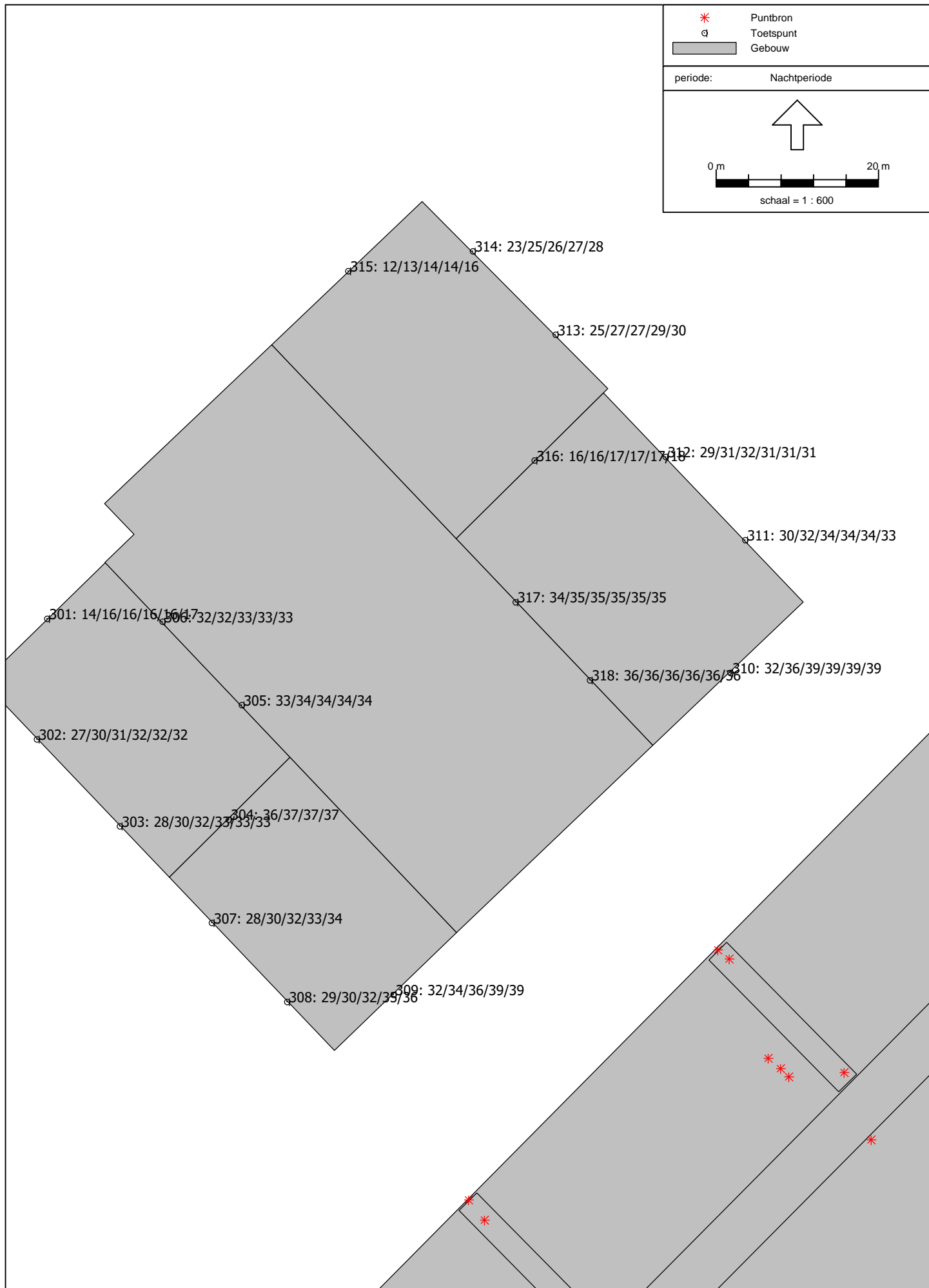














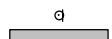
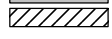
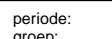
Bepaling L_{CUM} (excl aftrek) Kavel 3

Alle waarden meenemen? nee
Aftrek 110 Wgh? nee



Waarneempunt	omschrijving	Hoogte	Wegverkeer				Rail			Industrie			Cummulatie	
			PH kade/ Panamalaan	Piet Hein tunnel	Czaar Peterstr	Wegen gecumuleerd	A'dam centraal - muiderpoort	Rail gecumuleerd		INIT met maatregelen	Industrie gecumuleerd		Maatgevende bron	
								L _{VL}	L _{*RL}		L _{IL}	L _{*IL}		
301_A	kavel 3b	6	40,8	-99,0	7,4	--	57,0	57,0	52,8	24,3	--	--	rail	56,9
301_B	kavel 3b	12	44,2	-99,0	7,5	--	57,74	57,7	53,5	25,8	--	--	rail	57,6
301_C	kavel 3b	18	46,3	-99,0	7,1	--	58,33	58,3	54,0	25,6	--	--	rail	58,2
301_D	kavel 3b	24	47,3	-99,0	7,7	--	58,67	58,7	54,3	25,9	--	--	rail	58,5
301_E	kavel 3b	30	48,1	-99,0	5,7	--	59,57	59,6	55,2	25,9	--	--	rail	59,4
301_F	kavel 3b	36	48,8	-99,0	5,5	48,8	59,81	59,8	55,4	26,6	--	--	rail	60,6
302_A	kavel 3b	6	27,3	22,4	15,3	--	46,5	--	--	42,3	--	--	Geen	i cumulatie
302_B	kavel 3b	12	28,5	25,1	15,4	--	47,72	--	--	42,9	--	--	Geen	i cumulatie
302_C	kavel 3b	18	29,8	33,3	16,2	--	49,91	--	--	43,1	--	--	Geen	i cumulatie
302_D	kavel 3b	24	27,3	30,1	18,2	--	47,96	--	--	43,1	--	--	Geen	i cumulatie
302_E	kavel 3b	30	18,8	30,0	20,1	--	46,67	--	--	43,1	--	--	Geen	i cumulatie
302_F	kavel 3b	36	19,4	24,2	25,3	--	47,16	--	--	43,0	--	--	Geen	i cumulatie
303_A	kavel 3b	6	26,7	21,0	15,3	--	47,24	--	--	43,8	--	--	Geen	i cumulatie
303_B	kavel 3b	12	27,4	23,8	15,5	--	47,96	--	--	44,0	--	--	Geen	i cumulatie
303_C	kavel 3b	18	28,6	32,0	16,4	--	49,78	--	--	44,2	--	--	Geen	i cumulatie
303_D	kavel 3b	24	25,3	31,2	18,6	--	47,31	--	--	44,2	--	--	Geen	i cumulatie
303_E	kavel 3b	30	19,7	29,0	21,1	--	46,52	--	--	44,2	--	--	Geen	i cumulatie
303_F	kavel 3b	36	20,1	24,4	26,0	--	47,01	--	--	44,0	--	--	Geen	i cumulatie
304_A	kavel 3b	29	35,9	45,7	22,1	--	54	--	--	46,1	--	--	Geen	i cumulatie
304_B	kavel 3b	32	37,3	45,9	24,1	--	54,31	--	--	46,5	--	--	Geen	i cumulatie
304_C	kavel 3b	35	37,9	46,1	25,4	--	54,58	--	--	46,6	--	--	Geen	i cumulatie
304_D	kavel 3b	38	38,2	46,2	25,5	--	54,7	--	--	46,6	--	--	Geen	i cumulatie
305_A	kavel 3b	26	45,2	35,4	16,1	--	55,49	--	--	43,3	--	--	Geen	i cumulatie
305_B	kavel 3b	29	47,8	36,3	16,2	--	57,59	57,6	53,3	43,7	--	--	rail	57,4
305_C	kavel 3b	32	48,9	36,5	17,0	48,9	58,87	58,9	54,5	43,9	--	--	rail	59,8
305_D	kavel 3b	35	49,3	36,7	20,1	49,3	59,45	59,5	55,1	43,9	--	--	rail	60,4
305_E	kavel 3b	38	49,5	37,0	20,6	49,5	60,22	60,2	55,8	44,0	--	--	rail	61,0
306_A	kavel 3b	26	46,9	20,7	15,1	--	57,08	57,1	52,8	42,0	--	--	rail	56,9
306_B	kavel 3b	29	48,8	21,2	14,7	48,8	58,87	58,9	54,5	42,4	--	--	rail	59,8
306_C	kavel 3b	32	49,6	21,9	14,9	49,6	59,91	59,9	55,5	42,6	--	--	rail	60,8
306_D	kavel 3b	35	50,0	23,2	15,0	50,0	60,46	60,5	56,0	42,7	--	--	rail	61,3
306_E	kavel 3b	38	50,2	25,2	15,2	50,2	61,1	61,1	56,6	42,8	--	--	rail	61,9
307_A	kavel 3b	5	26,7	22,5	16,0	--	48,14	--	--	45,0	--	--	Geen	i cumulatie
307_B	kavel 3b	10	27,3	23,8	15,9	--	48,5	--	--	45,2	--	--	Geen	i cumulatie
307_C	kavel 3b	15	28,2	26,4	16,5	--	49,64	--	--	45,3	--	--	Geen	i cumulatie
307_D	kavel 3b	20	28,8	32,5	17,2	--	49,86	--	--	45,5	--	--	Geen	i cumulatie
307_E	kavel 3b	25	23,9	31,4	19,4	--	46,55	--	--	45,5	--	--	Geen	i cumulatie
308_A	kavel 3b	5	27,6	22,0	15,7	--	48,62	--	--	45,9	--	--	Geen	i cumulatie
308_B	kavel 3b	10	28,1	23,9	15,7	--	48,91	--	--	46,0	--	--	Geen	i cumulatie
308_C	kavel 3b	15	28,8	26,5	16,3	--	50,05	--	--	46,1	--	--	Geen	i cumulatie
308_D	kavel 3b	20	29,3	31,8	17,5	--	50,34	--	--	46,4	--	--	Geen	i cumulatie
308_E	kavel 3b	25	25,1	31,6	19,9	--	46,93	--	--	46,5	--	--	Geen	i cumulatie
309_A	kavel 3b	5	33,0	25,1	18,0	--	53,48	--	--	45,6	--	--	Geen	i cumulatie

