

Actualisatie geluidonderzoek 2019

IJburg 2e fase / Centrumeiland

Gemeente Amsterdam

27 mei 2019

Project Actualisatie geluidonderzoek 2019
Opdrachtgever Gemeente Amsterdam

Document IJburg 2e fase / Centrumeiland
Status Definitief
Datum 27 mei 2019
Referentie 112083/19-008.972

Projectcode 112083
Projectleider ing. G.A. Krone
Projectdirecteur mevrouw ir. E. Buter

Auteur(s) mevrouw S.J. van Velzen MSc
Gecontroleerd door ing. G.A. Krone
Goedgekeurd door ing. G.A. Krone

Paraaf



Adres Witteveen+Bos Raadgevende ingenieurs B.V.
Leeuwenbrug 8
Postbus 233
7400 AE Deventer
+31 (0)570 69 79 11
www.witteveenbos.com
KvK 38020751

Het kwaliteitsmanagementsysteem van Witteveen+Bos is gecertificeerd op basis van ISO 9001.

© Witteveen+Bos

Niets uit dit document mag worden vervaelvoudigd en/of openbaar gemaakt in enige vorm zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Witteveen+Bos noch mag het zonder dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd, behoudens schriftelijk anders overeengekomen. Witteveen+Bos aanvaardt geen aansprakelijkheid voor enigerlei schade die voortvloeit uit of verband houdt met het wijzigen van de inhoud van het door Witteveen+Bos geleverde document.

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	5
1.1	Bestemmingsplan en uitwerkingsregels	5
1.2	Akoestisch onderzoek 2008, 2013, 2016 en 2018 (samenvatting)	5
1.3	Stand van zaken 2019	7
2	WETTELIJK KADER EN BELEID	8
2.1	Inleiding	8
2.2	Voorkeurswaarde, grenswaarde en hogere waarde	8
2.3	Trambaan en cumulatie met wegverkeer	9
2.4	Geluidbeleid gemeente Amsterdam	9
3	UITGANGSPUNTEN	11
3.1	Rekenmodel	11
3.2	Maaiveldhoogte	11
3.3	Verkeersgegevens en rijsnelheden	12
3.4	Bebouwing	17
	3.4.1 Realisatievariant 1: maximale gebouwhoogte	17
	3.4.2 Realisatievariant 2: minimale gebouwhoogte op de eerste lijn	18
	3.4.3 Indeling woningen	19
3.5	Fasering uitvoering	19
4	BEREKENINGEN EN RESULTATEN	20
4.1	Inleiding	20
4.2	Rekenresultaten realisatievariant 1 (maximale gebouwhoogte)	21
	4.2.1 Pampuslaan (wegverkeer inclusief trambaan)	21
	4.2.2 Muiderlaan	22
	4.2.3 Strandeilandlaan	23
	4.2.4 Fortdiemerdamweg	24
	4.2.5 Peter Martensstraat	25
	4.2.6 Geluidluwe gevel	25
4.3	Rekenresultaten realisatievariant 2 (minimale gebouwhoogte op de eerste lijn)	27
	4.3.1 Pampuslaan (wegverkeer inclusief trambaan)	27

4.3.2	Muiderlaan	29
4.3.3	Strandeilandlaan	29
4.3.4	Fortdiemerdamweg	30
4.3.5	Peter Martensstraat	31
4.3.6	Geluidluwe gevel	31
4.4	Verschillen tussen realisatievarianten 1 en 2	33
5	SAMENVATTING EN CONCLUSIES	34
5.1	Geluidbelastingen wegverkeer zonder aanvullende bronmaatregelen	34
5.2	Geluidbelastingen wegverkeer bij toepassing van stil asfalt en cumulatie Combinotram	35
5.3	Hogere waarden	36
5.4	Binnenniveautoets	36
5.5	Effecten bij lagere eerstelijnsbebouwing	36
	Laatste pagina	36
	Bijlage(n)	Aantal pagina's

1

INLEIDING

In juli 2012 heeft de Gemeenteraad van Amsterdam besloten het Centrumeiland, onderdeel van IJburg 2^e fase, aan te leggen. Het Centrumeiland maakt deel uit van IJburg 2^e fase en valt als zodanig onder het onherroepelijke bestemmingsplan IJburg 2^e fase. Over het eiland lopen drie hoofdontsluitingsroutes. Aanwezigheid van deze infrastructuur bepaalt in hoge mate de planologische ruimte met betrekking tot geluidshinder, wat is gevat in het bestemmingsplan via een aantal beperkingen en voorschriften. Het bestemmingsplan gaat uit van de eindsituatie van IJburg 2, circa 9.500 woningen en voorzieningen, met een bijbehorende verkeersdruk.

Het verkeersmodel voor de gemeente Amsterdam is in de afgelopen periode op diverse onderdelen geactualiseerd. Ook voor de relevante wegvakken, die in het akoestisch onderzoek zijn meegenomen leidt dit tot aangepaste intensiteiten. De uitgangspunten met betrekking tot de intensiteiten van de IJtram zijn ook gewijzigd. De actualisatie van het akoestisch onderzoek met de nieuwe verkeersintensiteiten wordt uitgevoerd ter voorbereiding op de 1^e partiële herziening van het bestemmingsplan IJburg, tweede fase, Centrumeiland.

Dit onderzoek wordt ook gebruikt voor de vaststelling van het uitwerkingsplan tranche 2 en voor zover nodig ook voor de overige uitwerkingsplannen.

1.1 Bestemmingsplan en uitwerkingsregels

Het bestemmingsplan IJburg tweede fase is in juli 2010 goedgekeurd door de Raad van State. Het bestemmingsplan kent een mengvorm van bestemmingstypen. Enerzijds zijn er bestemmingen gedetailleerd vastgelegd en anderzijds zijn er globale bestemmingen welke nog dienen te worden uitgewerkt via een uitwerkingsplanprocedure. Op deze procedure is de Uniforme Openbare Voorbereidingprocedure (UOV) van toepassing.

Bij uitwerking moet het college zich houden aan de uitwerkingsregels zoals deze zijn vastgesteld in het bestemmingsplan, inclusief de in de uitwerkingsregels voorgeschreven akoestische maatregelen; zelfs indien sprake is van een overdimensionering van deze maatregelen. Het college heeft hierin geen vrijheid.

1.2 Akoestisch onderzoek 2008, 2013, 2016 en 2018 (samenvatting)

In het kader van het Bestemmingsplan IJburg 2^e fase heeft de Dienst Ruimtelijke Ordening van de gemeente Amsterdam in 2008 een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Het onderzoek is uitgevoerd met als uitgangspunt dat IJburg 2^e fase als totaal wordt gerealiseerd (inclusief hoofdwegstructuur en aanleg van een trambaan). Het onderzoek heeft op dat moment een globaal karakter. De concrete invulling van de verschillende deelgebieden is nog niet bekend. Naar aanleiding van dit onderzoek zijn de volgende maatregelen opgenomen in de ontheffing hogere waarden:

- op onderdelen geen geluidsgevoelige bestemmingen toestaan;
- plicht tot toepassen geluidsreducerend asfalt op Muiderlaan;
- verplichte bouwvolgorde.

In 2013 heeft Witteveen+Bos in opdracht van de gemeente Amsterdam (projectbureau IJburg) een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de verwachte geluidbelastingen op basis van de op dat moment bekende inzichten (bouwplanontwikkeling, verkeerscijfers, trambaan en dergelijke).

De resultaten van dat onderzoek zijn vastgelegd in de rapportage 'IJburg 2^e fase/Centrumeiland - Geluidonderzoek - stap 2 optimalisatiemogelijkheden', rapport ASD1441-1/schb3/004, d.d. 28 maart 2013.

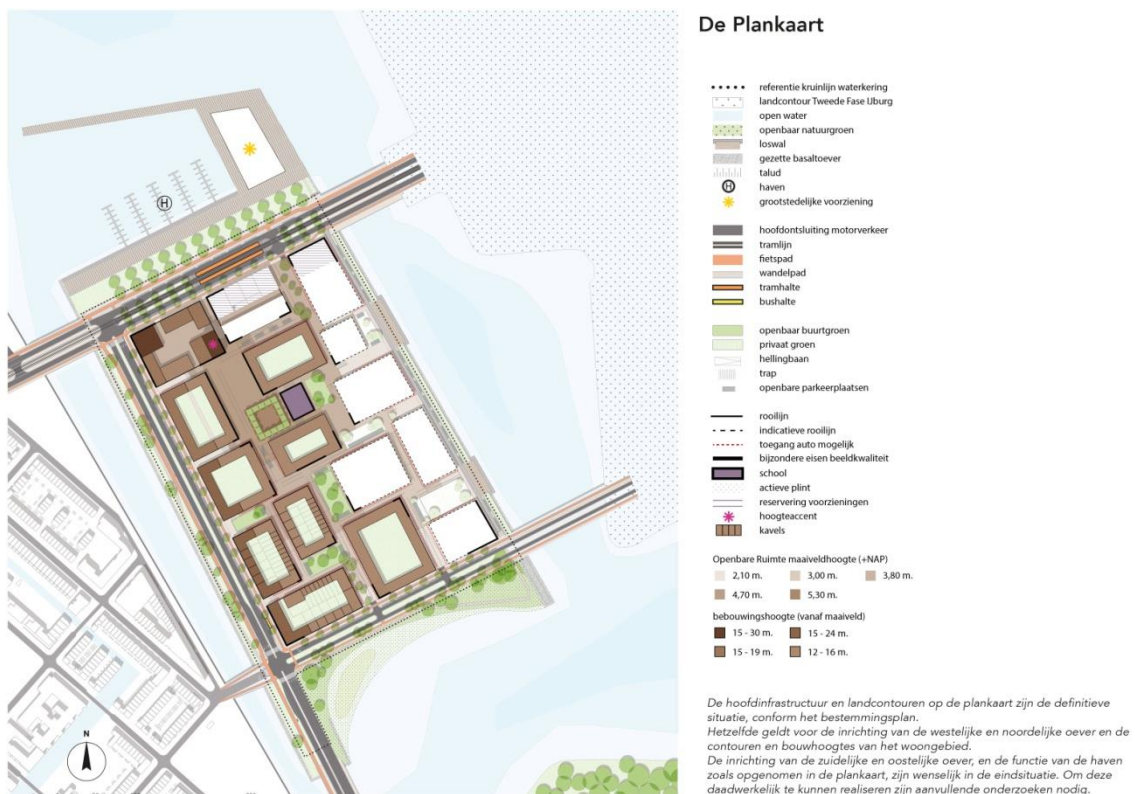
In 2013 is de verdere ontwikkeling van het project stilgelegd vanwege de economische crisis en de terugwerking daarvan op de vraag naar nieuwe woningen.

In 2016 is het akoestisch onderzoek op onderdelen geactualiseerd, zie hierna.

Met betrekking tot de invulling en fasering van IJburg 2^e fase/Centrumeiland zijn mede als gevolg van gewijzigde economische omstandigheden nieuwe inzichten ontstaan met betrekking tot de uitwerking en invulling van het Bestemmingsplan. Bijvoorbeeld de inzichten met betrekking tot maatgevende verkeersintensiteiten, stedenbouwkundige detailuitwerking, bouwfasering en dergelijke worden nu gebaseerd op voortschrijdende inzichten.

In afbeelding 1.1 is de plankaart fase 2 opgenomen.

Afbeelding 1.1 Plankaart fase 2



Aan de hand van de nieuwe verkeersintensiteiten en de stedenbouwkundige detailuitwerking is opnieuw de geluidbelasting op de gevels van de bouwblokken berekend. Het doel van het onderzoek is om per bouwblok de gevelbelasting vast te stellen, deze waarde de toetsen aan het wettelijk kader en het gemeentelijk geluidbeleid en na te gaan of er maatregelen nodig zijn zoals stil wegdek en/of aanvullende maatregelen aan de gevels eventueel dove gevels.

In het kader van een nieuwe actualisatie van het BP en voortschrijdend inzicht in de totale ontwikkeling van IJburg, in 2018, heeft de gemeente de in het onderzoek van 2016 gehanteerde uitgangspunt opnieuw tegen

het licht gehouden. Daarbij zijn ook de geactualiseerde verkeerscijfers uit het meest recente verkeersmodel van de gemeente Amsterdam beschouwd. Voor de relevante wegvakken is gebleken dat de prognose uit het verkeersmodel 2017 lager uitvallen dan de prognose die voor het akoestisch onderzoek 2016 is gehanteerd. Omdat de verschillen relatief klein zijn (in de orde van grootte van 10 % lager), heeft de gemeente besloten voor het akoestisch onderzoek 2018 blijvend uit te gaan van eerder gehanteerde verkeerscijfers. De berekende geluidbelastingen als gevolg van het wegverkeer kunnen derhalve worden gezien als een 'worst case' situatie.

Daarnaast is binnen gemeente Amsterdam in het kader van beheer en onderhoud van wegen een nieuwe visie ontstaan op het gebruik van geluidarme wegdekken. In binnenstedelijk gebied gelden daarbij de volgende uitgangspunten:

- geen toepassing van tweelaags ZOAB;
- geen toepassing van het wegdektype Dunne Geluidreducerende Deklaag(DGD) type B;
- wel toepassing van het wegdektype Dunne Geluidreducerende Deklaag(DGD) type A;
- op kruisingen en daar waar sprake is van optrekkend en afremmend verkeer type Dicht Asfalt Beton (DAB) of eventueel het type Steen Mastiek Asfalt (SMA).

Daarnaast is vastgesteld dat op dit moment de IJburglaan reeds voorzien is van een geluidreducerend wegdek (type DGD A met een minimale geluidreductie van 3 dB ten opzichte van DAB (bestekseis). En de Bert Haanstrakade is op dit moment voorzien van het wegdektype SMA.

1.3 Stand van zaken 2019

Het verkeersmodel voor de gemeente Amsterdam is in de afgelopen periode op diverse onderdelen opnieuw geactualiseerd en is voor de toekomstige situatie uitgegaan van een planhorizon 2036. Ook voor de relevante wegvakken, die in het akoestisch onderzoek voor het Centrumeiland zijn meegenomen leidt dit tot aangepaste intensiteiten. De verwachting is dat in 2036 IJburg 2 volledig is ingevuld en het tracé voor de IJtram volledig is gerealiseerd. Voor de berekening van de geluidbelasting in de toekomstige situatie is in dit onderzoek uitgegaan van de eindsituatie voor IJburg 2. De uitgangspunten met betrekking tot de intensiteiten van de IJtram zijn om die reden ook geactualiseerd.

De actualisatie van het akoestisch onderzoek met de nieuwe verkeersintensiteiten wordt uitgevoerd ter voorbereiding op de 1^e partiële herziening van het bestemmingsplan IJburg, tweede fase, Centrumeiland en wordt tevens gebruikt voor de vaststelling van het uitwerkingsplan tranche 2 en voor zover nodig ook voor de overige uitwerkingsplannen.

Het voorliggende akoestisch onderzoek 2019 geeft de geluidbelastingen weer op basis van deze paragraaf vermelde wijziging van uitgangspunten¹. Alle andere uitgangspunten met betrekking tot de geluidemissie en verwachte uitwerking van het bestemmingsplan zijn niet gewijzigd ten opzichte van het voorgaande onderzoek.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van dit rapport wordt het wettelijk kader besproken. De uitgangspunten met betrekking tot het stedenbouwkundig plan en de verkeerintensiteiten en dergelijke komen in hoofdstuk 3 aan bod. Vervolgens zijn in hoofdstuk 4 de berekeningen en resultaten vastgelegd. Daarbij zijn voor wat betreft de bouwhoogten twee varianten doorgerekend. Variant 1 heeft als uitgangspunt de maximale gebouwhoogten die in het bestemmingsplan worden toegestaan; variant 2 heeft als uitgangspunt verlaagde gebouwhoogten van de eerstelijnsbebouwing (de 'worstcase'-situatie).