Waarneempunt	omschrijving	Hoogte	Wegverkeer				Rail			Industrie			Cummulatie	
			PH kade/ Panamalaan	Piet Hein tunnel	Czaar Peterstr	Wegen gecumuleerd	A'dam centraal - muiderpoort	Rail gecumuleerd		INIT met maatregelen	Industrie gecumuleerd		Maatgevende bron	
								LRL	L*RL		LIL	L*IL		
m	LVL	LVL	LVL	LVL	LRL	LRL	L*RL	LIL	LIL	L*IL				
309_B	kavel 3b	10	36,9	27,0	17,8	--	54,13	--	--	45,9	--	--	Geen	cumulatie
309_C	kavel 3b	15	38,9	29,9	18,8	--	55,16	--	--	46,4	--	--	Geen	cumulatie
309_D	kavel 3b	20	40,1	35,3	19,7	--	56,42	56,4	52,2	48,6	--	--	rail	56,3
309_E	kavel 3b	25	41,1	45,5	21,2	--	57,37	57,4	53,1	49,3	--	--	rail	57,2
310_A	kavel 3a	7	37,7	45,0	17,4	--	57,11	57,1	52,9	42,5	--	--	rail	57,0
310_B	kavel 3a	14	40,9	45,7	18,5	--	58,29	58,3	54,0	45,6	--	--	rail	58,1
310_C	kavel 3a	21	42,3	47,2	20,3	--	59,4	59,4	55,0	48,9	--	--	rail	59,3
310_D	kavel 3a	28	44,1	47,5	24,7	--	59,65	59,7	55,3	49,2	--	--	rail	59,5
310_E	kavel 3a	35	45,4	48,0	28,9	--	59,57	59,6	55,2	49,0	--	--	rail	59,4
310_F	kavel 3a	42	46,1	48,4	29,3	--	59,62	59,6	55,2	48,6	--	--	rail	59,5
311_A	kavel 3a	7	46,0	45,6	13,5	--	62,73	62,7	58,2	40,0	--	--	rail	62,6
311_B	kavel 3a	14	48,5	46,2	14,3	--	63,44	63,4	58,9	42,3	--	--	rail	63,3
311_C	kavel 3a	21	50,0	46,8	15,9	50,0	63,78	63,8	59,2	44,1	--	--	rail	64,1
311_D	kavel 3a	28	51,0	47,3	18,4	51,0	63,84	63,8	59,2	43,8	--	--	rail	64,3
311_E	kavel 3a	35	51,7	47,8	21,3	51,7	63,87	63,9	59,3	43,6	--	--	rail	64,5
311_F	kavel 3a	42	52,1	48,2	21,6	52,1	63,85	63,9	59,3	43,1	--	--	rail	64,5
312_A	kavel 3a	7	45,9	45,4	13,0	--	62,83	62,8	58,3	39,3	--	--	rail	62,7
312_B	kavel 3a	14	48,5	46,0	13,8	--	63,5	63,5	58,9	40,7	--	--	rail	63,3
312_C	kavel 3a	21	50,0	46,5	15,2	50,0	63,82	63,8	59,2	42,5	--	--	rail	64,2
312_D	kavel 3a	28	51,1	47,0	18,3	51,1	63,88	63,9	59,3	41,3	--	--	rail	64,4
312_E	kavel 3a	35	51,8	47,5	21,7	51,8	63,9	63,9	59,3	41,2	--	--	rail	64,5
312_F	kavel 3a	42	52,2	47,9	21,7	52,2	63,86	63,9	59,3	40,9	--	--	rail	64,5
313_A	kavel 3a	5	45,0	44,7	12,3	--	62,65	62,7	58,1	35,2	--	--	rail	62,5
313_B	kavel 3a	10	47,6	45,6	12,5	--	63,42	63,4	58,8	36,6	--	--	rail	63,3
313_C	kavel 3a	15	49,0	46,0	13,2	49,0	63,73	63,7	59,1	37,1	--	--	rail	64,0
313_D	kavel 3a	20	50,1	46,1	14,1	50,1	63,95	64,0	59,4	38,9	--	--	rail	64,3
313_E	kavel 3a	25	50,8	46,4	16,4	50,8	64,01	64,0	59,4	39,6	--	--	rail	64,4
314_A	kavel 3a	5	45,2	44,7	11,2	--	62,76	62,8	58,2	33,2	--	--	rail	62,6
314_B	kavel 3a	10	48,1	45,4	11,3	--	63,5	63,5	58,9	34,8	--	--	rail	63,3
314_C	kavel 3a	15	49,6	45,5	12,0	49,6	63,78	63,8	59,2	36,1	--	--	rail	64,1
314_D	kavel 3a	20	50,5	45,9	12,9	50,5	64	64,0	59,4	37,1	--	--	rail	64,4
314_E	kavel 3a	25	51,2	46,2	14,3	51,2	64,05	64,1	59,4	37,5	--	--	rail	64,5
315_A	kavel 3a	5	42,0	-99,0	6,9	--	60,71	60,7	56,3	21,6	--	--	rail	60,6
315_B	kavel 3a	10	45,7	-99,0	7,7	--	61,53	61,5	57,1	23,1	--	--	rail	61,4
315_C	kavel 3a	15	47,6	-99,0	8,0	--	61,78	61,8	57,3	23,7	--	--	rail	61,6
315_D	kavel 3a	20	48,7	-99,0	8,4	48,7	62,07	62,1	57,6	24,0	--	--	rail	62,5
315_E	kavel 3a	25	49,3	-99,0	6,0	49,3	62,14	62,1	57,6	26,3	--	--	rail	62,6
316_A	kavel 3a	29	49,0	-99,0	2,1	49,0	59,77	59,8	55,4	26,4	--	--	rail	60,6
316_B	kavel 3a	32	49,6	-99,0	0,0	49,6	61,66	61,7	57,2	26,5	--	--	rail	62,2
316_C	kavel 3a	35	49,8	-99,0	-1,0	49,8	61,85	61,9	57,4	26,6	--	--	rail	62,4
316_D	kavel 3a	38	50,0	-99,0	-2,9	50,0	61,88	61,9	57,4	26,6	--	--	rail	62,5
316_E	kavel 3a	41	50,1	-99,0	-2,8	50,1	61,89	61,9	57,4	27,0	--	--	rail	62,5
316_F	kavel 3a	44	50,3	-99,0	-2,5	50,3	61,92	61,9	57,4	27,8	--	--	rail	62,6
317_A	kavel 3a	27	35,8	37,5	19,1	--	52,72	--	--	44,5	--	--	Geen	cumulatie
317_B	kavel 3a	30	33,5	29,9	21,9	--	51,5	--	--	44,6	--	--	Geen	cumulatie
317_C	kavel 3a	33	33,6	27,9	24,5	--	53,04	--	--	44,7	--	--	Geen	cumulatie

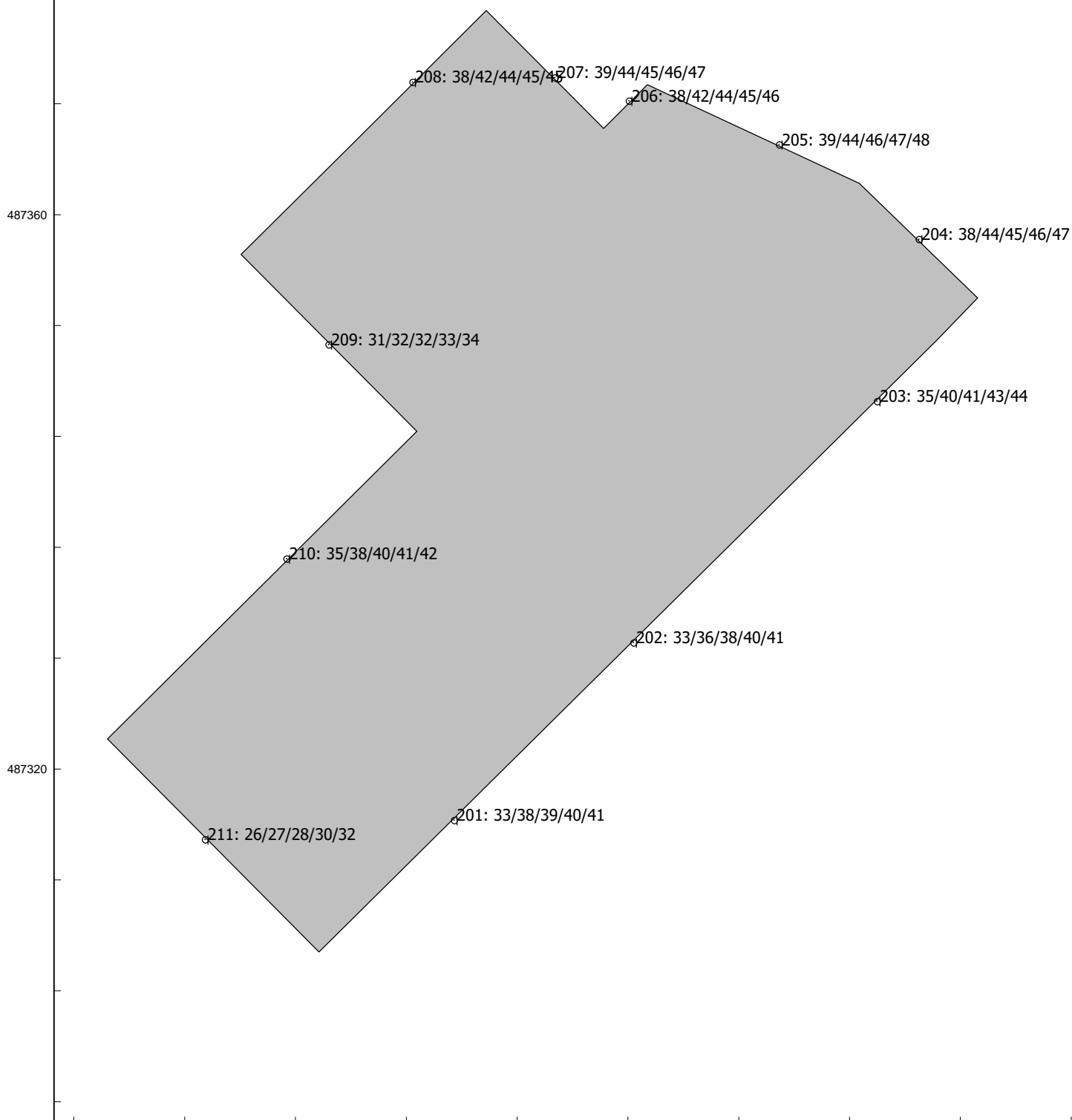
Waarneempunt	omschrijving	Hoogte	Wegverkeer				Rail			Industrie			Cummulatie	
			PH kade/ Panamalaan	Piet Hein tunnel	Czaar Peterstr	Wegen gecumuleerd	A'dam centraal - muiderpoort	Rail gecumuleerd		INIT met maatregelen	Industrie gecumuleerd		Maatgevende bron	
			m	LVL	LVL	LVL	LVL	LRL	LRL	L*RL	LIL	LIL	L*IL	
317_D	kavel 3a	36	34,0	28,1	25,0	--	53,69	--	--	44,8	--	--	Geen	i cumulatie
317_E	kavel 3a	39	34,3	14,4	25,2	--	54,02	--	--	44,9	--	--	Geen	i cumulatie
317_F	kavel 3a	42	35,1	15,3	25,4	--	54,44	--	--	45,0	--	--	Geen	i cumulatie
318_A	kavel 3a	27	34,7	20,9	20,1	--	52,28	--	--	46,1	--	--	Geen	i cumulatie
318_B	kavel 3a	30	32,8	19,2	22,8	--	50,73	--	--	46,2	--	--	Geen	i cumulatie
318_C	kavel 3a	33	33,0	16,8	24,5	--	51,86	--	--	46,2	--	--	Geen	i cumulatie
318_D	kavel 3a	36	33,5	17,6	24,8	--	52,49	--	--	46,3	--	--	Geen	i cumulatie
318_E	kavel 3a	39	33,9	18,6	25,0	--	52,76	--	--	46,3	--	--	Geen	i cumulatie
318_F	kavel 3a	42	34,3	20,3	25,0	--	53,1	--	--	46,3	--	--	Geen	i cumulatie