De conclusie en samenvatting zijn opgenomen in hoofdstuk 5.

¹ De relevante uitgangspunten voor het akoestisch onderzoek zijn ook vastgelegd in een Uitgangspuntennotitie notitie uitgangspunten verkeers en akoestisch onderzoek_01042019_def opgesteld door de gemeente Amsterdam.

2

WETTELIJK KADER EN BELEID

2.1 Inleiding

De normen en grenswaarden van de Wet geluidhinder zijn van toepassing op de delen van het bestemmingsplan die zijn gesitueerd binnen een wettelijke zone van een weg-, spoorweg of gezoneerd industrieterrein.

Het plangebied ligt binnen de zone van enkele wegen en een trambaan. De wegen waarbinnen het plangebied ligt, hebben op basis van artikel 74 van de Wet geluidhinder (stedelijk gebied) een zonebreedte als volgt:

- voor een weg bestaande uit drie of meer rijstroken: 350 meter¹;
- voor een weg bestaande uit een of twee rijstroken: 200 meter.

Wegen die zijn gelegen binnen een als woonerf aangeduid gebied en/of waarvoor een maximum rijsnelheid geldt van 30 km/uur, hebben geen zone. De normen en grenswaarden uit de Wet geluidhinder zijn dan niet van toepassing. Wel dient er te worden getoetst of er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

2.2 Voorkeurswaarde, grenswaarde en hogere waarde

Bij aanleg van een nieuwe weg en realisatie van nieuwe woonbestemmingen, is de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting (verder in het rapport voorkeurswaarde genoemd) van 48 dB uit de Wet geluidhinder (Wgh) van toepassing. De voorkeurswaarde vormt de waarde waaraan de geluidbelasting minimaal 10 jaar² na openstelling van de weg wordt getoetst. Als de voorkeurswaarde overschreden wordt, dan moeten er maatregelen overwogen worden. Daarbij wordt eerst gekeken naar maatregelen bij de bron (stiller wegdek) en vervolgens naar maatregelen in de overdracht (geluidsschermen of -wallen). Blijkt het niet mogelijk om met maatregelen de geluidbelasting tot de voorkeurswaarde terug te brengen, dan dient een hogere waarde dan de voorkeurswaarde (verder te noemen: 'hogere waarde') te worden vastgesteld. Die vaststelling kan alleen gebeuren als de toepassing van maatregelen gericht op het terugbrengen van de (toekomstige) geluidbelasting tot de voorkeurswaarde onvoldoende doeltreffend zijn of op bezwaren stuiten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard.

Ook moet bij het vaststellen van een (nieuwe) hogere waarde rekening gehouden worden met het geluidbeleid van de gemeente Amsterdam. Dit wordt in paragraaf 2.4 van deze rapportage verder toegelicht.

Wanneer voor een woning of een andere geluidgevoelige bestemming een hogere waarde wordt vastgesteld, worden aan de gevelgeluidwering nadere eisen gesteld. Conform het Bouwbesluit mag het binnenniveau van nieuwbouwwoningen de waarde van 33 dB niet overschrijden. Voor andere geluidgevoelige bestemmingen gelden andere eisen met betrekking tot het binnenniveau.

¹ Aan weerszijden van de weg, gemeten vanaf de buitenste begrenzing van de buitenste rijstrook.

² In dit onderzoek wordt uitgegaan van het zichtjaar 2036 (eind situatie IJburg 2).

Wanneer de maximale ontheffingswaarde overschreden wordt kunnen alleen woningen gebouwd worden als een zogenaamde 'dove' gevel wordt toegepast¹. De gemeente Amsterdam heeft daarvoor gemeentelijk geluidbeleid opgesteld (zie ook hierna in paragraaf 2.4).

De bebouwing van het Centrumeiland is binnenstedelijk gelegen. In onderstaande tabel 2.1 zijn de voorkeurswaarden evenals de maximale ontheffingswaarde voor woningen weergegeven.

Tabel 2.1 Overzicht voorkeurswaarden en maximale ontheffingswaarden voor woningen bij nieuwe wegaanleg

Geluidsgevoelige bestemming	Voorkeurswaarde	Maximale ontheffingswaarde binnenstedelijk
bestaande woning	48 dB	63 dB
geprojecteerde woning	48 dB	58 dB

De toetsing van de geluidbelasting vindt plaats per weg. Op de berekende waarde wordt een correctie in overeenstemming met artikel 110g van de Wet geluidhinder toegepast. Dit artikel voorziet in de verwachte afname van de geluidemissie van verkeersbronnen in de toekomstige situatie: De tijdelijke (artikel 3.4 tweede lid) aftrek is geregeld in art. 3.4, eerste lid RMG2012 en bedraagt:

- 3 dB voor wegen met snelheid van 70 km/u of meer en de geluidsbelasting ten gevolge van de weg, zonder aftrek art. 110g Wgh, **56 dB**;
- 4 dB voor wegen met snelheid van 70 km/u of meer en de geluidsbelasting ten gevolge van de weg, zonder aftrek art. 110g Wgh, **57 dB**;
- 2 dB voor wegen met snelheid van 70 km/u of meer en de geluidsbelasting ten gevolge van de weg, zonder aftrek art. 110g Wgh, afwijkt van bovengenoemde bedragen;
- 5 dB voor overige wegen;
- 0 dB bij bepaling van de geluidwering van de gevel (toepassing art. 3.2 en 3.3 Bouwbesluit 2012 en art. 111b Wgh).

Op het tramverkeer is geen reductie ex artikel 110g toegepast, maar is rekening gehouden met de inzet van stil materieel (zie hoofdstuk 3).

2.3 Trambaan en cumulatie met wegverkeer

De trambaan is niet gezoneerd. Hierdoor valt de trambaan niet onder de voorschriften voor railverkeer. Per 1 juli 2012 is het Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder gewijzigd. Voor niet gezoneerde tramlijnen geldt vanaf dat moment dat tram- en metrospoeren die min of meer geïntegreerd zijn in een weg worden meegenomen in de berekening van het geluid van het verkeer op die weg. De aldus bepaalde geluidbelasting wordt getoetst aan de normen voor wegverkeerslawaai. Na cumulatie van de geluidbelasting van het wegverkeer wordt de aftrek van ex artikel 110g van de Wgh toegepast en vervolgens is hierbij de bijdrage van het tramverkeer (niet gecorrigeerd ex artikel 110g) bij opgeteld.

2.4 Geluidbeleid gemeente Amsterdam

Op dit moment heeft de gemeente Amsterdam eigen geluidbeleid ontwikkeld voor onder meer de vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder².

¹ Het vigerende BP laat de realisatie van woningen met een dove gevel toe.

² Notitie Amsterdams Geluidbeleid 2016 - Hogere waarde Wet geluidhinder (gewijzigd) - vastgesteld door het college van B&W op 5 maart 2019.

Wanneer (opnieuw) een hogere waarde wordt aangevraagd moet gemotiveerd worden waarom geluidsbeperkende maatregelen redelijkerwijs niet of in onvoldoende mate realiseerbaar zijn. Hoe groter de overschrijding, hoe uitgebreider de motivatie. Daarnaast is in het geluidbeleid van de gemeente Amsterdam bepaald dat woningen waarvoor hogere grenswaarden worden vastgesteld in principe dienen te beschikken over een geluid stille zijde (ook wel 'geluidluwe gevel' of 'stille gevel' genoemd) of een stille buitenruimte. Onder een stille zijde wordt verstaan een gevel of geveldeel met een geluidbelasting van maximaal de voorkeurswaarde (48 dB). Hierbij dient te worden uitgegaan van de geluidbelasting per geluidbron als bedoeld in de zin van de Wet geluidhinder. Een geringe overschrijding van de voorkeurswaarde wordt aanvaardbaar geacht indien de overschrijding maximaal 3 dB bedraagt.

Er dient dan wel gemotiveerd te worden dat met deze beperkte overschrijding van de voorkeurswaarde een aanvaardbaar woon- en leefklimaat wordt bereikt.

In het kader van de vaststelling van een hogere waarde dient ook de gecumuleerde geluidbelasting in de beoordeling te worden betrokken. Hierbij dient te worden uitgegaan van de gecumuleerde geluidbelasting per relevante geluidbron.¹ Cumulatie van geluid mag niet leiden tot een onaanvaardbare geluidbelasting. Er treedt een onaanvaardbare geluidbelasting op als de gecumuleerde waarde meer dan 3 dB hoger is dan de hoogste van de maximaal toegestane ontheffingswaarden²; 3 dB komt overeen met een verhoging van de geluidbelasting die als significant hoger wordt ervaren. In die gevallen kan of niet gebouwd worden of er worden oplossingen gezocht met dove gevels.

Woningen met een dove gevel dienen altijd over een stille gevel of stille buitenruimte te beschikken, behoudens zeer uitzonderlijke gevallen zoals tijdelijke situaties en bij transitie van functies.

Volgens het Bouwbesluit 2012 (AMvB bij Woningwet) in samenhang met de Wet geluidhinder gelden aanvullende eisen voor het geluidniveau binnen woningen (of andere geluidgevoelige gebouwen) als voor de woning een hogere waarde is verleend. De karakteristieke geluidwering moet dan zodanig zijn dat de betreffende binnenwaarde (33 dB) wordt gehaald. Als de gecumuleerde geluidbelasting tenminste 2 dB hoger is dan de niet gecumuleerde geluidbelasting wordt aanbevolen de gevel zodanig te dimensioneren dat het akoestisch binnenklimaat van 33dB³ wordt behouden. Dit kan reden zijn voor extra gevelisolatie.

De hogere grenswaarden worden in de gemeente Amsterdam vastgesteld door de Dagelijkse Besturen van het stadsdeel waarin het bouwplan wordt gerealiseerd. In het kader van de vaststelling van een hogere grenswaarde dient het Technisch Ambtelijk Vooroverleg Geluidhinder (TAVGA) te worden betrokken. Het bevoegd gezag kan slechts hogere waarde vaststellen als de gecumuleerde geluidbelastingen (na correctie volgens de Wgh) niet leiden tot een naar hun oordeel onaanvaardbare geluidbelasting.

¹ Notitie Amsterdams Geluidbeleid 2016 - Hogere waarde Wet geluidhinder (gewijzigd) - vastgesteld door het college van B&W op 5 maart 2019, Paragraaf 5.2.

² Voor Centrum Eiland IJburg betekent dit dat een gecumuleerde geluidbelasting (wegverkeer + tram tot 61 dB aanvaardbaar kan worden geacht.

³ Bij een geluidbelasting van wegverkeer of wegverkeer+trams.

3

UITGANGSPUNTEN

3.1 Rekenmodel

Ter bepaling van de geluidbelastingen vanwege de te onderzoeken wegen is een akoestisch rekenmodel opgesteld voor het peiljaar 2036. In de rekenmodellen zijn de relevante objecten en wegen en trambaan ingevoerd. De modellering is conform het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012. De berekeningen zijn uitgevoerd met het computerprogramma 'Geomilieu', versie 4.30, dat gebaseerd is op de Standaard Rekenmethode II.

De geluidbelasting is bepaald op de bouwblokken. Er is uitgegaan van een volledig harde bodem (bodemfactor = 0) met uitzondering van de groenstroken die in het ontwerp zijn opgenomen. Deze groenstroken zijn als 100 % absorberend gemodelleerd.

Afbeelding 3.1 geeft een impressie van het model. De invoergegevens zijn opgenomen in bijlage I.

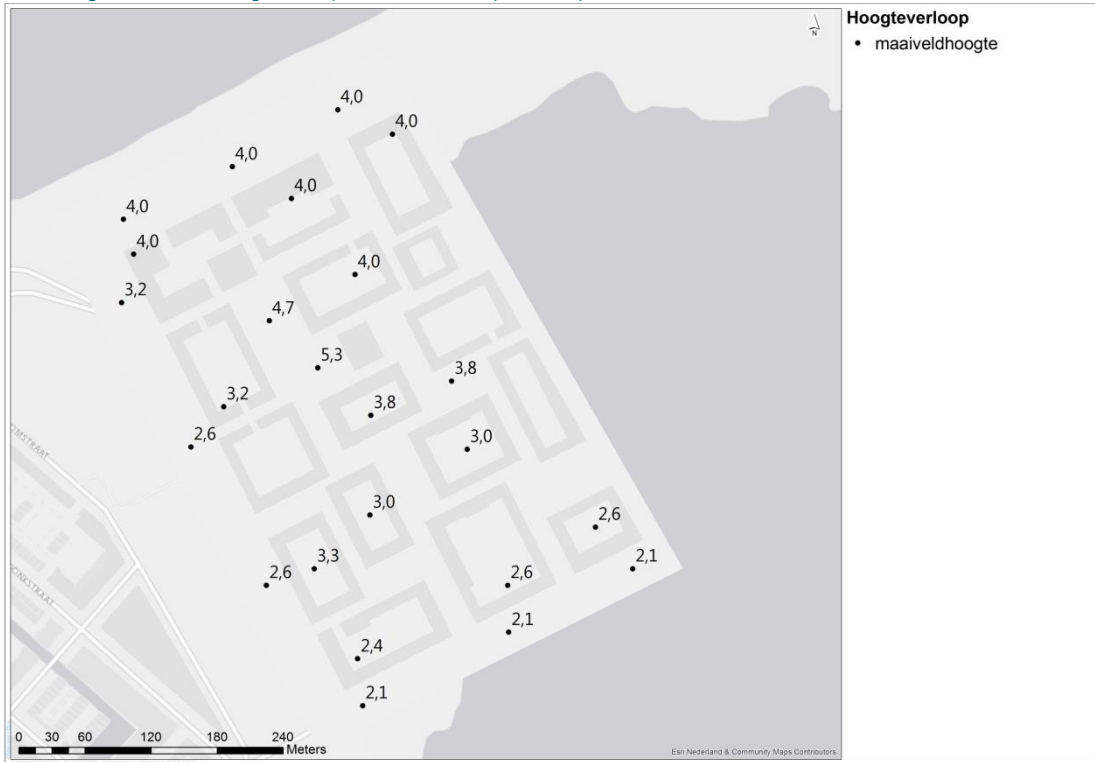
Afbeelding 3.1 Impressie Geomilieu model



3.2 Maaiveldhoogte

De maaiveldhoogte is in het midden van het Centrumeland hoger dan de maaiveldhoogte van de wegen. In afbeelding 3.2 is de maaiveldhoogte op diverse punten weergegeven.