	Trambaan
	Weg
	Toetspunt
	Gebouw
	Kruising

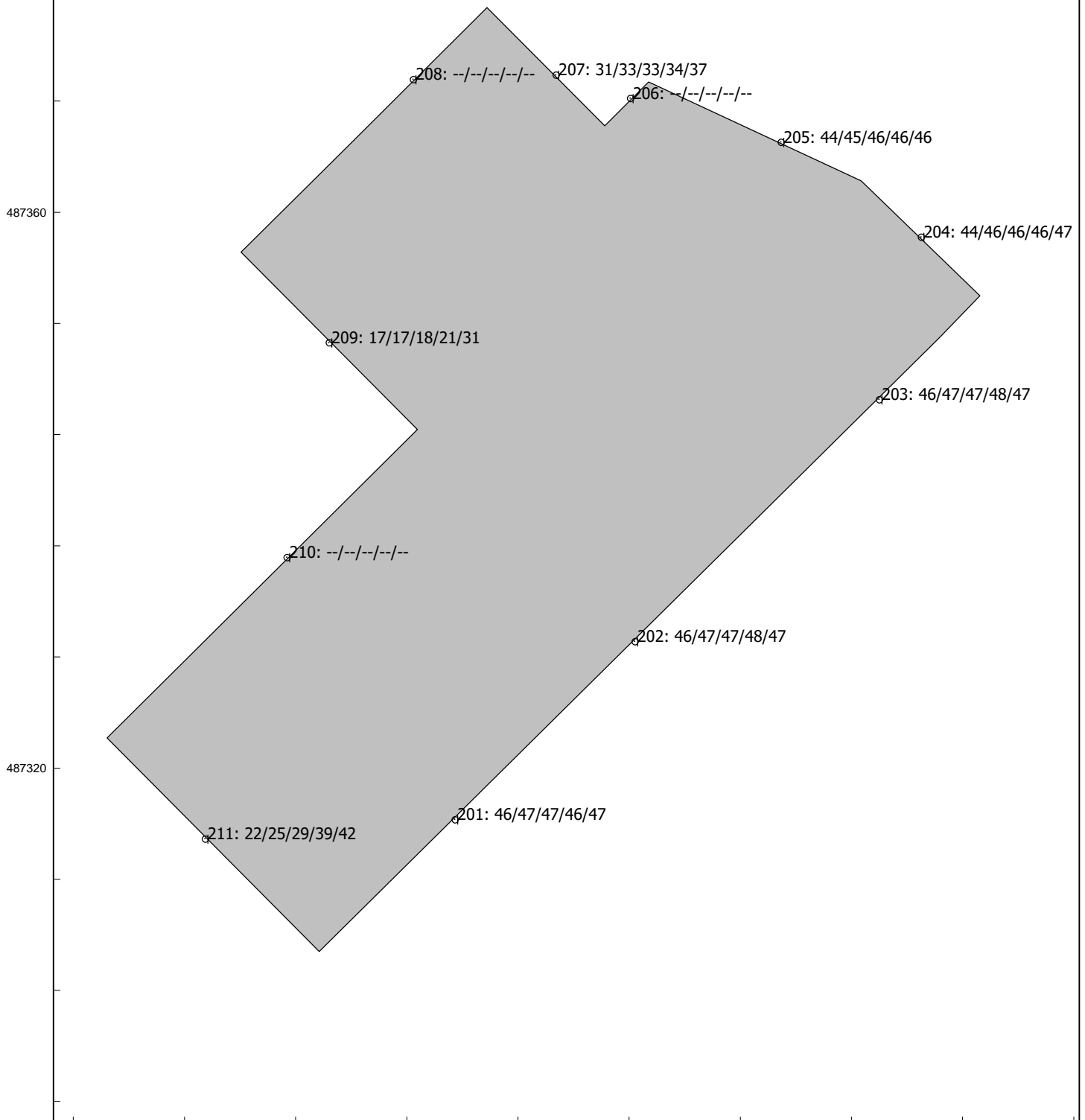
periode: Lden
groep: Piet Heinkade/Panamalaan
Inclusief groepsreducties








schaal = 1 : 405





 Trambaan
 Weg
 Toetspunt
 Gebouw
 Kruising
periode: Lden
groep: Piet Heintunnel Inclusief groepsreducties


schaal = 1 : 405

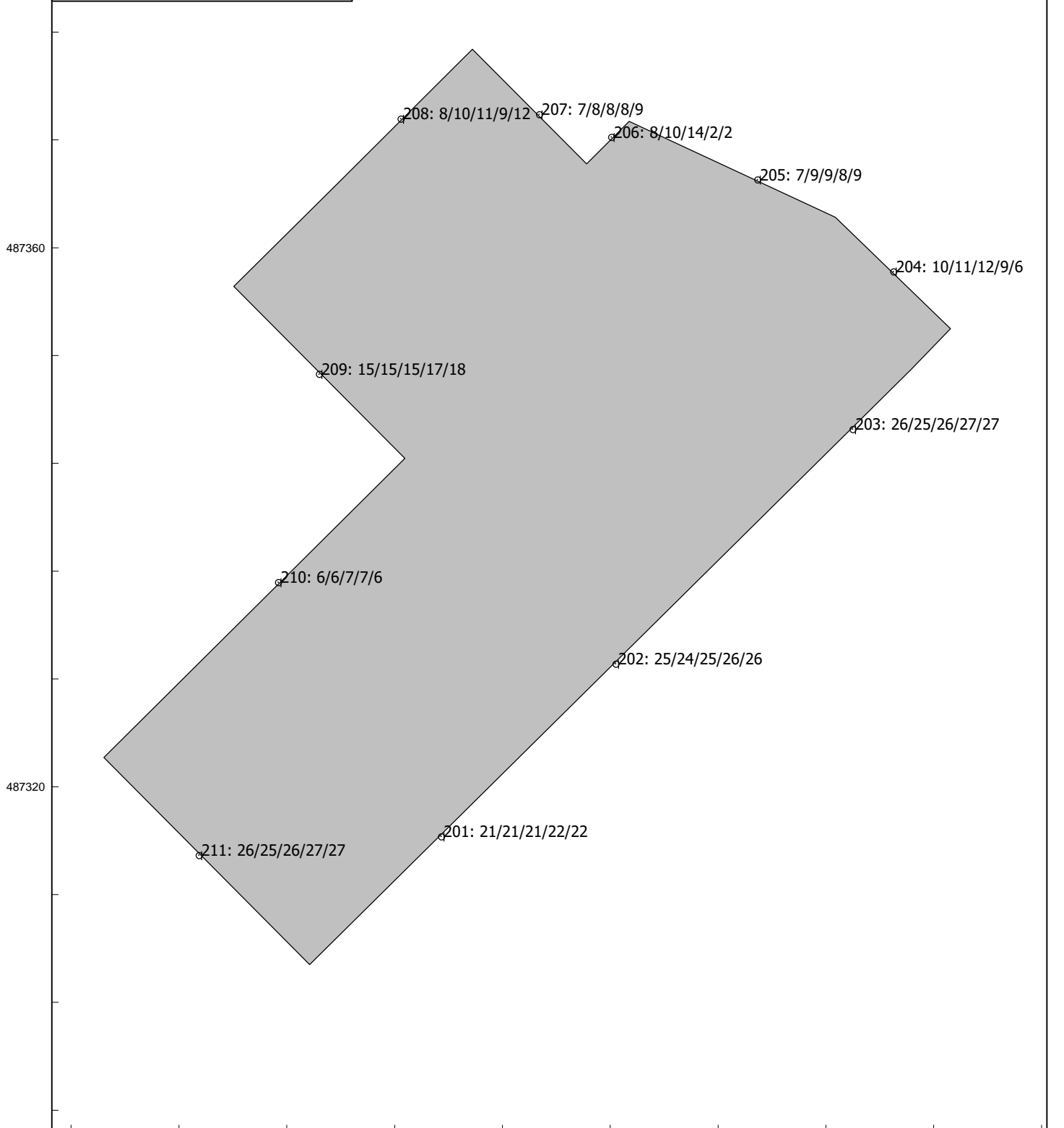




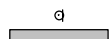
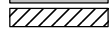
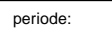
 Trambaan
 Weg
 Toetspunt
 Gebouw
 Kruising

periode: Lden
groep: Czaar Peterstraat
Inclusief groepsreducties





schaal = 1 : 405

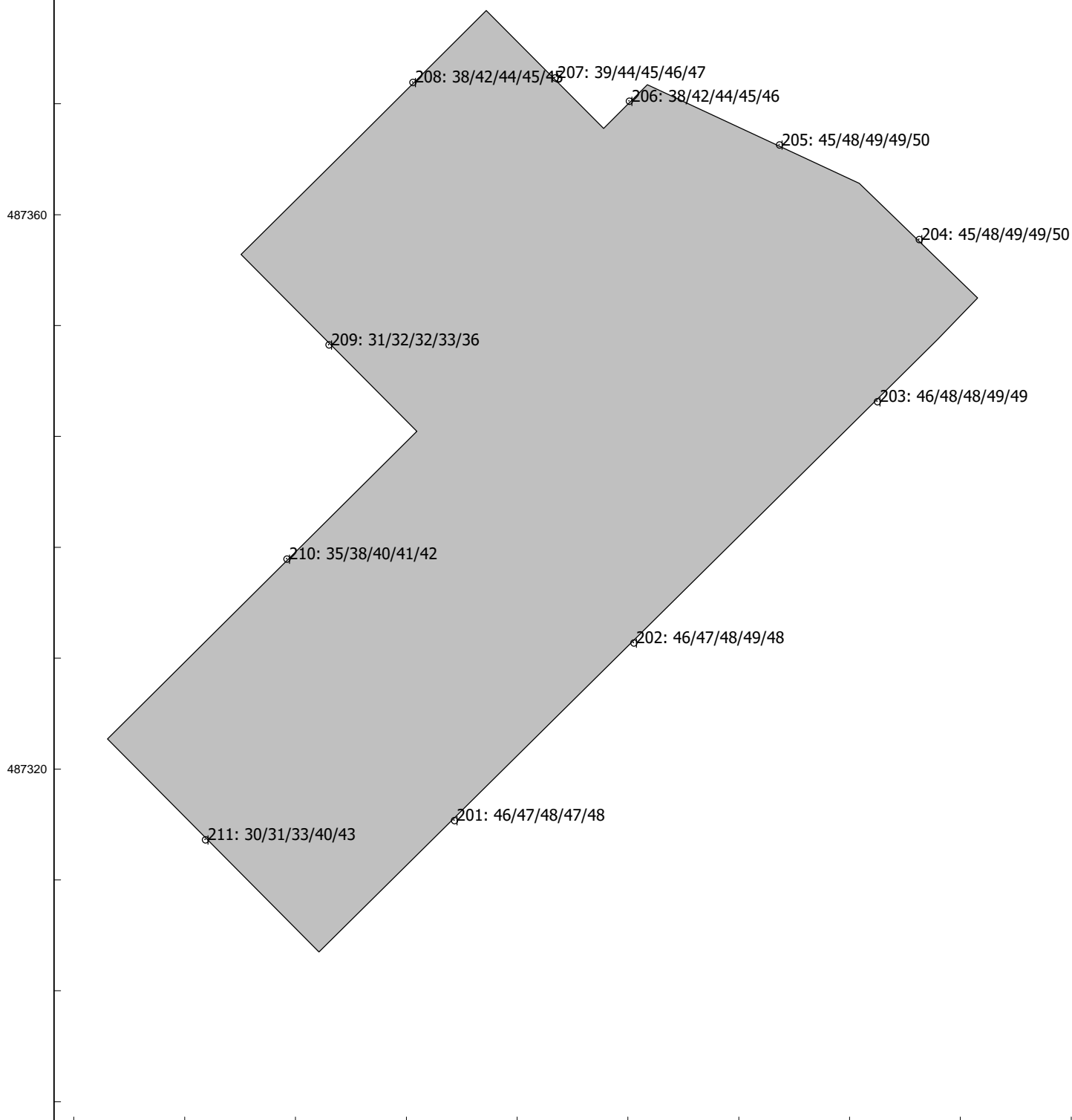




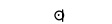

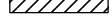


	Trambaan
	Weg
	Toetspunt
	Gebouw
	Kruising