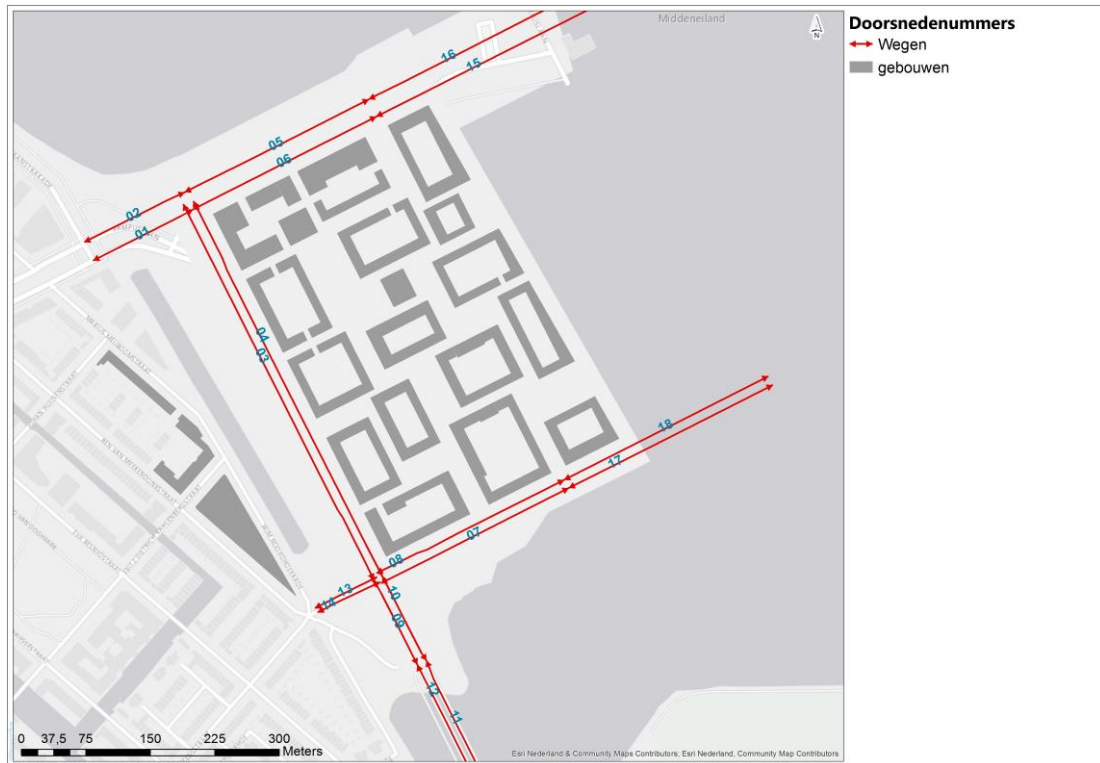
Afbeelding 3.2 Maaiveldhoogte ten opzichte van NAP op diverse punten



3.3 Verkeersgegevens en rij snelheden

De relevante verkeersgegevens zijn opgenomen in tabel 3.1. De doorsnedenummers van de wegen corresponderen met afbeelding 3.2.

Afbeelding 3.3 Doorsnedenummers wegvakken



Het verkeersmodel voor de gemeente Amsterdam is in de afgelopen periode op diverse onderdelen geactualiseerd. Ook voor de relevante wegvakken, die in het akoestisch onderzoek zijn meegenomen leidt dit tot aangepaste intensiteiten. De actuele prognose van de verkeersintensiteiten zichtjaar 2036 zijn in april 2019 aangeleverd door de gemeente Amsterdam¹. Tabel 3.2 geeft een overzicht van de weekgemiddelde uurintensiteiten per wegvak. De nummers in deze tabel corresponderen met de nummers van de wegvakken in afbeelding 3.3. Voor alle wegen behalve een deel van de Fortdiemerdamweg is uitgegaan van een representatieve snelheid van 50 km/uur en wegdektype dicht asfaltbeton (DAB). Voor het deel van de Fortdiemerdamweg dat buiten de bebouwde kom ligt, is uitgegaan van een representatieve snelheid van 70 km/uur en wegdektype DAB. Bij de varianten met de maatregel stil asfalt is voor het wegdektype uitgegaan van dunne deklagen type A. In afbeelding 3.4 is de maximum snelheid op de wegvakken weergegeven.

¹ De verkeersgegevens zijn bepaald op basis VMA versie 2.5 / Bestand Milieu 2038.xls

Afbeelding 3.4 Maximum snelheid



Tabel 3.1 Verkeersintensiteiten per wegvak (2036, bron: opgave gemeente Amsterdam april 2019)

Nr.	Omschrijving	Weekgemiddelde uurintensiteiten dagperiode (07.00-19.00 uur)				Weekgemiddelde uurintensiteiten avondperiode (19.00-23.00 uur)				Weekgemiddelde uurintensiteiten nachtperiode (23.00-07.00 uur)			
		MO	LV	MV ¹	ZV	MO	LV	MV ¹	ZV	MO	LV	MV ¹	ZV
01	Pampuslaan (Bert Haanstrakade - Muiderlaan)	1,59	317,10	7,58	1,33	1,08	215,37	4,71	0,53	0,39	77,29	1,64	0,42
02	Pampuslaan (Muiderlaan - Bert Haanstrakade)	1,59	317,10	7,58	1,33	1,08	215,37	4,71	0,53	0,39	77,29	1,64	0,42
03	Muiderlaan (Pampuslaan - Fort Diemerdamweg)	0,90	179,62	7,14	1,07	0,61	121,99	4,56	0,42	0,22	43,78	1,53	0,33
04	Muiderlaan (Pampuslaan - Fort Diemerdamweg)	0,90	179,62	7,14	1,07	0,61	121,99	4,56	0,42	0,22	43,78	1,53	0,33
05	Pampuslaan (afslag plangebied - Muiderlaan)	1,09	216,18	0,49	0,30	0,74	146,82	0,17	0,12	0,26	52,69	0,12	0,09
06	Pampuslaan (Muiderlaan - afslag plangebied)	1,09	216,18	0,49	0,30	0,74	146,82	0,17	0,12	0,26	52,69	0,12	0,09
07	Strandeilandlaan (Muiderlaan - afslag plangebied)	2,00	398,74	0,51	0,31	1,36	270,81	0,18	0,12	0,49	97,19	0,13	0,10
08	Strandeilandlaan (afslag plangebied - Muiderlaan)	2,00	398,74	0,51	0,31	1,36	270,81	0,18	0,12	0,49	97,19	0,13	0,10
09	Fort Diemerdamweg	3,34	666,86	9,65	2,59	2,27	452,91	5,44	1,03	0,81	162,55	2,15	0,81
10	Fort Diemerdamweg	3,34	666,86	9,65	2,59	2,27	452,91	5,44	1,03	0,81	162,55	2,15	0,81
11	Fort Diemerdamweg	3,34	666,86	9,65	2,59	2,27	452,91	5,44	1,03	0,81	162,55	2,15	0,81
12	Fort Diemerdamweg	3,34	666,86	9,65	2,59	2,27	452,91	5,44	1,03	0,81	162,55	2,15	0,81
13	Peter Martensstraat (Muiderl.- W. Nhoekkade)	0,10	96,07	2,06	1,26	0,06	65,25	0,72	0,50	0,02	23,42	0,51	0,39

Nr.	Omschrijving	Weekgemiddelde uurintensiteiten dagperiode (07.00-19.00 uur)				Weekgemiddelde uurintensiteiten avondperiode (19.00-23.00 uur)				Weekgemiddelde uurintensiteiten nachtperiode (23.00-07.00 uur)			
		MO	LV	MV ¹	ZV	MO	LV	MV ¹	ZV	MO	LV	MV ¹	ZV
14	Peter Martensstraat (W. Nhoekkade - Muiderl.)	0,10	96,07	2,06	1,26	0,06	65,25	0,72	0,50	0,02	23,42	0,51	0,39
15	Pampuslaan (afslag plangebied - Strandeiland)	0,80	159,83	0,52	0,32	0,54	108,55	0,18	0,13	0,20	38,96	0,13	0,10
16	Pampuslaan (Strandeiland - afslag plangebied)	0,80	159,83	0,52	0,32	0,54	108,55	0,18	0,13	0,20	38,96	0,13	0,10
17	Strandeilandlaan (afslag plangebied - Strandeiland)	1,79	355,62	0,51	0,31	1,21	241,53	0,18	0,12	0,44	86,68	0,13	0,10
18	Strandeilandlaan (Strandeiland - afslag plangebied)	1,79	355,62	0,51	0,31	1,21	241,53	0,18	0,12	0,44	86,68	0,13	0,10

¹ Het aantal middelzware voertuigen is inclusief bussen.

In het midden van de Pampuslaan loopt een trambaan. In de uitgangspuntennotitie van de Gemeente Amsterdam d.d. 1 april 2019 zijn de uitgangspunten met betrekking tot de te hanteren aantallen trams ten behoeve van het akoestisch onderzoek vastgelegd. In onderstaande tabel 3.2 zijn de uurintensiteiten van de trams opgenomen. Hierbij is reeds uitgegaan van gekoppelde trams, die twee keer zolang zijn als de standaarduitvoering. De relevante doorsneden van de trambaan corresponderen met afbeelding 3.5.

Afbeelding 3.5 Doorsnedenummers tram



Tabel 3.2 Uurintensiteiten (gekoppelde) tram (2036, bron: opgave gemeente Amsterdam april 2019)

Nr.	Omschrijving	Dagperiode (07.00 - 19.00 uur)	Avondperiode (19.00 - 23.00 uur)	Nachtperiode (23.00 - 7.00 uur)
101	tram Pampuslaan (richting oost)	26,3	20	8
102	tram Pampuslaan (richting west)	26,3	20	8

In de berekeningen is voor de trams uitgegaan van de emissie van de Combinotram aangezien dit de enige tram is die op dit traject gaat rijden. De emissie van deze tram is berekend conform het document 'Bepaling geluidemissiegetallen Combinotram' met referentie MD-MO20061398 d.d. december 2006. De representatieve rijnsnelheid van de trams bedraagt 50 km/uur. Voor het type spoor is uitgegaan van 'spoor in asfalt'.

3.4 Bebouwing

Met betrekking tot de bouwhoogten zijn twee varianten gemodelleerd en doorgerekend:

- variant 1: de maximaal toelaatbare gebouwhoogten (volgens het bestemmingsplan);
- variant 2: minimale gebouwhoogten eerstelijnsbebouwing ('worstcase'-situatie).

3.4.1 Realisatievariant 1: maximale gebouwhoogte

Het model is in deze fase van het project nog niet volledig op de eindsituatie gedetailleerd. Er is door de gemeente Amsterdam namelijk een marge aangegeven in de hoogte van de bouwblokken. Hierbij is voor de

eerste variant in dit onderzoek de grootste hoogte ingevoerd in het rekenmodel. Afbeelding 3.6 geeft de gebouwhoogte weer zoals die is ingevoerd in het rekenmodel.

Afbeelding 3.6 Hoogte van de gebouwen in Geomilieu bij de realisatievariant 'maximale gebouwhoogte'



De hoogte zoals ingevoerd voor deze variant is worstcase voor de voorgevels van de eerstelijns bebouwing. Echter, bij maximale hoogte is de afscherming wel hoger dan wanneer de bouwblokken van de eerstelijns bebouwing één of twee verdiepingen lager worden. De geluidbelasting op de zij- en achtergevels kan bij een lagere hoogte van de eerstelijns bebouwing dus hoger uitvallen dan berekend.

Voor de eerstelijnsbebouwing is de maaiveldhoogte uit de tekening ingevoerd. De hoogte van de overige bebouwing is relatief ten opzichte van het plaatselijk maaiveld.

3.4.2 Realisatievariant 2: minimale gebouwhoogte op de eerste lijn

Naast de hierboven beschreven variant is een variant van de bouwblokken doorgerekend, waarbij voor de eerstelijnsbebouwing de minimale gebouwhoogte is aangehouden. Dit heeft als gevolg dat de achterliggende bebouwing aan meer geluid wordt blootgesteld. Onderstaande afbeelding toont de gebouwhoogten zoals aangehouden voor deze variant.

Afbeelding 3.7 Hoogte van de gebouwen in Geomilieu bij de realisatievariant 'minimale gebouwhoogte op de eerste lijn'



3.4.3 Indeling woningen

Op dit moment is de indeling van de woningen binnen de diverse bouwblokken nog niet bekend. Uitgangspunt is dat geluidgevoelige vertrekken aan iedere gevel gesitueerd kunnen zijn. Er is geen rekening gehouden met bijzondere gevelconstructies (zoals de effecten van afgeschermd galerijen, loggia's en dergelijke).

3.5 Fasering uitvoering

De bouw van de gebouwen op het Centrumeiland vindt gefaseerd plaats. In het volgende hoofdstuk wordt de eindsituatie beschouwd waarbij dus alle gebouwen binnen het plangebied Centrumeiland gerealiseerd zijn.

4

BEREKENINGEN EN RESULTATEN

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de resultaten gepresenteerd voor beide realisatievarianten zoals beschreven in paragraaf 3.4. Variant 1 (met maximale gebouwhoogte) komt aan bod in paragraaf 4.2, variant 2 (met minimale gebouwhoogte op de eerste lijn) in paragraaf 4.3. Paragraaf 4.4 sluit af met een korte beschouwing over de verschillen tussen beide varianten.

De volgende wegen komen voor beide varianten achtereenvolgens aan bod:

- de Pampuslaan (wegverkeer inclusief trambaan);
- de Muiderlaan;
- de Strandeilandlaan;
- de Fortdiemerdamweg (bestaande weg);
- de Peter Martensstraat (bestaande weg).

Van de overige wegen wordt ervan uitgegaan dat de verkeersintensiteit zeer beperkt is en/of er sprake is van een woonerf of een beperking van de rijnsnelheid tot maximaal 30 km/uur.¹

Voor de relevante wegvakken worden de berekende geluidbelastingen op de bouwblokken gepresenteerd. De maatgevende hoogte is telkens in de afbeeldingen weergegeven.

De berekeningsresultaten worden gepresenteerd per weg met en zonder de toepassing van geluidreducerend asfalt.

In de afbeeldingen is per rekenpunt steeds de situatie op de maatgevende waarneemhoogte weergegeven. De spreiding in geluidbelasting over de verschillende waarneemhoogtes op dezelfde gevel is beperkt, circa 1 dB.

De geluidbelasting per waarneemhoogte is opgenomen in bijlage II. Hierin zijn alleen de geluidbelastingen hoger dan 48 dB opgenomen. Hieronder staat een overzicht van de situaties die in de bijlage zijn opgenomen:

- 2A nummering waarneempunten;
- 2B geluidbelasting Pampuslaan wegverkeer + tram;
- 2C geluidbelasting Muiderlaan;
- 2D geluidbelasting Strandeilandlaan;
- 2E geluidbelasting Fortdiemerdamweg;
- 2F gecumuleerde geluidbelasting. In alle gevallen betreft het de geluidbelasting inclusief aftrek (alleen op de weg, niet op de tram toegepast) en met dunne deklagen type A.

¹ In het kader van de toetsing aan de Wgh hoeft aan deze wegen geen aandacht te worden geschonken. Voor de GRO dient nog wel nader te worden gemotiveerd/onderbouwd dat er sprake is van een lage verkeersintensiteit en dus beperkte geluidbelasting.

Bijlage II bevat rekenresultaten voor beide varianten. Wanneer de resultaten van beide varianten verschillen, is de rij met de resultaten gemarkeerd.

4.2 Rekenresultaten realisatievariant 1 (maximale gebouwhoogte)

4.2.1 Pampuslaan (wegverkeer inclusief trambaan)

De berekende geluidbelasting (L_{den}) op de woningen vanwege de Pampuslaan zonder geluidreducerend asfalt bedraagt maximaal 61 dB. Dit is hoger dan de maximale ontheffingswaarde binnenstedelijk voor geprojecteerde woningen, namelijk 58 dB. Het is daarom niet mogelijk om de geprojecteerde woningen te realiseren wanneer er geen geluidreducerend asfalt op de Pampuslaan wordt toegepast.

In afbeelding 4.1 zijn de geluidbelastingen op de bouwblokken weergegeven ten gevolge van het wegverkeer en tramverkeer op de Pampuslaan inclusief dunne deklaag type A en inclusief aftrek conform artikel 110g Wgh op de bijdrage van het wegverkeer.