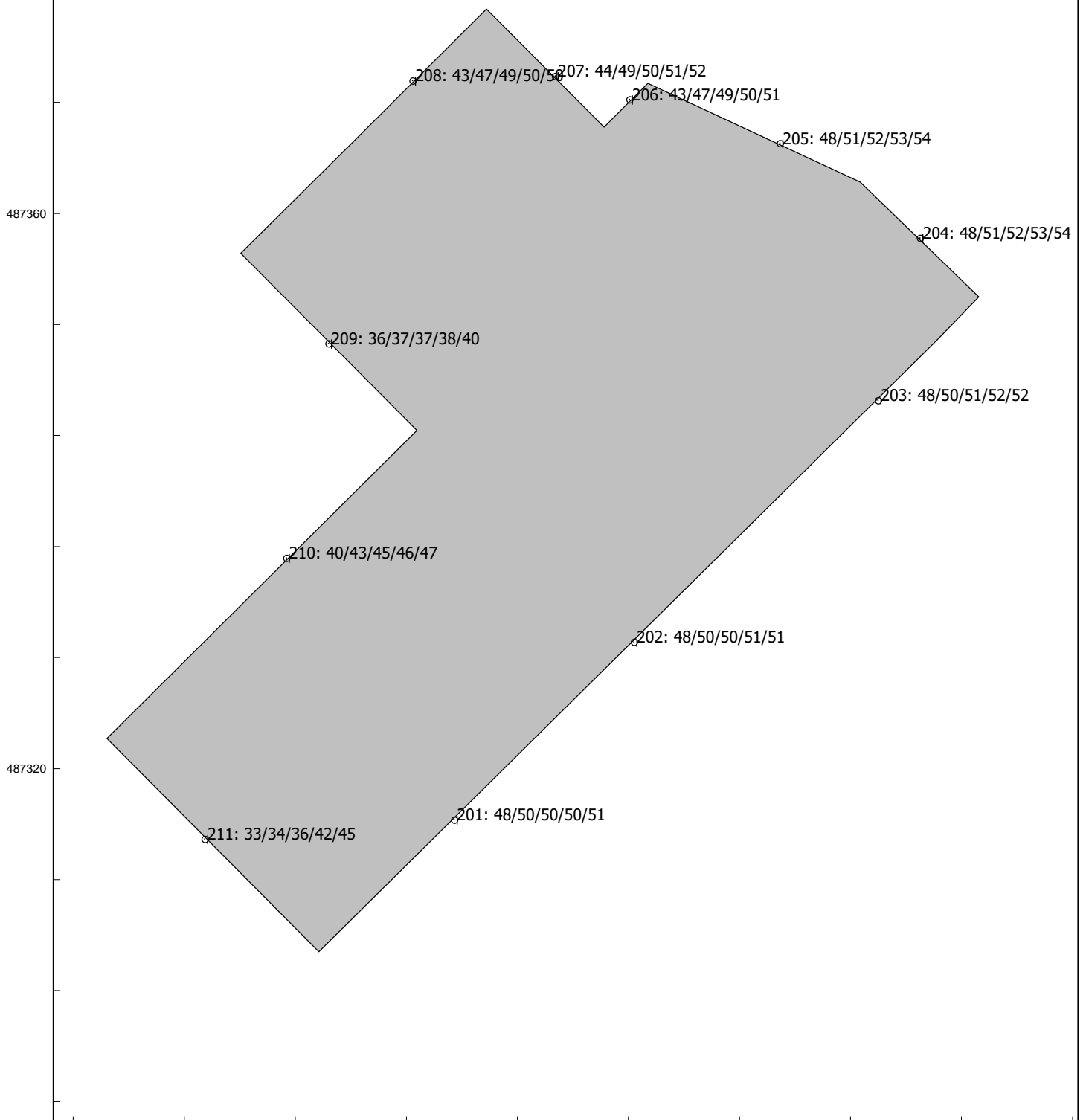
periode: Lden
Inclusief groepsreducties





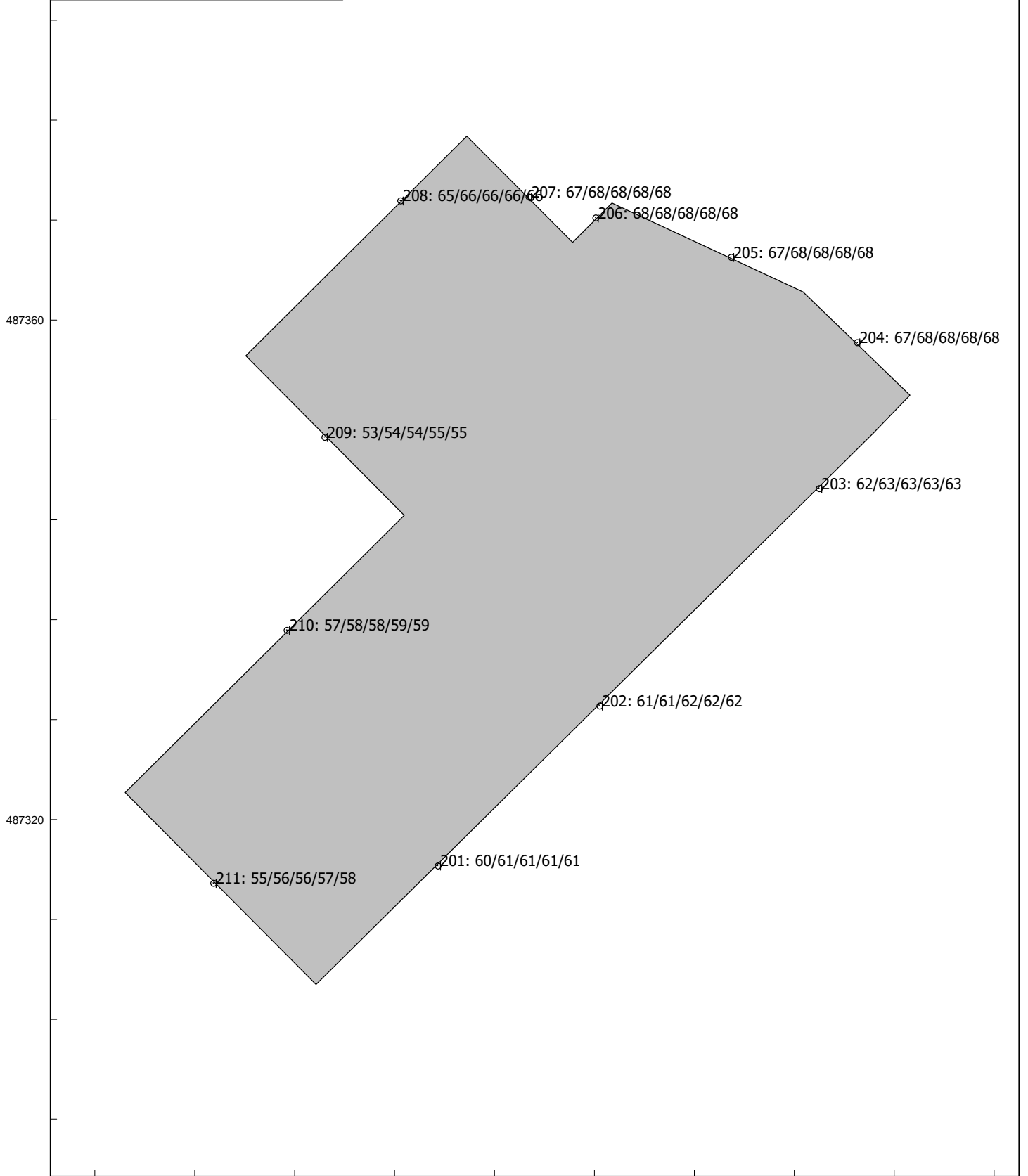
schaal = 1 : 405







	Trambaan
	Weg
	Toetspunt
	Gebouw
	Kruising
periode: Lden	
	
	
schaal = 1 : 405	





□	Toetspunt
■	Gebouw
periode:	Lden
	
	
schaal = 1 : 425	

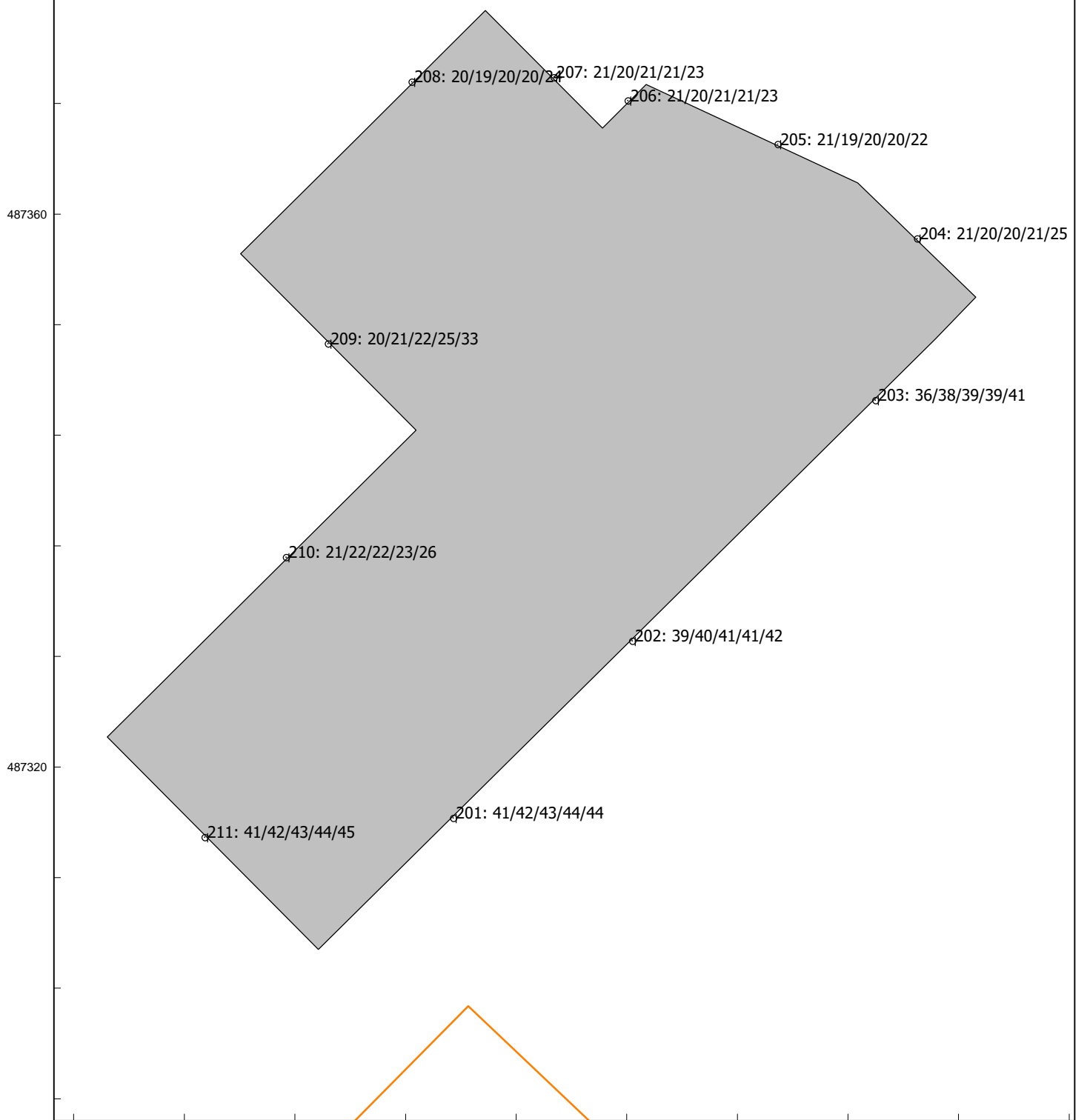





	Puntbron
	Toetspunt
	Gebouw
	Kavel

periode: Nachtperiode





schaal = 1 : 405

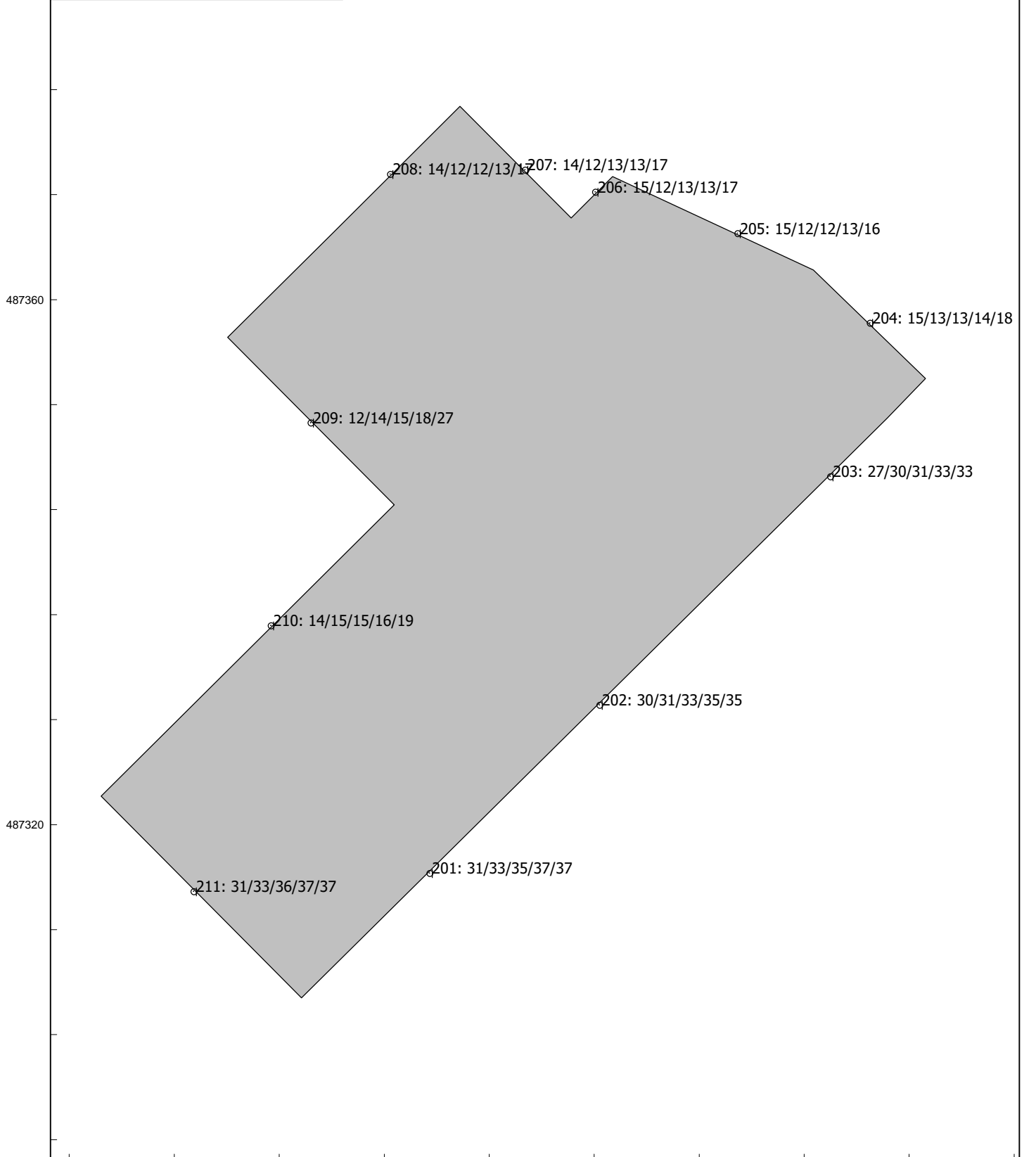


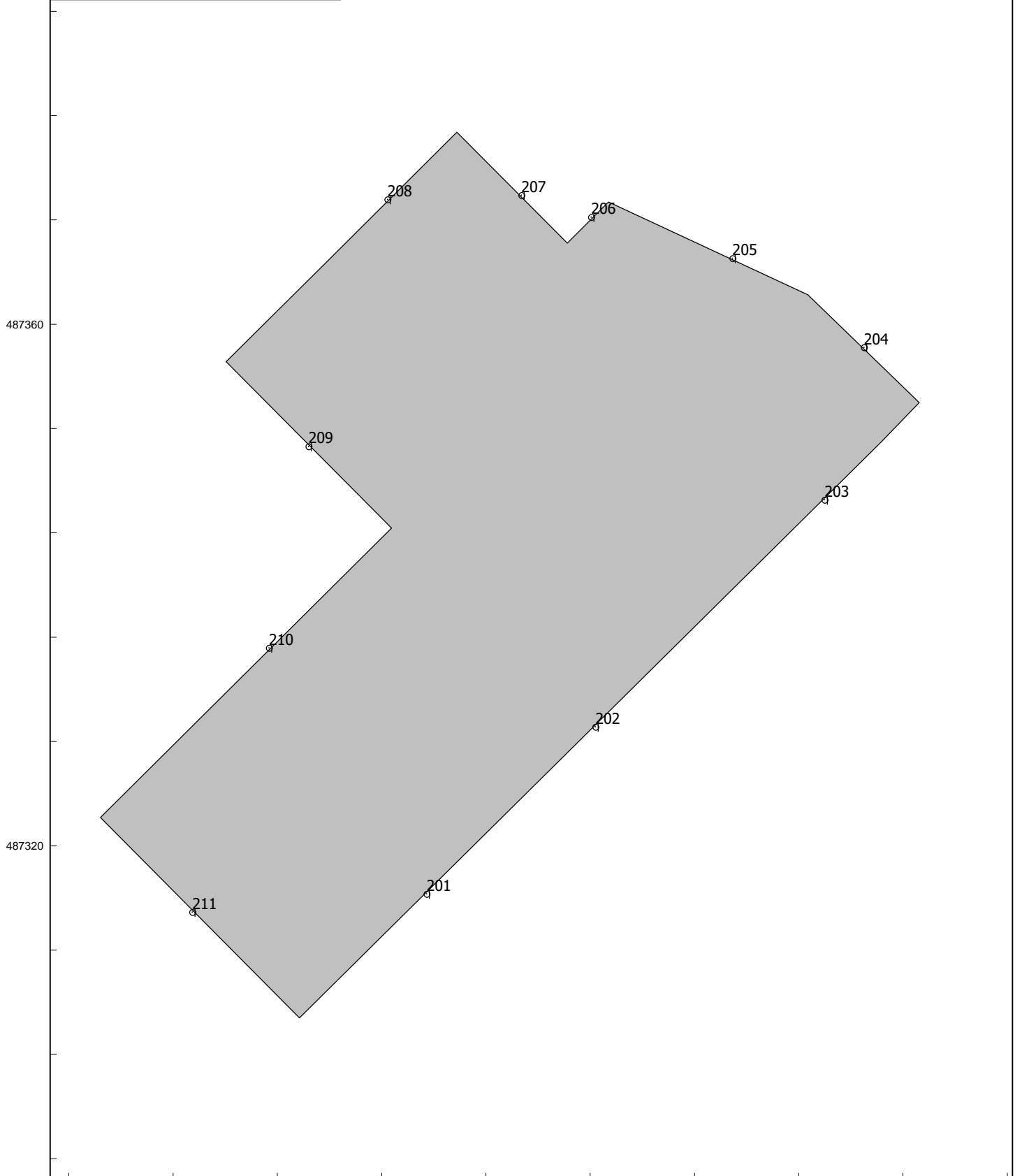
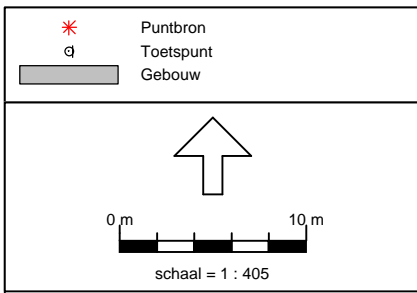
	Puntbron
	Toetspunt
	Gebouw