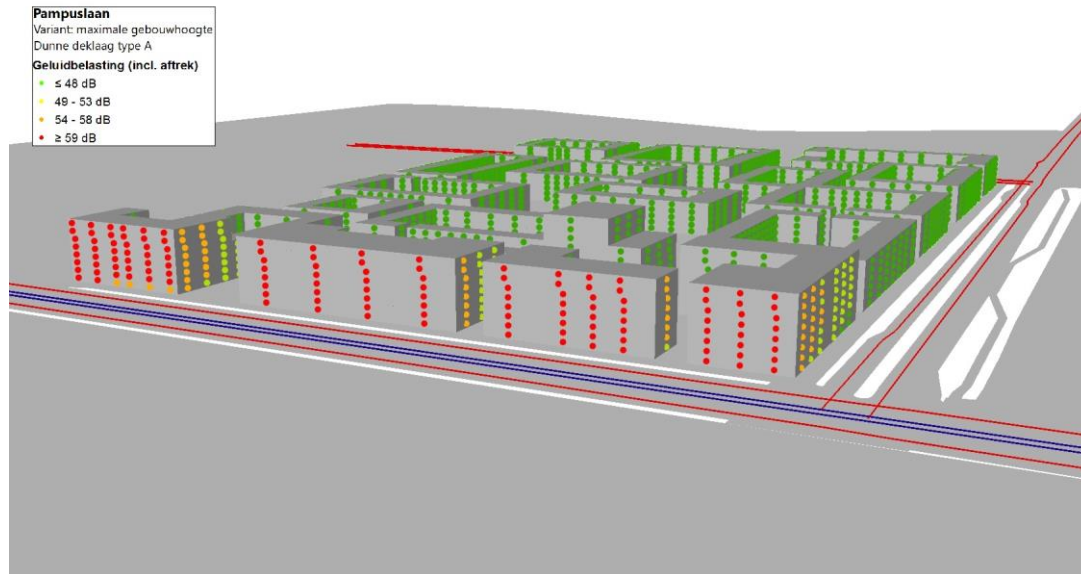
Afbeelding 4.1 Geluidbelasting (L_{den}) wegverkeer Pampuslaan inclusief dunne deklaag type A en inclusief aftrek artikel 110g Wgh, bij maximale gebouwhoogte



Uit de berekeningsresultaten blijkt dat de maximale geluidbelasting ten gevolge van wegverkeer inclusief trams op de Pampuslaan met stil wegdek (dunne deklaag type A) de maximale ontheffingswaarde (58 dB) met ca. 1,7 dB overschrijdt.

In afbeelding 4.2 is de 3D afbeelding weergegeven waarop ook te zien is op welke bouwlagen de overschrijding optreedt.

Afbeelding 4.2 Geluidbelasting (L_{den}) wegverkeer Pampuslaan inclusief dunne deklaag type A en inclusief aftrek artikel 110g Wgh, bij maximale gebouwhoogte (3D aanzicht vanaf Pampuslaan)



In bijlage III is deze afbeelding op een groter formaat weergegeven.

Voor de meeste gevels aan de Pampuslaan dient een dove gevel te worden toegepast. Daarbij dient bij de uitwerking van de bouwplannen rekening te worden gehouden met de specifieke eisen die volgen uit het gemeentelijk geluidbeleid.

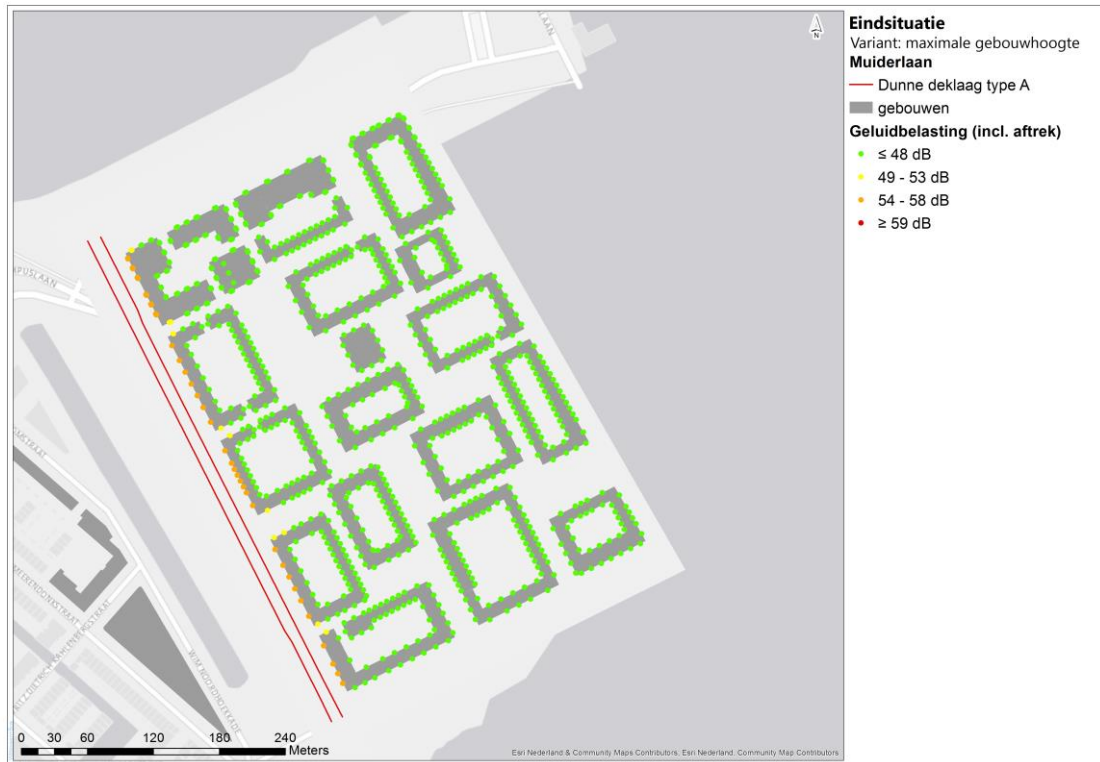
De woningen waarvoor de geluidbelasting hoger is dan 48 dB moeten dan in principe beschikken over een geluidstille zijde. Dit is een aandachtspunt voor de volgende stappen (aanvraag en beoordeling omgevingsvergunning). Indien een gevel die als dove gevel uitgevoerd dient te worden wordt onderbroken door verglaasde balkons, loggia's en serres dan wordt het bouwplan getoetst aan de randvoorwaarden zoals vermeld in het gemeentelijk geluidbeleid paragraaf 6.7.1. Indien een vliesgevel wordt overwogen gelden de randvoorwaarden zoals vermeld in het gemeentelijk geluidbeleid 6.7.2. En daarnaast gelden er daarbij ook specifieke randvoorwaarden met betrekking de buitenluchtkwaliteit (zie paragraaf 6.8 gemeentelijk geluidbeleid).

4.2.2 Muiderlaan

De berekende geluidbelasting (L_{den}) op de woningen vanwege de Muiderlaan zonder geluidreducerend asfalt bedraagt maximaal 58 dB. Dit is gelijk aan de maximale ontheffingswaarde binnenstedelijk voor geprojecteerde woningen (58 dB). Het is daarom wel mogelijk om de geprojecteerde woningen te realiseren zonder dove gevel ook wanneer er geen geluidreducerend asfalt op de Muiderlaan wordt toegepast.

In afbeelding 4.3 zijn de geluidbelastingen op de bouwblokken weergegeven ten gevolge van het wegverkeer op de Muiderlaan inclusief dunne deklagen type A en inclusief aftrek conform artikel 110g Wgh.

Afbeelding 4.3 Geluidbelasting (L_{den}) wegverkeer Muiderlaan inclusief dunne deklaag type A en inclusief aftrek artikel 110g Wgh, bij maximale gebouwhoogte



Uit de berekeningsresultaten blijkt dat de geluidbelasting ten gevolge van wegverkeer op de Muiderlaan met stil wegdek (dunne deklaag type A) afgerond maximaal 56 dB bedraagt.

4.2.3 Strandeilandlaan

De berekende geluidbelasting (L_{den}) op de woningen vanwege de Strandeilandlaan zonder geluidreducerend asfalt bedraagt maximaal 60 dB. Dit is hoger dan de maximale ontheffingswaarde binnenstedelijk voor geprojecteerde woningen (58 dB). Het is daarom niet mogelijk om de geprojecteerde woningen te realiseren zonder dove gevel wanneer er geen geluidreducerend asfalt op de Strandeilandlaan wordt toegepast.

In afbeelding 4.4 zijn de geluidbelastingen op de bouwblokken weergegeven ten gevolge van het wegverkeer op de Strandeilandlaan inclusief dunne deklagen type A en inclusief aftrek conform artikel 110g Wgh.

Afbeelding 4.4 Geluidbelasting (L_{den}) wegverkeer Strandeilandlaan inclusief dunne deklaag type A en inclusief aftrek artikel 110g Wgh, bij maximale gebouwhoogte



Uit de berekeningsresultaten blijkt dat de maximale geluidbelasting ten gevolge van wegverkeer op de Strandeilandlaan met stil wegdek (dunne deklaag type A) de maximale ontheffingswaarde (58 dB) niet overschrijdt. Dove gevels als gevolg van het verkeer op de Strandeilandlaan zijn niet vereist.

4.2.4 Fortdiemerdamweg

De berekende geluidbelasting (L_{den}) op de woningen vanwege de Fortdiemerdamweg zonder geluidreducerend asfalt bedraagt maximaal 57 dB. Dit is niet hoger dan de maximale ontheffingswaarde binnenstedelijk voor geprojecteerde woningen (58 dB). Het is daarom wel mogelijk om de geprojecteerde woningen te realiseren zonder dove gevel, ook wanneer er geen geluidreducerend asfalt op de Fortdiemerdamweg wordt toegepast.

In afbeelding 4.5 zijn de geluidbelastingen op de bouwblokken weergegeven ten gevolge van het wegverkeer op de Fortdiemerdamweg zonder geluidreducerend asfalt en inclusief aftrek conform artikel 110g Wgh.

Afbeelding 4.5 Geluidbelasting (L_{den}) wegverkeer Fortdiemerdamweg zonder geluidreducerend asfalt, inclusief aftrek artikel 110g Wgh, bij maximale gebouwhoogte



4.2.5 Peter Martensstraat

De berekende geluidbelasting (L_{den}) op de woningen vanwege de Peter Martensstraat zonder geluidreducerend asfalt bedraagt maximaal 47 dB. Dit is niet hoger dan de voorkeursgrenswaarde (48 dB). Het is daarom wel mogelijk om de geprojecteerde woningen te realiseren zonder hogere waarde voor deze weg en zonder dove gevels, ook wanneer er geen geluidreducerend asfalt op de Peter Martensstraat wordt toegepast.

4.2.6 Geluidluwe gevel

Een gevel is op basis van het gemeentelijk geluidbeleid als geluidluw aan te merken als de voorkeurswaarde voor geen van de wegen afzonderlijk wordt overschreden. Afbeelding 4.5 geeft weer welke gevels hieraan voldoen. In deze afbeelding wordt uitgegaan van de hoogste geluidbelasting per waarneempunt. Het kan dus voorkomen dat op een lagere en/of hogere verdieping de gevel wel geluidluw is terwijl in afbeelding 4.6 een overschrijding (rood bolletje) is weergegeven.

Afbeelding 4.6 Overschrijding voorkeurswaarde, toetsing per weg, bij maximale gebouwhoogte



Voor de gevels of geveldelen die op basis van afbeelding 4.6 niet als geluidluw aangemerkt kunnen worden, is de gecumuleerde geluidbelasting voor de geluidbron wegverkeer beschouwd.

Afbeelding 4.7 Gecumuleerde geluidbelasting wegverkeer inclusief aftrek, bij maximale gebouwhoogte



Wanneer afbeelding 4.6 en 4.7 gecombineerd worden, wordt duidelijk welke gevels of geveldelen geluidluw zijn en welke niet.

Afbeelding 4.8 Overzicht geluidluwe gevels en geveldelen, bij maximale gebouwhoogte



4.3 Rekenresultaten realisatievariant 2 (minimale gebouwhoogte op de eerste lijn)

4.3.1 Pampuslaan (wegverkeer inclusief trambaan)

De berekende geluidbelasting (L_{den}) op de woningen vanwege de Pampuslaan zonder geluidreducerend asfalt bedraagt maximaal 61 dB. Dit is hoger dan de maximale ontheffingswaarde binnenstedelijk voor geprojecteerde woningen (58 dB). Het is daarom niet mogelijk om zonder dove gevels de geprojecteerde woningen te realiseren wanneer er geen geluidreducerend asfalt op de Pampuslaan wordt toegepast.

In afbeelding 4.9 zijn de geluidbelastingen op de bouwblokken weergegeven ten gevolge van het wegverkeer en tramverkeer op de Pampuslaan inclusief dunne deklagen type A en inclusief aftrek conform artikel 110g Wgh op de bijdrage van het wegverkeer.

Afbeelding 4.9 Geluidbelasting (L_{den}) wegverkeer Pampuslaan inclusief dunne deklaag type A en inclusief aftrek artikel 110g Wgh, bij minimale gebouwhoogte op de eerste lijn



Uit de berekeningsresultaten blijkt dat de maximale geluidbelasting ten gevolge van wegverkeer inclusief trams op de Pampuslaan met stil wegdek (dunne deklaag type A) de maximale ontheffingswaarde (58 dB) met ca. 2 dB overschrijdt.

In bijlage III zijn de 3D afbeeldingen weergegeven waarop ook te zien is op welke bouwlagen de overschrijding optreedt.

De totale geluidbelasting langs de Pampuslaan wordt bepaald door het wegverkeer en de trams. Naast toepassing van geluidarm wegdek en de inzet van de stillere Combinotram lijken aanvullende geluidmaatregelen aan de bron en in de overdracht op dit moment niet haalbaar.

Voor de meeste gevels aan de Pampuslaan dient een dove gevel te worden toegepast. Daarnaast dient bij de uitwerking van de bouwplannen rekening te worden gehouden met de specifieke eisen die volgen uit het gemeentelijk geluidbeleid.

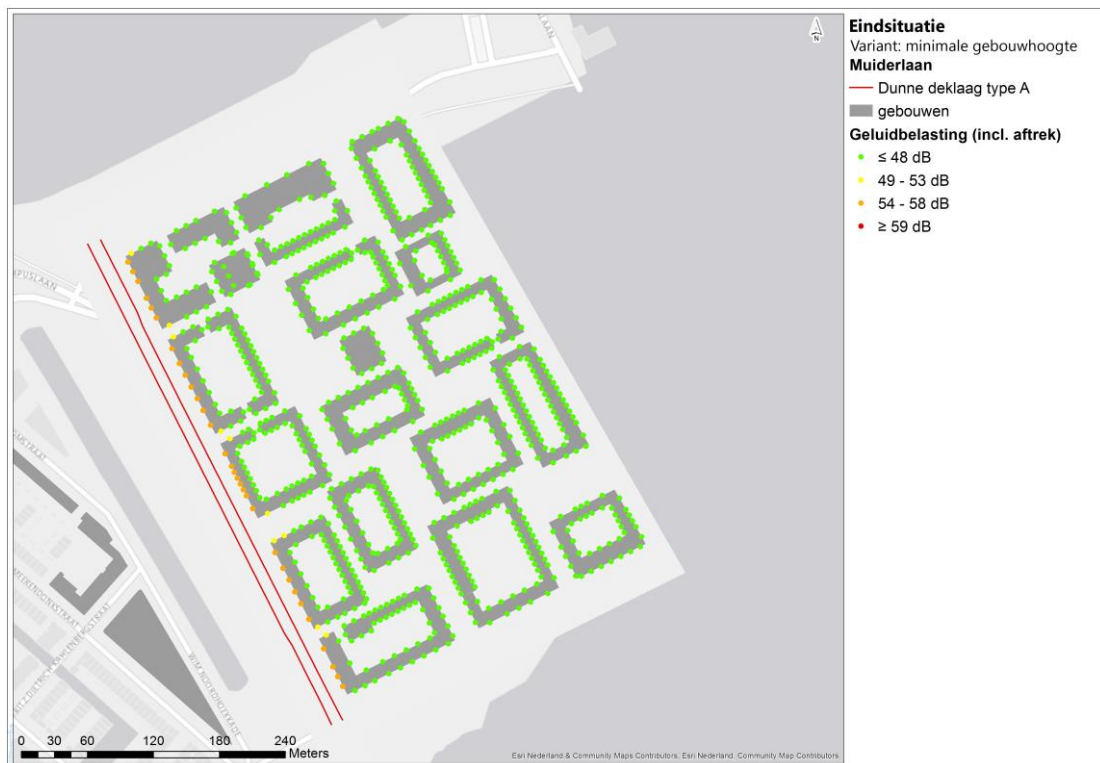
De woningen waarvoor de geluidbelasting hoger is dan 48 dB moeten dan in principe beschikken over een geluidstille zijde. Dit is een aandachtspunt voor de volgende stappen (aanvraag en beoordeling omgevingsvergunning). Indien een gevel die als dove gevel uitgevoerd, wordt onderbroken door verglaasde balkons, loggia's en serres dan wordt het bouwplan getoetst aan de randvoorwaarden zoals vermeld in het gemeentelijk geluidbeleid paragraaf 6.7.1. Indien een vliesgevel wordt overwogen gelden de randvoorwaarden zoals vermeld in het gemeentelijk geluidbeleid 6.7.2. En daarnaast gelden er daarbij ook specifieke randvoorwaarden met betrekking de buitenluchtkwaliteit (zie paragraaf 6.8 gemeentelijk geluidbeleid).