periode: Nachtperiode



0 m 10 m
schaal = 1 : 405





Bepaling L_{CUM} (excl aftrek) Kavel 2

Alle waarden meenemen? nee
Aftrek 110 Wgh? nee

Waarneempunt	omschrijving	Hoogte	Wegverkeer				Rail			Industrie			Cummulatie	
			PH kade/ Panamalaan	Piet Hein tunnel	Czaar Peterstr	Wegen gecumuleerd	A'dam centraal - muiderpoort	Rail gecumuleerd		INIT met maatregelen	Industrie gecumuleerd		Maatgevende bron	
								LVL	L* _{RL}		LIL	L* _{IL}		
201_A	Kavel 2	5	38,4	47,7	20,7	--	59,8	59,8	55,4	47,5	--	--	rail	59,6
201_B	Kavel 2	10	42,8	48,9	20,6	48,9	60,53	60,5	56,1	47,9	--	--	rail	61,2
201_C	Kavel 2	15	44,0	49,3	21,2	49,3	61,03	61,0	56,6	48,1	--	--	rail	61,7
201_D	Kavel 2	20	45,2	48,4	22,0	--	61,35	61,4	56,9	48,3	--	--	rail	61,2
201_E	Kavel 2	25	46,4	48,7	22,3	48,7	61,15	61,2	56,7	48,4	--	--	rail	61,7
202_A	Kavel 2	5	37,7	47,6	24,5	--	60,81	60,8	56,4	46,5	--	--	rail	60,7
202_B	Kavel 2	10	41,4	48,9	24,3	48,9	61,44	61,4	57,0	46,9	--	--	rail	61,9
202_C	Kavel 2	15	43,0	49,2	25,0	49,2	61,89	61,9	57,4	47,1	--	--	rail	62,4
202_D	Kavel 2	20	44,8	50,0	25,8	50,0	62,18	62,2	57,7	47,3	--	--	rail	62,7
202_E	Kavel 2	25	46,1	49,1	26,2	49,1	61,7	61,7	57,2	47,3	--	--	rail	62,2
203_A	Kavel 2	5	39,7	47,6	25,7	--	62,16	62,2	57,7	44,3	--	--	rail	62,0
203_B	Kavel 2	10	44,5	48,9	25,4	48,9	62,68	62,7	58,1	45,4	--	--	rail	63,0
203_C	Kavel 2	15	45,9	49,4	26,1	49,4	63,06	63,1	58,5	45,5	--	--	rail	63,4
203_D	Kavel 2	20	47,5	50,2	26,8	50,2	63,24	63,2	58,7	45,7	--	--	rail	63,7
203_E	Kavel 2	25	48,8	49,4	27,4	52,1	62,9	62,9	58,4	45,8	--	--	rail	63,7
204_A	Kavel 2	5	43,2	46,1	9,5	--	67,19	67,2	62,4	28,1	--	--	rail	67,0
204_B	Kavel 2	10	48,5	47,7	10,9	48,5	67,82	67,8	63,0	26,3	--	--	rail	67,8
204_C	Kavel 2	15	50,1	48,1	11,6	50,1	67,94	67,9	63,1	26,4	--	--	rail	68,0
204_D	Kavel 2	20	51,4	48,4	8,5	51,4	67,92	67,9	63,1	26,7	--	--	rail	68,0
204_E	Kavel 2	25	52,4	48,9	6,4	54,0	67,78	67,8	63,0	29,1	--	--	rail	68,2
205_A	Kavel 2	5	44,4	45,8	6,6	--	67,28	67,3	62,5	27,0	--	--	rail	67,1
205_B	Kavel 2	10	49,2	47,1	9,0	49,2	67,94	67,9	63,1	24,5	--	--	rail	68,0
205_C	Kavel 2	15	50,6	47,7	9,4	50,6	68,02	68,0	63,2	24,5	--	--	rail	68,1
205_D	Kavel 2	20	51,7	48,0	8,0	51,7	67,97	68,0	63,2	24,7	--	--	rail	68,1
205_E	Kavel 2	25	52,7	48,4	8,9	52,7	67,79	67,8	63,0	26,5	--	--	rail	68,0
206_A	Kavel 2	5	43,1	-99,0	7,7	--	67,8	67,8	63,0	26,7	--	--	rail	67,6
206_B	Kavel 2	10	47,4	-99,0	10,1	--	68,4	68,4	63,6	24,1	--	--	rail	68,2
206_C	Kavel 2	15	49,1	-99,0	14,2	49,1	68,46	68,5	63,6	24,2	--	--	rail	68,4
206_D	Kavel 2	20	50,1	-99,0	1,9	50,1	68,41	68,4	63,6	24,4	--	--	rail	68,4
206_E	Kavel 2	25	50,8	-99,0	1,7	50,8	68,24	68,2	63,4	26,7	--	--	rail	68,3
207_A	Kavel 2	5	43,6	33,4	6,5	--	67,25	67,3	62,5	26,6	--	--	rail	67,1
207_B	Kavel 2	10	48,5	35,3	8,0	48,5	67,89	67,9	63,1	23,9	--	--	rail	67,9
207_C	Kavel 2	15	50,0	35,2	8,3	50,0	67,97	68,0	63,2	24,0	--	--	rail	68,0
207_D	Kavel 2	20	51,0	35,5	7,7	51,0	67,95	68,0	63,2	24,2	--	--	rail	68,0
207_E	Kavel 2	25	51,9	38,7	8,8	51,9	67,81	67,8	63,0	26,6	--	--	rail	68,0
208_A	Kavel 2	5	42,7	-99,0	8,5	--	65,05	65,1	60,4	26,5	--	--	rail	64,9
208_B	Kavel 2	10	47,0	-99,0	10,5	--	65,64	65,6	61,0	23,8	--	--	rail	65,5
208_C	Kavel 2	15	48,7	-99,0	10,9	48,7	65,74	65,7	61,1	23,9	--	--	rail	65,8
208_D	Kavel 2	20	49,5	-99,0	8,9	49,5	65,77	65,8	61,1	24,1	--	--	rail	65,9
208_E	Kavel 2	25	50,2	-99,0	12,3	50,2	65,65	65,7	61,0	27,4	--	--	rail	65,9
209_A	kavel 2	5	36,2	19,5	15,1	--	53,03	--	--	24,1	--	--	Geen	i cumulatie
209_B	kavel 2	10	36,6	19,3	14,7	--	53,5	--	--	25,4	--	--	Geen	i cumulatie
209_C	kavel 2	15	37,1	19,7	15,3	--	54,25	--	--	25,6	--	--	Geen	i cumulatie

Waarneempunt	omschrijving	Hoogte	Wegverkeer				Rail			Industrie			Cummulatie	
			PH kade/ Panamalaan	Piet Hein tunnel	Czaar Peterstr	Wegen gecumuleerd	A'dam centraal - muiderpoot	Rail gecumuleerd		INIT met maatregelen	Industrie gecumuleerd		Maatgevende bron	
			m	LVL	LVL	LVL	LVL	LRL	LRL	L*RL	LIL	LIL	L*IL	
209_D	kavel 2	20	37,8	22,8	16,5	--	54,73	--	--	27,5	--	--	Geen	i cumulatie
209_E	kavel 2	25	38,8	32,7	17,7	--	55,29	--	--	36,9	--	--	Geen	i cumulatie
210_A	kavel 2	5	40,3	-99,0	5,5	--	57,03	57,0	52,8	25,4	--	--	rail	56,9
210_B	kavel 2	10	43,2	-99,0	6,1	--	57,77	57,8	53,5	26,4	--	--	rail	57,6
210_C	kavel 2	15	44,8	-99,0	6,7	--	58,27	58,3	54,0	26,4	--	--	rail	58,1
210_D	kavel 2	20	45,5	-99,0	7,1	--	58,56	58,6	54,2	26,5	--	--	rail	58,4
210_E	kavel 2	25	46,5	-99,0	5,6	--	58,89	58,9	54,5	28,5	--	--	rail	58,7
211_A	kavel 2	5	31,4	24,4	25,8	--	54,84	--	--	46,4	--	--	Geen	i cumulatie
211_B	kavel 2	10	32,0	26,8	25,5	--	55,54	55,5	51,4	47,1	--	--	rail	55,4
211_C	kavel 2	15	33,3	31,2	26,1	--	56,34	56,3	52,1	47,5	--	--	rail	56,2
211_D	kavel 2	20	34,9	41,1	26,8	--	56,75	56,8	52,5	47,7	--	--	rail	56,6
211_E	kavel 2	25	36,9	44,2	27,3	--	57,63	57,6	53,3	47,7	--	--	rail	57,5