4.3.2 Muiderlaan

De berekende geluidbelasting (L_{den}) op de woningen vanwege de Muiderlaan zonder geluidreducerend asfalt bedraagt maximaal 58 dB. Dit is gelijk aan de maximale ontheffingswaarde binnenstedelijk voor geprojecteerde woningen (58 dB). Het is daarom wel mogelijk om de geprojecteerde woningen ook zonder dove gevel te realiseren wanneer er geen geluidreducerend asfalt op de Muiderlaan wordt toegepast.

In verband met de cumulatie van geluid is wel uitgegaan van stil wegdek op de Muiderlaan. In afbeelding 4.10 zijn de geluidbelastingen op de bouwblokken weergegeven ten gevolge van het wegverkeer op de Muiderlaan inclusief dunne deklaag type A en inclusief aftrek conform artikel 110g Wgh.

Afbeelding 4.10 Geluidbelasting (L_{den}) wegverkeer Muiderlaan inclusief dunne deklaag type A en inclusief aftrek artikel 110g Wgh, bij minimale gebouwhoogte op de eerste lijn



Uit de berekeningsresultaten blijkt dat de maximale geluidbelasting ten gevolge van wegverkeer op de Muiderlaan met stil wegdek (dunne deklaag type A) de maximale ontheffingswaarde (58 dB) niet overschrijdt. Een dove gevel is in dat geval niet vereist.

4.3.3 Strandeilandlaan

De berekende geluidbelasting (L_{den}) op de woningen vanwege de Strandeilandlaan zonder geluidreducerend asfalt bedraagt maximaal 60 dB. Dit is hoger dan de maximale ontheffingswaarde binnenstedelijk voor geprojecteerde woningen, namelijk 58 dB. Het is daarom niet mogelijk om de geprojecteerde woningen te realiseren zonder dove gevel wanneer er geen geluidreducerend asfalt op de Strandeilandlaan wordt toegepast.

In afbeelding 4.11 zijn de geluidbelastingen op de bouwblokken weergegeven ten gevolge van het wegverkeer op de Strandeilandlaan inclusief dunne deklaag type A en inclusief aftrek conform artikel 110g Wgh.

Afbeelding 4.1 Geluidbelasting (L_{den}) wegverkeer Strandeilandlaan inclusief dunne deklaag type A en inclusief aftrek artikel 110g Wgh, bij minimale gebouwhoogte op de eerste lijn



Uit de berekeningsresultaten blijkt dat de maximale geluidbelasting ten gevolge van wegverkeer op de Strandeilandlaan met stil wegdek (dunne deklaag type A) de maximale ontheffingswaarde (58 dB) niet overschrijdt. Een dove gevel is in dat geval niet vereist.

4.3.4 Fortdiemerdamweg

De berekende geluidbelasting (L_{den}) op de woningen vanwege de Fortdiemerdamweg zonder geluidreducerend asfalt bedraagt maximaal 57 dB. Dit is niet hoger dan de maximale ontheffingswaarde binnenstedelijk voor geprojecteerde woningen (58 dB). Het is daarom wel mogelijk om de geprojecteerde woningen te realiseren zonder dove gevel ook wanneer er geen geluidreducerend asfalt op de Fortdiemerdamweg wordt toegepast.

In afbeelding 4.12 zijn de geluidbelastingen op de bouwblokken weergegeven ten gevolge van het wegverkeer op de Fortdiemerdamweg zonder geluidreducerend asfalt en inclusief aftrek conform artikel 110g Wgh.

Afbeelding 4.12 Geluidbelasting (L_{den}) wegverkeer Fortdiemerdamweg zonder geluidreducerend asfalt, inclusief aftrek artikel 110g Wgh, bij minimale gebouwhoogte op de eerste lijn



4.3.5 Peter Martensstraat

De berekende geluidbelasting (L_{den}) op de woningen vanwege de Peter Martensstraat zonder geluidreducerend asfalt bedraagt maximaal 47 dB. Dit is niet hoger dan de voorkeursgrenswaarde (48 dB). Het is daarom wel mogelijk om de geprojecteerde woningen te realiseren zonder hogere waarde voor deze weg ook wanneer er geen geluidreducerend asfalt op de Peter Martensstraat wordt toegepast.

4.3.6 Geluidluwe gevel

Een gevel is op basis van het gemeentelijk geluidbeleid als geluidluw aan te merken als de voorkeurswaarde voor geen van de wegen afzonderlijk wordt overschreden. Afbeelding 4.12 geeft weer welke gevels hieraan voldoen. In deze afbeelding wordt uitgegaan van de hoogste geluidbelasting per waarneempunt. Het kan dus voorkomen dat op een lagere en/of hogere verdieping de gevel wel geluidluw is terwijl in afbeelding 4.13 een overschrijding (rood bolletje) is weergegeven.

Afbeelding 4.13 Overschrijding voorkeurswaarde 48 dB, toetsing per weg, bij minimale gebouwhoogte op de eerste lijn



Voor de gevels of geveldelen die op basis van afbeelding 4.13 niet als geluidluw aangemerkt kunnen worden is de gecumuleerde geluidbelasting voor de geluidbron wegverkeer beschouwd.

Afbeelding 4.14 Gecumuleerde geluidbelasting wegverkeer inclusief aftrek, bij minimale gebouwhoogte op de eerste lijn



Wanneer afbeelding 4.13 en 4.14 gecombineerd wordt duidelijk welke gevels of geveldelen geluidluw zijn en welke niet.

Afbeelding 4.15 Overzicht geluidluwe gevels en geveldelen



4.4 Verschillen tussen realisatievarianten 1 en 2

De berekende geluidbelastingen voor beide realisatievarianten komen in een groot aantal gevallen overeen. Toch ontstaan ook verschillen (de rekenpunten waarvoor een verschillende geluidbelasting tussen beide varianten wordt gevonden zijn met een kleur gemarkeerd in bijlage II).

De verschillen treden vooral op bij rekenpunten die vlak achter een verlaagd (in variant 2, ten opzichte van variant 1) bouwvlak liggen. Voor deze rekenpunten geldt dat door de verlaging van het voorliggende bouwvlak de geluidbron minder of geheel niet meer wordt afgeschermd. In praktisch alle gevallen neemt de geluidbelasting toe. De toenames zijn over het algemeen klein (1 à 2 dB); in enkele gevallen kan het verschil oplopen tot ca. 10 dB. Dit komt voor bij bouwblokken achter de eerstelijnsbebouwing. De toenames tot ca. 10 dB treden op bij geluidbelastingen onder de voorkeursgrenswaarde. Toenames van enkele dB's treden ook op bij geluidbelastingen boven de voorkeursgrenswaarde. Dit komt voor op de zijgevels van de eerstelijnsbebouwing.

De verschillen hebben als consequentie dat voor de situatie met minimale gebouwhoogte voor een aantal punten mogelijk een hogere waarde zal moeten worden vastgesteld, waarvoor dat in de situatie met maximale gebouwhoogte niet nodig is. In geen van de gevallen wordt de maximale ontheffingswaarde van 58 dB overschreden.

Op grond van het bestemmingsplan IJburg 2^e fase zijn reeds hogere waarden verleend.

5

SAMENVATTING EN CONCLUSIES

De geluidbelasting als gevolg van een aantal wegen en de IJtram zijn voor het Centrumeiland berekend op basis van de geactualiseerde verkeerscijfers voor het zichtjaar 2036. Daarbij is IJburg 2^e fase en de IJtram volledig gerealiseerd.

Hierna zijn de onderzoeksresultaten voor de bouwblokken Centrumeiland samengevat weergegeven. Daarbij zijn twee realisatievarianten doorgerekend:

- realisatievariant 1: maximale gebouwhoogte eerstelijns bebouwing;
- realisatievariant 2: minimale gebouwhoogte eerstelijns bebouwing.

Onderzocht zijn de geluidbelastingen van de volgende wegvakken:

- Pampuslaan wegverkeer + tram;
- Muiderlaan;
- Strandeilandlaan;
- Fortdiemerdamweg;
- Peter Martensstraat;
- gecumuleerde geluidbelasting.

5.1 Geluidbelastingen wegverkeer zonder aanvullende bronmaatregelen

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat voor alle wegvakken met uitzondering van de Peter Martensstraat, voor beide onderzochte realisatievarianten (een variant met maximale gebouwhoogte, en een variant met minimale gebouwhoogte) op de eerste lijn van de bouwblokken Centrumeiland, zonder aanvullende bronmaatregelen de geluidbelasting op de gevels van de eerstelijns bebouwing de voorkeurswaarde (48 dB) overschrijdt.

Voor de Pampuslaan wordt ook de maximale waarde na ontheffing (58 dB) op de gevel overschreden. Het bestemmen en realiseren van woningen met een geluidbelasting boven de maximaal te ontheffen waarde, kan alleen wanneer de woningen beschikken over een dove gevel en over een geluidstille zijde.

De uitwerking van het bestemmingsplan (het DSO) op afzonderlijk woningniveau is op dit moment nog niet bekend. Daarom is aan de hand van het basismodel per bouwblok uit het DSO beoordeeld of er een gevel aanwezig is waarbij de geluidbelasting onder de voorkeurswaarde ligt. Per bouwblok bezien, beschikken alle bouwblokken in het basismodel (eindvariant, voor beide realisatievarianten) over een geluidluwe gevel. Of dit ook op afzonderlijk woningniveau haalbaar is moet blijken uit de gedetailleerde uitwerking van de plannen (uitgaande van de situering en indeling van de woningen binnen de bouwblokken).

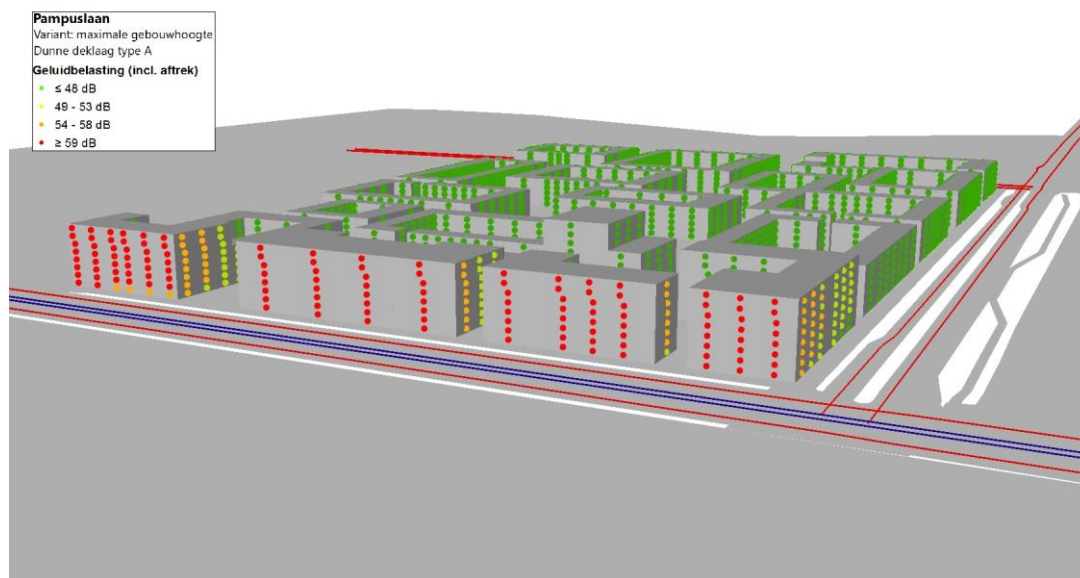
5.2 Geluidbelastingen wegverkeer bij toepassing van stil asfalt en cumulatie Combinotram

Ook wanneer op de wegvakken van de Strandeilandlaan, de Pampuslaan, en de Muiderlaan geluidreducerend asfalt (DGD type A) wordt toegepast, wordt de voorkeurswaarde voor wegverkeer (48 dB) langs alle wegen (met uitzondering van de Peter Martensstraat) overschreden. Door het toepassen van geluidreducerend asfalt (dunne deklaag type A) wordt de maximale ontheffingswaarde (58 dB) niet overschreden.

Voor het tramverkeer is uitgegaan van inzet van uitsluitend de Combinotram. Deze geluidemissie van de Combinotram is circa 9 dB lager dan de emissie van conventionele trams. Wanneer wordt uitgegaan van de Combinotram wordt de maximale ontheffingswaarde ten gevolge van wegverkeer inclusief trams voor de Pampuslaan (dunne deklaag type A) met ca. 2 dB overschreden. Woningen kunnen hier alleen worden gerealiseerd met toepassing van een dove gevel.

In afbeelding 5.1 is voor de Pampuslaan in 3D aangegeven waar de geveldelen liggen waar een dove gevel het uitgangspunt is voor de verdere uitwerking van de bouwplannen (situatie bij maximale bouwhoogten).

Afbeelding 5.1 Toetsing geluidbelasting gevel Pampuslaan (rode toetspunten vraagt dove gevel)



Met betrekking tot de aanwezigheid van een geluidluwe gevel geldt voor de variant met maatregelen (en op basis van het basismodel) hetzelfde als voor de variant zonder maatregelen, namelijk dat alle bouwblokken over een gevel beschikken waarbij de geluidbelasting onder de voorkeurswaarde (48 dB) ligt, maar dat de toetsing per woning plaatsvindt bij de nadere detaillering (aanvraag omgevingsvergunning).

De totale geluidbelasting langs de Pampuslaan wordt bepaald door het wegverkeer en de trams. Naast toepassing van geluidarm wegdek en de inzet van de stillere Combinotram lijken aanvullende geluidmaatregelen aan de bron en in de overdracht op dit moment niet haalbaar.

Voor de meeste gevels aan de Pampuslaan dient een dove gevel te worden toegepast. Daarbij dient bij de uitwerking van de bouwplannen rekening te worden gehouden met de specifieke eisen die volgen uit het gemeentelijk geluidbeleid.

De woningen waarvoor de geluidbelasting hoger is dan 48 dB moeten dan in principe beschikken over een geluidstille zijde. Dit is een aandachtspunt voor de volgende stappen (aanvraag en beoordeling omgevingsvergunning). Indien een gevel die als dove gevel uitgevoerd, wordt onderbroken door verglaasde balkons, loggia's en serres dan wordt het bouwplan getoetst aan de randvoorwaarden zoals vermeld in het

gemeentelijk geluidbeleid paragraaf 6.7.1. Indien een vliesgevel wordt overwogen gelden de randvoorwaarden zoals vermeld in het gemeentelijk geluidbeleid 6.7.2. En daarnaast gelden er daarbij ook specifieke randvoorwaarden met betrekking de buitenluchtkwaliteit (zie paragraaf 6.8 gemeentelijk geluidbeleid).

5.3 Hogere waarden

Op grond van het bestemmingsplan IJburg 2^e fase zijn reeds hogere waarden verleend. Voor alle woningen waarvoor de voorkeurswaarde van 48 dB wordt overschreden en waarvoor in het verleden nog geen hogere waarde of een te lage hogere waarde is vastgesteld, dient zo nodig (opnieuw) een hogere waarde te worden vastgesteld. Daarbij dient dan rekening te worden gehouden met het Amsterdams beleid voor vaststelling van een hogere grenswaarde.

De hogere grenswaarden worden zo nodig conform gemeentelijk beleid vastgesteld door de Dagelijkse Besturen van het stadsdeel waarin het bouwplan wordt gerealiseerd. In het kader van de vaststelling van een nieuwe of aangepaste hogere grenswaarde dient het Technisch Ambtelijk Vooroverleg Geluidhinder (TAVGA) te worden betrokken.

Omdat de eerder vastgestelde hogere waarden nog steeds toereikend zijn, is een nader overleg met TAVGA geen vereiste.

5.4 Binnenniveautoets

Voor alle woningen waarvoor een hogere waarde is/wordt vastgesteld, moet bij de aanvraag voor een omgevingsvergunning aangetoond worden dat voldaan wordt aan de eisen met betrekking tot gevelgeluidwering uit het Bouwbesluit 2012. Voor nieuwbouwwoningen moet de geluidwering van de uitwendige scheidingsconstructie conform afdeling 3.1 van het Bouwbesluit minimaal even groot zijn als het verschil tussen de geluidbelasting op de gevel (gecumuleerde geluidbelasting zonder aftrek conform artikel 110g) en 33 dB (de maximaal toelaatbare binnenwaarde).

5.5 Effecten bij lagere eerstelijnsbebouwing

De berekende geluidbelastingen voor beide realisatievarianten komen in een groot aantal gevallen overeen. Toch ontstaan ook verschillen (de rekenpunten waarvoor een verschillende geluidbelasting tussen beide varianten wordt gevonden zijn met een kleur gemarkeerd in bijlage II).

De verschillen treden vooral op bij rekenpunten die vlak achter een verlaagd (in variant 2, ten opzichte van variant 1) bouwvlak liggen. Voor deze rekenpunten geldt dat door de verlaging van het voorliggende bouwvlak de geluidbron minder of geheel niet meer wordt afgeschermd. In praktisch alle gevallen neemt de geluidbelasting toe. De toenames zijn over het algemeen klein (1 à 2 dB); in enkele gevallen kan het verschil oplopen tot ca. 10 dB. Dit komt voor bij bouwblokken achter de eerstelijnsbebouwing. De toenames tot ca. 10 dB treden op bij geluidbelastingen onder de voorkeursgrenswaarde. Toenames van enkele dB's treden ook op bij geluidbelastingen boven de voorkeursgrenswaarde. Dit komt voor op de zijgevels van de eerstelijnsbebouwing.

De verschillen hebben als consequentie dat voor de situatie met minimale gebouwhoogte voor een aantal punten mogelijk een hogere waarde zal moeten worden vastgesteld, waarvoor dat in de situatie met maximale gebouwhoogte niet nodig is. In geen van de gevallen wordt de maximale ontheffingswaarde van 58 dB overschreden.

Bijlage(n)



BIJLAGE: INVOERGEGEVENS REKENMODEL

Wegverkeer Centru-meiland - dunne deklagen A + tram
 Eerstelijnsbebouwing maximaal - mei 2019 - 112083

wegen

Model: Wegverkeer Centru-meiland - DDA + tram
 eerstelijnsbebouwing maximaal - april 2019 - 112083
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Wegdek	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(MV(D))	V(MV(A))
01	Pampuslaan (Bert Haanstrakade - Muiderlaan)	W11	50	50	50	50	50
02	Pampuslaan (Muiderlaan - Bert Haanstrakade)	W11	50	50	50	50	50
05	Pampuslaan (afslag plangebied - Muiderlaan)	W11	50	50	50	50	50
06	Pampuslaan (Muiderlaan - afslag plangebied)	W11	50	50	50	50	50
15	Pampuslaan (afslag plangebied - Strandeiland)	W11	50	50	50	50	50
16	Pampuslaan (strandeiland - afslag plangebied)	W11	50	50	50	50	50
03	Muiderlaan (Pampuslaan - Fort Diemerdamweg)	W11	50	50	50	50	50
04	Muiderlaan (Pampuslaan - Fort Diemerdamweg)	W11	50	50	50	50	50
08	Strandeilandlaan (afsl plangebied - Muiderl)	W11	50	50	50	50	50
07	Strandeilandlaan (Muiderl - afsl plangebied)	W11	50	50	50	50	50
18	Strandeilandlaan (Strandeiland - afsl plangb)	W11	50	50	50	50	50
17	Strandeilandlaan (afsl plangb - Strandeiland)	W11	50	50	50	50	50
11	Fort Diemerdamweg	W0	70	70	70	70	70
12	Fort Diemerdamweg	W0	70	70	70	70	70
09	Fort Diemerdamweg	W0	50	50	50	50	50
10	Fort Diemerdamweg	W0	50	50	50	50	50
14	Peter Martensstraat (W. Nhoekkade - Muiderl.)	W0	50	50	50	50	50
13	Peter Martensstraat (Muiderl.- W. Nhoekkade)	W0	50	50	50	50	50

Wegverkeer Centru-meiland - dunne deklagen A + tram
 Eerstelijnsbebouwing maximaal - mei 2019 - 112083

wegen

Model: Wegverkeer Centru-meiland - DDA + tram
 eerstelijnsbebouwing maximaal - april 2019 - 112083
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	V(MV(N))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	LV(D)	LV(A)	LV(N)	MV(D)	MV(A)	MV(N)
01	50	50	50	50	317,10	215,37	77,29	7,58	4,71	1,64
02	50	50	50	50	317,10	215,37	77,29	7,58	4,71	1,64
05	50	50	50	50	216,18	146,82	52,69	0,49	0,17	0,12
06	50	50	50	50	216,18	146,82	52,69	0,49	0,17	0,12
15	50	50	50	50	159,83	108,55	38,96	0,52	0,18	0,13
16	50	50	50	50	159,83	108,55	38,96	0,52	0,18	0,13
03	50	50	50	50	179,62	121,99	43,78	7,14	4,56	1,53
04	50	50	50	50	179,62	121,99	43,78	7,14	4,56	1,53
08	50	50	50	50	398,74	270,81	97,19	0,51	0,18	0,13
07	50	50	50	50	398,74	270,81	97,19	0,51	0,18	0,13
18	50	50	50	50	355,62	241,53	86,68	0,51	0,18	0,13
17	50	50	50	50	355,62	241,53	86,68	0,51	0,18	0,13
11	70	70	70	70	666,86	452,91	162,55	9,65	5,44	2,15
12	70	70	70	70	666,86	452,91	162,55	9,65	5,44	2,15
09	50	50	50	50	666,86	452,91	162,55	9,65	5,44	2,15
10	50	50	50	50	666,86	452,91	162,55	9,65	5,44	2,15
14	50	50	50	50	96,07	65,25	23,42	2,06	0,72	0,51
13	50	50	50	50	96,07	65,25	23,42	2,06	0,72	0,51

Wegverkeer Centru-meiland - dunne deklagen A + tram
Eerstelijnsbebouwing maximaal - mei 2019 - 112083

wegen

Model: Wegverkeer Centru-meiland - DDA + tram
eerstelijnsbebouwing maximaal - april 2019 - 112083
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)
01	1,33	0,53	0,42
02	1,33	0,53	0,42
05	0,30	0,12	0,09
06	0,30	0,12	0,09
15	0,32	0,13	0,10
16	0,32	0,13	0,10
03	1,07	0,42	0,33
04	1,07	0,42	0,33
08	0,31	0,12	0,10
07	0,31	0,12	0,10
18	0,31	0,12	0,10
17	0,31	0,12	0,10
11	2,59	1,03	0,81
12	2,59	1,03	0,81
09	2,59	1,03	0,81
10	2,59	1,03	0,81
14	1,26	0,50	0,39
13	1,26	0,50	0,39

Wegverkeer Centru-meiland - dunne deklagen A + tram
Eerstelijnsbebouwing maximaal - mei 2019 - 112083

gebouwen

Model: Wegverkeer Centru-meiland - DDA + tram
eerstelijnsbebouwing maximaal - april 2019 - 112083
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
Overig	gebouw	9,00	2,60	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Overig	gebouw	9,00	1,76	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Overig	gebouw	9,00	1,95	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	14.11	18,00	2,10	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	14.10	15,00	2,63	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	14.2	15,00	2,76	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	10.13	18,00	2,60	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	10.2	18,00	3,80	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	10.12	18,00	3,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	11.10	15,00	3,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	15.20	15,00	2,10	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	15.16	15,00	2,10	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	12.1	15,00	3,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	12.8	15,00	3,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	7.7	18,00	4,70	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	7.1	18,00	2,60	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	4.13	18,00	4,70	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	4.14	18,00	2,60	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	4.2	18,00	4,70	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	4.1	18,00	2,60	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	8.11	15,00	3,80	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	8.7	15,00	3,80	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	8.1	15,00	4,70	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	8.2	15,00	3,80	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	5.9	15,00	4,28	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	5.15	15,00	3,91	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	5.20	15,00	4,70	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	5.1	15,00	4,70	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	2.4	24,00	4,00	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	2.15	15,00	4,46	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	2.5	15,00	4,44	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	2.3	24,00	4,00	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	3.11	15,00	2,10	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	3.12	15,00	4,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	16.1	15,00	3,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Wegverkeer Centru-meiland - dunne deklagen A + tram
Eerstelijnsbebouwing maximaal - mei 2019 - 112083

gebouwen

Model: Wegverkeer Centru-meiland - DDA + tram
eerstelijnsbebouwing maximaal - april 2019 - 112083
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
Plan	15.6	15,00	3,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	10.1	18,00	2,60	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	15.1	15,00	3,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	6.9	15,00	3,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	6.1	15,00	3,49	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	7.18	18,00	2,60	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	7.12	18,00	3,80	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	11.1	15,00	3,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	9.9	15,00	2,10	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	13.2	15,00	2,10	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	13.1	15,00	3,80	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	13.15	15,00	2,10	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	13.16	15,00	3,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	16.5	15,00	2,10	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	16.10	15,00	2,10	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	14.9	15,00	3,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	14.8	15,00	3,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	14.7	15,00	3,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	14.6	15,00	3,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	14.5	15,00	3,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	14.4	15,00	3,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	14.3	15,00	3,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	10.11	18,00	3,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	10.10	18,00	3,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	10.9	18,00	3,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	10.8	18,00	3,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	10.7	18,00	3,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	10.6	18,00	3,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	10.5	18,00	3,07	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	10.4	18,00	3,13	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	10.3	18,00	3,20	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	11.9	15,00	3,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	11.8	15,00	3,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	11.7	15,00	3,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	11.6	15,00	3,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Wegverkeer Centruimeiland - dunne deklagen A + tram
Eerstelijnsbebouwing maximaal - mei 2019 - 112083

gebouwen

Model: Wegverkeer Centruimeiland - DDA + tram
eerstelijnsbebouwing maximaal - april 2019 - 112083
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
Plan	11.5	15,00	3,00	Relatief	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	11.4	15,00	3,00	Relatief	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	11.3	15,00	3,00	Relatief	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	11.2	15,00	3,00	Relatief	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	15.13	15,00	2,82	Relatief	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	15.12	15,00	2,87	Relatief	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	15.11	15,00	2,91	Relatief	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	15.10	15,00	2,95	Relatief	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	15.9	15,00	2,99	Relatief	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	15.8	15,00	3,00	Relatief	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	15.7	15,00	3,00	Relatief	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	12.7	15,00	3,00	Relatief	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	7.6	18,00	4,29	Relatief	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	7.5	18,00	4,09	Relatief	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	7.4	18,00	3,89	Relatief	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	7.3	18,00	3,50	Relatief	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	7.2	18,00	3,31	Relatief	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	4.9	18,00	4,39	Relatief	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	4.8	18,00	4,39	Relatief	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	4.7	18,00	4,39	Relatief	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	4.6	18,00	4,39	Relatief	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	4.5	18,00	4,39	Relatief	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	4.4	18,00	4,39	Relatief	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	4.3	18,00	4,39	Relatief	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	4.11	18,00	4,39	Relatief	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	4.10	18,00	4,39	Relatief	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	4.12	18,00	4,39	Relatief	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	8.6	15,00	3,80	Relatief	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	8.5	15,00	3,80	Relatief	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	8.4	15,00	3,80	Relatief	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	8.3	15,00	3,80	Relatief	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	5.8	15,00	4,14	Relatief	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	5.7	15,00	4,11	Relatief	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	5.6	15,00	4,08	Relatief	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	5.5	15,00	4,05	Relatief	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Wegverkeer Centru-meiland - dunne deklagen A + tram
Eerstelijnsbebouwing maximaal - mei 2019 - 112083

gebouwen

Model: Wegverkeer Centru-meiland - DDA + tram
eerstelijnsbebouwing maximaal - april 2019 - 112083
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
Plan	5.4	15,00	4,03	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	5.3	15,00	4,70	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	5.2	15,00	4,70	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	5.12	15,00	4,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	5.11	15,00	4,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	5.10	15,00	4,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	5.14	15,00	3,97	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	5.13	15,00	3,99	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	2.6	15,00	4,27	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	2.7	15,00	4,18	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	2.8	15,00	4,09	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	2.9	15,00	4,01	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	2.10	15,00	4,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	2.11	15,00	4,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	2.12	15,00	4,07	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	2.13	15,00	4,18	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	2.14	15,00	4,29	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	3.3	15,00	2,10	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	3.4	15,00	2,10	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	3.5	15,00	2,10	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	3.6	15,00	2,10	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	3.7	15,00	2,10	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	3.8	15,00	2,10	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	3.9	15,00	2,10	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	3.10	15,00	2,10	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	16.2	15,00	3,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	16.3	15,00	3,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	16.4	15,00	3,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	7.11	18,00	4,53	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	7.10	18,00	4,56	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	7.9	18,00	4,59	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	7.8	18,00	4,62	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	3.14	15,00	4,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	3.15	15,00	4,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	3.16	15,00	4,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Wegverkeer Centru-meiland - dunne deklagen A + tram
Eerstelijnsbebouwing maximaal - mei 2019 - 112083

gebouwen

Model: Wegverkeer Centru-meiland - DDA + tram
eerstelijnsbebouwing maximaal - april 2019 - 112083
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
Plan	3.17	15,00	4,00	Relatief	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	3.18	15,00	4,00	Relatief	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	3.19	15,00	4,00	Relatief	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	3.20	15,00	4,00	Relatief	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	3.13	15,00	4,00	Relatief	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	15.14	15,00	2,75	Relatief	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	15.15	15,00	2,68	Relatief	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	12.6	15,00	3,00	Relatief	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	12.5	15,00	3,00	Relatief	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	12.4	15,00	3,00	Relatief	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	12.3	15,00	3,00	Relatief	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	12.2	15,00	3,00	Relatief	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	15.5	15,00	3,00	Relatief	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	15.4	15,00	3,00	Relatief	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	15.3	15,00	3,00	Relatief	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	15.2	15,00	3,00	Relatief	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	15.28	15,00	3,00	Relatief	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	15.27	15,00	3,00	Relatief	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	15.26	15,00	3,00	Relatief	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	15.25	15,00	2,99	Relatief	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	15.24	15,00	2,92	Relatief	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	15.23	15,00	2,85	Relatief	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	15.22	15,00	2,77	Relatief	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	15.21	15,00	2,70	Relatief	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	7.24	18,00	2,60	Eigen waarde	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	7.23	18,00	2,60	Eigen waarde	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	7.22	18,00	2,60	Eigen waarde	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	7.21	18,00	2,60	Eigen waarde	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	7.20	18,00	2,60	Eigen waarde	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	7.19	18,00	2,60	Eigen waarde	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	7.13	18,00	3,80	Relatief	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	7.14	18,00	3,80	Relatief	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	7.15	18,00	3,80	Relatief	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	7.16	18,00	3,80	Relatief	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	6.3	15,00	2,10	Eigen waarde	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Wegverkeer Centruimeiland - dunne deklagen A + tram
Eerstelijnsbebouwing maximaal - mei 2019 - 112083

gebouwen

Model: Wegverkeer Centruimeiland - DDA + tram
eerstelijnsbebouwing maximaal - april 2019 - 112083
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
Plan 6.4		15,00	2,10	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan 6.5		15,00	2,10	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan 6.6		15,00	2,10	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan 6.7		15,00	2,10	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan 9.8		15,00	3,03	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan 9.7		15,00	3,07	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan 9.6		15,00	3,12	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan 9.5		15,00	3,17	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan 9.4		15,00	3,21	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan 9.3		15,00	3,26	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan 9.2		15,00	3,30	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan 9.15		15,00	3,80	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan 9.14		15,00	3,80	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan 9.13		15,00	3,78	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan 9.12		15,00	3,74	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan 9.11		15,00	3,69	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan 9.10		15,00	3,60	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan 13.3		15,00	2,10	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan 13.4		15,00	2,10	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan 13.6		15,00	2,10	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan 13.7		15,00	2,10	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan 13.8		15,00	2,10	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan 13.10		15,00	2,10	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan 13.11		15,00	2,10	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan 13.12		15,00	2,10	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan 13.14		15,00	2,10	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan 13.13		15,00	2,10	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan 13.9		15,00	2,10	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan 13.5		15,00	2,10	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan 13.28		15,00	3,80	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan 13.27		15,00	3,80	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan 13.26		15,00	3,63	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan 13.25		15,00	3,42	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan 13.24		15,00	3,21	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan 13.22		15,00	3,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Wegverkeer Centruimeiland - dunne deklagen A + tram
Eerstelijnsbebouwing maximaal - mei 2019 - 112083

gebouwen

Model: Wegverkeer Centruimeiland - DDA + tram
eerstelijnsbebouwing maximaal - april 2019 - 112083
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
Plan	13.23	15,00	3,00	Relatief	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	13.21	15,00	3,00	Relatief	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	13.20	15,00	3,00	Relatief	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	13.19	15,00	3,00	Relatief	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	13.18	15,00	3,00	Relatief	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	13.17	15,00	3,00	Relatief	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	16.8	15,00	2,10	Eigen waarde	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	16.7	15,00	2,10	Eigen waarde	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	16.6	15,00	2,10	Eigen waarde	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	16.9	15,00	2,10	Eigen waarde	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	14.12	18,00	2,10	Eigen waarde	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	14.13	18,00	2,10	Eigen waarde	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	14.14	18,00	2,10	Eigen waarde	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	14.15	18,00	2,10	Eigen waarde	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	14.16	18,00	2,10	Eigen waarde	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	10.14	18,00	2,60	Eigen waarde	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	10.15	18,00	2,60	Eigen waarde	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	11.11	15,00	3,00	Relatief	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	11.12	15,00	3,00	Relatief	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	11.13	15,00	3,00	Relatief	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	11.14	15,00	3,00	Relatief	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	15.19	15,00	2,10	Eigen waarde	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	15.18	15,00	2,10	Eigen waarde	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	15.17	15,00	2,10	Eigen waarde	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	12.10	15,00	3,00	Relatief	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	12.9	15,00	3,00	Relatief	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	16.11	15,00	2,87	Relatief	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	4.15	18,00	2,60	Eigen waarde	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	4.16	18,00	2,60	Eigen waarde	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	4.17	18,00	2,60	Eigen waarde	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	4.18	18,00	2,60	Eigen waarde	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	4.19	18,00	2,60	Eigen waarde	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	8.10	15,00	3,80	Relatief	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	8.9	15,00	3,80	Relatief	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	8.8	15,00	3,80	Relatief	0	dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Wegverkeer Centruimeiland - dunne deklagen A + tram
Eerstelijnsbebouwing maximaal - mei 2019 - 112083

gebouwen

Model: Wegverkeer Centruimeiland - DDA + tram
eerstelijnsbebouwing maximaal - april 2019 - 112083
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
Plan	5.18	15,00	4,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	5.17	15,00	4,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	5.16	15,00	3,98	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	5.19	15,00	4,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	5.21	15,00	4,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	5.22	15,00	4,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	12.12	15,00	3,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	12.13	15,00	3,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	10.16	18,00	2,60	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	10.17	18,00	2,60	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	6.2	15,00	2,10	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	6.8	15,00	2,10	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	7.17	18,00	3,59	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	S	9,00	4,70	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	12.11	15,00	3,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	2.1	24,00	4,00	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	2.2	24,00	4,00	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	3.1	24,00	4,00	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	3.2	24,00	4,00	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	9.1	15,00	3,42	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	14.1-2	18,00	2,60	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	1.4-1	24,00	4,40	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	1.5	24,00	4,13	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	1.6	24,00	2,60	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	1.1	24,00	4,00	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	1.2	24,00	4,00	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	1.3	24,00	4,00	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	1.4-2	33,00	4,70	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Plan	14.1-1	18,00	2,60	Eigen waarde	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Wegverkeer Centrumeiland - dunne deklagen A + tram
Eerstelijnsbebouwing maximaal - mei 2019 - 112083

toetspunten

Model: Wegverkeer Centrumeiland - DDA + tram
eerstelijnsbebouwing maximaal - april 2019 - 112083
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
toetspunt	14.11 [1]	2,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	14.11 [2]	2,43	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	14.11 [3]	2,55	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	14.11 [4]	2,45	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	14.11 [5]	2,57	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	14.11 [6]	2,33	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	14.10 [1]	2,71	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	14.10 [2]	2,84	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	14.10 [3]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	14.10 [4]	2,79	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	14.10 [5]	2,94	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	14.10 [6]	2,67	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	14.2 [1]	2,88	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	14.2 [2]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	14.2 [3]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	14.2 [4]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	14.2 [5]	2,76	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	14.2 [6]	2,76	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	14.2 [7]	2,76	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	10.13 [1]	2,60	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	10.13 [2]	3,20	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	10.13 [3]	3,05	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	10.13 [4]	3,03	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	10.13 [5]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	10.13 [6]	2,81	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	10.2 [1]	3,80	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	10.2 [2]	3,80	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	10.2 [3]	3,80	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	10.2 [4]	3,80	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	10.2 [5]	3,80	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	10.2 [6]	3,46	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	10.12 [1]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	10.12 [2]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	10.12 [3]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	10.12 [4]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja

Wegverkeer Centrumeiland - dunne deklagen A + tram
Eerstelijnsbebouwing maximaal - mei 2019 - 112083

toetspunten

Model: Wegverkeer Centrumeiland - DDA + tram
eerstelijnsbebouwing maximaal - april 2019 - 112083
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
toetspunt	10.12 [5]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	10.12 [6]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	10.12 [7]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	10.12 [8]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	11.10 [1]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	11.10 [2]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	11.10 [3]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	11.10 [4]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	11.10 [5]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	11.10 [6]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	11.10 [7]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	11.10 [8]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	11.10 [9]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	11.10 [10]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	11.10 [11]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	11.10 [12]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	11.10 [13]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	11.10 [14]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	15.20 [1]	2,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	15.20 [2]	2,51	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	15.20 [3]	2,39	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	15.20 [4]	2,63	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	15.20 [5]	2,60	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	15.20 [6]	2,49	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	15.16 [1]	2,57	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	15.16 [2]	2,63	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	15.16 [3]	2,57	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	15.16 [4]	2,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	12.1 [1]	3,69	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	12.1 [2]	3,76	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	12.1 [3]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	12.1 [4]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	12.8 [1]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	12.8 [2]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	12.8 [3]	3,80	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja

Wegverkeer Centrumeiland - dunne deklagen A + tram
Eerstelijnsbebouwing maximaal - mei 2019 - 112083

toetspunten

Model: Wegverkeer Centrumeiland - DDA + tram
eerstelijnsbebouwing maximaal - april 2019 - 112083
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
toetspunt	12.8 [4]	3,01	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	7.7 [1]	4,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	7.7 [2]	4,67	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	7.7 [3]	4,63	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	7.7 [4]	4,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	7.1 [1]	2,98	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	7.1 [2]	3,19	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	7.1 [3]	3,05	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	7.1 [4]	2,60	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	4.13 [1]	4,32	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	4.13 [2]	4,66	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	4.13 [3]	3,99	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	4.13 [4]	3,83	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	4.13 [5]	4,11	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	4.13 [6]	4,38	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	4.13 [7]	4,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	4.14 [1]	2,60	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	4.14 [2]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	4.14 [3]	3,32	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	4.14 [4]	3,64	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	4.14 [5]	3,12	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	4.14 [6]	3,46	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	4.14 [7]	2,80	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	4.2 [1]	4,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	4.2 [2]	4,39	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	4.2 [3]	4,12	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	4.2 [4]	3,84	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	4.2 [5]	4,65	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	4.2 [6]	4,25	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	4.2 [7]	4,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	4.1 [1]	3,24	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	4.1 [2]	2,85	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	4.1 [3]	3,64	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	4.1 [4]	3,65	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	4.1 [5]	3,32	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja

Wegverkeer Centrumeiland - dunne deklagen A + tram
Eerstelijnsbebouwing maximaal - mei 2019 - 112083

toetspunten

Model: Wegverkeer Centrumeiland - DDA + tram
eerstelijnsbebouwing maximaal - april 2019 - 112083
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
toetspunt	4.1 [6]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	4.1 [7]	2,60	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	8.11 [1]	3,87	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	8.11 [2]	3,80	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	8.11 [3]	3,80	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	8.11 [4]	3,80	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	8.7 [1]	3,80	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	8.7 [2]	3,80	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	8.7 [3]	3,80	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	8.1 [1]	4,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	8.1 [2]	4,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	8.1 [3]	4,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	8.1 [4]	4,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	8.1 [5]	3,99	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	8.1 [6]	3,80	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	8.1 [7]	3,80	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	8.1 [8]	3,80	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	8.1 [9]	3,80	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	8.1 [10]	4,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	8.1 [11]	4,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	8.1 [12]	4,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	8.2 [1]	3,83	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	8.2 [2]	3,91	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	8.2 [3]	3,80	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	8.2 [4]	3,80	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	8.2 [5]	3,80	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	8.2 [6]	3,80	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	5.9 [1]	4,11	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	5.9 [2]	4,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	5.9 [3]	4,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	5.9 [4]	4,07	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	5.9 [5]	4,24	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	5.15 [1]	3,93	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	5.15 [2]	3,97	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	5.15 [3]	3,96	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja

Wegverkeer Centrumeiland - dunne deklagen A + tram
Eerstelijnsbebouwing maximaal - mei 2019 - 112083

toetspunten

Model: Wegverkeer Centrumeiland - DDA + tram
eerstelijnsbebouwing maximaal - april 2019 - 112083
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
toetspunt	5.15 [4]	3,93	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	5.20 [1]	4,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	5.20 [2]	4,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	5.20 [3]	4,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	5.20 [4]	4,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	5.1 [1]	4,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	5.1 [2]	4,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	5.1 [3]	4,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	5.1 [4]	4,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	2.4 [1]	4,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	2.4 [2]	4,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	2.4 [3]	4,16	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	2.4 [4]	4,06	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	2.4 [5]	4,27	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	2.4 [6]	4,18	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	2.15 [1]	4,36	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	2.15 [2]	4,34	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	2.15 [3]	4,35	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	2.15 [4]	4,55	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	2.15 [5]	4,60	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	2.5 [1]	4,57	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	2.5 [2]	4,58	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	2.5 [3]	4,40	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	2.5 [4]	4,38	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	2.5 [5]	4,38	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	2.3 [1]	4,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	2.3 [2]	4,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	3.11 [1]	2,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	3.11 [2]	2,60	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	3.11 [3]	2,27	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	3.11 [4]	2,92	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	3.11 [5]	3,12	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	3.11 [6]	2,94	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	3.12 [1]	3,97	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	3.12 [2]	3,64	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja

Wegverkeer Centrumeiland - dunne deklagen A + tram
Eerstelijnsbebouwing maximaal - mei 2019 - 112083

toetspunten

Model: Wegverkeer Centrumeiland - DDA + tram
eerstelijnsbebouwing maximaal - april 2019 - 112083
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
toetspunt	3.12 [3]	3,54	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	3.12 [4]	3,22	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	3.12 [5]	3,87	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	3.12 [6]	4,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	16.1 [1]	2,83	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	16.1 [2]	2,77	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	16.1 [3]	2,85	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	16.1 [4]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	15.6 [1]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	15.6 [2]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	15.6 [3]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	15.6 [4]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	15.6 [5]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	15.6 [6]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	10.1 [1]	2,60	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	10.1 [2]	3,30	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	10.1 [3]	2,81	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	10.1 [4]	3,79	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	10.1 [5]	3,60	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	10.1 [6]	3,20	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	15.1 [1]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	15.1 [2]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	15.1 [3]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	15.1 [4]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	15.1 [5]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	15.1 [6]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	6.9 [1]	3,29	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	6.9 [2]	3,79	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	6.9 [3]	3,40	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	6.9 [4]	3,16	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	6.1 [1]	3,96	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	6.1 [2]	3,79	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	6.1 [3]	3,49	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	6.1 [4]	3,57	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	7.18 [1]	2,60	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja

Wegverkeer Centrumeiland - dunne deklagen A + tram
Eerstelijnsbebouwing maximaal - mei 2019 - 112083

toetspunten

Model: Wegverkeer Centrumeiland - DDA + tram
eerstelijnsbebouwing maximaal - april 2019 - 112083
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
toetspunt	7.18 [2]	3,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	7.18 [3]	3,35	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	7.18 [4]	3,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	7.12 [1]	3,80	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	7.12 [2]	3,80	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	7.12 [3]	3,89	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	7.12 [4]	3,80	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	7.12 [5]	3,80	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	7.12 [6]	3,80	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	11.1 [1]	3,80	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	11.1 [2]	3,80	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	11.1 [3]	3,80	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	11.1 [4]	3,80	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	11.1 [5]	3,80	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	11.1 [6]	3,80	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	11.1 [7]	3,80	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	11.1 [8]	3,17	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	11.1 [9]	3,17	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	11.1 [10]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	11.1 [11]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	11.1 [12]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	11.1 [13]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	11.1 [14]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	11.1 [15]	3,80	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	9.9 [1]	2,86	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	9.9 [2]	2,65	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	9.9 [3]	2,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	9.9 [4]	2,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	9.9 [5]	2,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	9.9 [6]	2,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	9.9 [7]	2,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	9.9 [8]	2,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	9.9 [9]	2,93	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	9.9 [10]	3,27	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	9.9 [11]	3,07	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja

Wegverkeer Centrumeiland - dunne deklagen A + tram
Eerstelijnsbebouwing maximaal - mei 2019 - 112083

toetspunten

Model: Wegverkeer Centrumeiland - DDA + tram
eerstelijnsbebouwing maximaal - april 2019 - 112083
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
toetspunt	9.9 [12]	2,80	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	9.9 [13]	2,85	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	9.9 [14]	2,75	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	13.2 [1]	2,90	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	13.2 [2]	2,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	13.2 [3]	2,95	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	13.2 [4]	3,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	13.1 [1]	3,80	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	13.1 [2]	3,53	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	13.1 [3]	3,43	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	13.1 [4]	3,61	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	13.15 [1]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	13.15 [2]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	13.15 [3]	2,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	13.15 [4]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	13.15 [5]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	13.15 [6]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	13.16 [1]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	13.16 [2]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	13.16 [3]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	13.16 [4]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	16.5 [1]	2,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	16.5 [2]	2,77	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	16.5 [3]	2,83	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	16.5 [4]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	16.10 [1]	2,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	16.10 [2]	2,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	16.10 [3]	2,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	16.10 [4]	2,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	16.10 [5]	2,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	16.10 [6]	2,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	16.10 [7]	2,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	16.10 [8]	2,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	16.10 [9]	2,63	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	16.10 [10]	2,51	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja

Wegverkeer Centrumeiland - dunne deklagen A + tram
Eerstelijnsbebouwing maximaal - mei 2019 - 112083

toetspunten

Model: Wegverkeer Centrumeiland - DDA + tram
eerstelijnsbebouwing maximaal - april 2019 - 112083
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
toetspunt	16.10 [11]	2,75	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	16.10 [12]	2,74	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	16.10 [13]	2,71	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	16.10 [14]	2,71	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	16.10 [15]	2,31	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	16.10 [16]	2,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	14.9 [1]	2,84	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	14.9 [2]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	14.8 [1]	2,84	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	14.8 [2]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	14.7 [1]	2,84	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	14.7 [2]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	14.6 [1]	2,84	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	14.6 [2]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	14.5 [1]	2,84	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	14.5 [2]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	14.4 [1]	2,84	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	14.4 [2]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	14.3 [1]	2,84	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	14.3 [2]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	10.11 [1]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	10.11 [2]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	10.10 [1]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	10.10 [2]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	10.9 [1]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	10.9 [2]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	10.8 [1]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	10.8 [2]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	10.7 [1]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	10.7 [2]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	10.6 [1]	3,04	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	10.6 [2]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	10.5 [1]	3,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	10.5 [2]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	10.4 [1]	3,16	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja

Wegverkeer Centrumeiland - dunne deklagen A + tram
Eerstelijnsbebouwing maximaal - mei 2019 - 112083

toetspunten

Model: Wegverkeer Centrumeiland - DDA + tram
eerstelijnsbebouwing maximaal - april 2019 - 112083
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
toetspunt	10.4 [2]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	10.3 [1]	3,23	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	10.3 [2]	3,80	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	11.9 [1]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	11.9 [2]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	11.8 [1]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	11.8 [2]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	11.7 [1]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	11.7 [2]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	11.6 [1]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	11.6 [2]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	11.5 [1]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	11.5 [2]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	11.4 [1]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	11.4 [2]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	11.3 [1]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	11.3 [2]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	11.2 [1]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	11.2 [2]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	15.13 [1]	2,85	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	15.13 [2]	2,85	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	15.12 [1]	2,89	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	15.12 [2]	2,89	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	15.11 [1]	2,93	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	15.11 [2]	2,93	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	15.10 [1]	2,97	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	15.10 [2]	2,97	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	15.9 [1]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	15.9 [2]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	15.8 [1]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	15.8 [2]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	15.7 [1]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	15.7 [2]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	12.7 [1]	3,80	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	12.7 [2]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja

Wegverkeer Centrumeiland - dunne deklagen A + tram
Eerstelijnsbebouwing maximaal - mei 2019 - 112083

toetspunten

Model: Wegverkeer Centrumeiland - DDA + tram
eerstelijnsbebouwing maximaal - april 2019 - 112083
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
toetspunt	7.6 [1]	4,39	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	7.6 [2]	4,43	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	7.5 [1]	4,19	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	7.5 [2]	4,24	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	7.4 [1]	3,99	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	7.4 [2]	4,04	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	7.4 [3]	3,91	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	7.3 [1]	3,60	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	7.3 [2]	3,72	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	7.3 [3]	3,65	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	7.2 [1]	3,40	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	7.2 [2]	3,45	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	4.9 [1]	4,39	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	4.9 [2]	4,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	4.8 [1]	4,39	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	4.8 [2]	4,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	4.7 [1]	4,39	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	4.7 [2]	4,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	4.6 [1]	4,39	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	4.6 [2]	4,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	4.5 [1]	4,39	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	4.5 [2]	4,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	4.4 [1]	4,39	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	4.4 [2]	4,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	4.3 [1]	4,39	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	4.3 [2]	4,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	4.11 [1]	4,38	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	4.11 [2]	4,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	4.10 [1]	4,38	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	4.10 [2]	4,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	4.12 [1]	4,38	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	4.12 [2]	4,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	8.6 [1]	3,80	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	8.6 [2]	3,80	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	8.5 [1]	3,80	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja

Wegverkeer Centru-meiland - dunne deklagen A + tram
Eerstelijnsbebouwing maximaal - mei 2019 - 112083

toetspunten

Model: Wegverkeer Centru-meiland - DDA + tram
eerstelijnsbebouwing maximaal - april 2019 - 112083
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
toetspunt	8.5 [2]	3,80	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	8.4 [1]	3,80	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	8.4 [2]	3,80	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	8.3 [1]	3,80	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	8.3 [2]	3,80	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	5.8 [1]	4,15	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	5.8 [2]	4,04	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	5.8 [3]	4,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	5.7 [1]	4,13	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	5.7 [2]	4,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	5.6 [1]	4,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	5.6 [2]	4,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	5.5 [1]	4,07	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	5.5 [2]	4,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	5.4 [1]	4,04	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	5.4 [2]	4,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	5.3 [1]	4,02	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	5.3 [2]	4,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	5.2 [1]	4,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	5.2 [2]	4,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	5.12 [1]	4,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	5.12 [2]	3,99	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	5.11 [1]	4,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	5.11 [2]	4,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	5.10 [1]	4,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	5.10 [2]	4,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	5.14 [1]	3,98	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	5.14 [2]	3,96	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	5.13 [1]	3,99	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	5.13 [2]	3,98	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	2.6 [1]	4,31	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	2.6 [2]	4,41	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	2.7 [1]	4,22	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	2.7 [2]	4,33	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	2.8 [1]	4,14	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja

Wegverkeer Centrumeiland - dunne deklagen A + tram
Eerstelijnsbebouwing maximaal - mei 2019 - 112083

toetspunten

Model: Wegverkeer Centrumeiland - DDA + tram
eerstelijnsbebouwing maximaal - april 2019 - 112083
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
toetspunt	2.8 [2]	4,24	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	2.9 [1]	4,05	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	2.9 [2]	4,16	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	2.10 [1]	4,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	2.10 [2]	4,07	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	2.11 [1]	4,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	2.11 [2]	4,02	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	2.12 [1]	4,02	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	2.12 [2]	4,12	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	2.13 [1]	4,12	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	2.13 [2]	4,23	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	2.14 [1]	4,23	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	2.14 [2]	4,34	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	3.3 [1]	2,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	3.3 [2]	3,79	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	3.4 [1]	2,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	3.4 [2]	3,68	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	3.5 [1]	2,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	3.5 [2]	3,58	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	3.6 [1]	2,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	3.6 [2]	3,47	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	3.7 [1]	2,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	3.7 [2]	3,37	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	3.8 [1]	2,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	3.8 [2]	3,27	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	3.9 [1]	2,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	3.9 [2]	3,16	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	3.10 [1]	2,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	3.10 [2]	3,06	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	16.2 [1]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	16.2 [2]	2,83	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	16.3 [1]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	16.3 [2]	2,83	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	16.4 [1]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	16.4 [2]	2,83	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja

Wegverkeer Centrumeiland - dunne deklagen A + tram
Eerstelijnsbebouwing maximaal - mei 2019 - 112083

toetspunten

Model: Wegverkeer Centrumeiland - DDA + tram
eerstelijnsbebouwing maximaal - april 2019 - 112083
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
toetspunt	7.11 [1]	4,55	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	7.11 [2]	4,48	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	7.10 [1]	4,57	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	7.10 [2]	4,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	7.9 [1]	4,60	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	7.9 [2]	4,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	7.8 [1]	4,63	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	7.8 [2]	4,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	3.14 [1]	4,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	3.14 [2]	4,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	3.15 [1]	4,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	3.15 [2]	4,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	3.16 [1]	4,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	3.16 [2]	4,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	3.17 [1]	4,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	3.17 [2]	4,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	3.18 [1]	4,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	3.18 [2]	4,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	3.19 [1]	4,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	3.19 [2]	4,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	3.20 [1]	4,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	3.20 [2]	4,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	3.13 [1]	4,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	3.13 [2]	4,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	15.14 [1]	2,78	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	15.14 [2]	2,80	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	15.15 [1]	2,71	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	15.15 [2]	2,73	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	12.6 [1]	3,80	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	12.6 [2]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	12.5 [1]	3,80	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	12.5 [2]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	12.4 [1]	3,80	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	12.4 [2]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	12.3 [1]	3,80	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja

Wegverkeer Centrumeiland - dunne deklagen A + tram
Eerstelijnsbebouwing maximaal - mei 2019 - 112083

toetspunten

Model: Wegverkeer Centrumeiland - DDA + tram
eerstelijnsbebouwing maximaal - april 2019 - 112083
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
toetspunt	12.3 [2]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	12.2 [1]	3,80	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	12.2 [2]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	15.5 [1]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	15.5 [2]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	15.4 [1]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	15.4 [2]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	15.3 [1]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	15.3 [2]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	15.2 [1]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	15.2 [2]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	15.28 [1]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	15.28 [2]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	15.27 [1]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	15.27 [2]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	15.26 [1]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	15.26 [2]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	15.25 [1]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	15.25 [2]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	15.24 [1]	2,95	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	15.24 [2]	2,97	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	15.23 [1]	2,88	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	15.23 [2]	2,90	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	15.22 [1]	2,81	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	15.22 [2]	2,83	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	15.21 [1]	2,74	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	15.21 [2]	2,76	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	7.24 [1]	2,60	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	7.24 [2]	3,09	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	7.23 [1]	2,60	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	7.23 [2]	3,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	7.22 [1]	2,60	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	7.22 [2]	3,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	7.21 [1]	2,60	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	7.21 [2]	3,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja

Wegverkeer Centru-meiland - dunne deklagen A + tram
Eerstelijnsbebouwing maximaal - mei 2019 - 112083

toetspunten

Model: Wegverkeer Centru-meiland - DDA + tram
eerstelijnsbebouwing maximaal - april 2019 - 112083
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
toetspunt	7.20 [1]	2,60	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	7.20 [2]	3,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	7.19 [1]	2,60	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	7.19 [2]	3,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	7.13 [1]	3,80	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	7.13 [2]	3,80	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	7.14 [1]	3,80	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	7.14 [2]	3,86	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	7.15 [1]	3,80	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	7.15 [2]	4,08	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	7.16 [1]	3,80	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	7.16 [2]	4,01	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	6.3 [1]	2,88	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	6.3 [2]	2,55	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	6.4 [1]	2,81	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	6.4 [2]	2,53	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	6.5 [1]	2,75	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	6.5 [2]	2,60	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	6.6 [1]	2,74	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	6.6 [2]	2,66	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	6.7 [1]	2,81	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	6.7 [2]	2,73	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	9.8 [1]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	9.8 [2]	3,12	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	9.7 [1]	3,05	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	9.7 [2]	3,17	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	9.6 [1]	3,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	9.6 [2]	3,21	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	9.5 [1]	3,14	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	9.5 [2]	3,26	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	9.4 [1]	3,19	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	9.4 [2]	3,30	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	9.3 [1]	3,23	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	9.3 [2]	3,35	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	9.2 [1]	3,28	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja

Wegverkeer Centru-meiland - dunne deklagen A + tram
Eerstelijnsbebouwing maximaal - mei 2019 - 112083

toetspunten

Model: Wegverkeer Centru-meiland - DDA + tram
eerstelijnsbebouwing maximaal - april 2019 - 112083
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
toetspunt	9.2 [2]	3,40	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	9.15 [1]	3,80	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	9.15 [2]	3,80	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	9.14 [1]	3,80	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	9.14 [2]	3,80	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	9.13 [1]	3,76	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	9.13 [2]	3,80	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	9.12 [1]	3,72	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	9.12 [2]	3,80	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	9.11 [1]	3,67	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	9.11 [2]	3,75	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	9.10 [1]	3,51	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	9.10 [2]	3,44	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	9.10 [3]	3,56	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	13.3 [1]	2,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	13.3 [2]	2,98	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	13.4 [1]	2,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	13.4 [2]	3,01	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	13.6 [1]	2,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	13.6 [2]	3,08	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	13.7 [1]	2,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	13.7 [2]	3,11	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	13.8 [1]	2,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	13.8 [2]	3,14	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	13.10 [1]	2,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	13.10 [2]	3,20	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	13.11 [1]	2,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	13.11 [2]	3,23	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	13.12 [1]	2,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	13.12 [2]	3,25	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	13.14 [1]	2,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	13.14 [2]	3,19	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	13.13 [1]	2,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	13.13 [2]	3,25	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	13.9 [1]	2,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja

Wegverkeer Centrumeiland - dunne deklagen A + tram
Eerstelijnsbebouwing maximaal - mei 2019 - 112083

toetspunten

Model: Wegverkeer Centrumeiland - DDA + tram
eerstelijnsbebouwing maximaal - april 2019 - 112083
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
toetspunt	13.9 [2]	3,17	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	13.5 [1]	2,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	13.5 [2]	3,04	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	13.28 [1]	3,80	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	13.28 [2]	3,63	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	13.27 [1]	3,80	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	13.27 [2]	3,63	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	13.26 [1]	3,73	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	13.26 [2]	3,63	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	13.25 [1]	3,52	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	13.25 [2]	3,63	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	13.24 [1]	3,31	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	13.24 [2]	3,63	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	13.22 [1]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	13.22 [2]	3,32	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	13.23 [1]	3,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	13.23 [2]	3,53	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	13.21 [1]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	13.21 [2]	3,11	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	13.20 [1]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	13.20 [2]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	13.19 [1]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	13.19 [2]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	13.18 [1]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	13.18 [2]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	13.17 [1]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	13.17 [2]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	16.8 [1]	2,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	16.8 [2]	2,46	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	16.7 [1]	2,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	16.7 [2]	2,56	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	16.6 [1]	2,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	16.6 [2]	2,65	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	16.9 [1]	2,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	16.9 [2]	2,36	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja

Wegverkeer Centrumeiland - dunne deklagen A + tram
Eerstelijnsbebouwing maximaal - mei 2019 - 112083

toetspunten

Model: Wegverkeer Centrumeiland - DDA + tram
eerstelijnsbebouwing maximaal - april 2019 - 112083
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
toetspunt	14.12 [1]	2,39	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	14.12 [2]	2,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	14.13 [1]	2,37	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	14.13 [2]	2,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	14.14 [1]	2,35	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	14.14 [2]	2,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	14.15 [1]	2,33	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	14.15 [2]	2,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	14.16 [1]	2,31	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	14.16 [2]	2,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	10.14 [1]	3,20	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	10.14 [2]	2,60	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	10.15 [1]	3,20	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	10.15 [2]	2,60	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	11.11 [1]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	11.11 [2]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	11.12 [1]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	11.12 [2]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	11.13 [1]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	11.13 [2]	3,80	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	11.14 [1]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	11.14 [2]	3,80	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	15.19 [1]	2,51	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	15.19 [2]	2,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	15.18 [1]	2,53	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	15.18 [2]	2,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	15.17 [1]	2,55	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	15.17 [2]	2,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	12.10 [1]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	12.10 [2]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	12.9 [1]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	12.9 [2]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	16.11 [1]	2,82	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	16.11 [2]	2,82	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	4.15 [1]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja

Wegverkeer Centru-meiland - dunne deklagen A + tram
Eerstelijnsbebouwing maximaal - mei 2019 - 112083

toetspunten

Model: Wegverkeer Centru-meiland - DDA + tram
eerstelijnsbebouwing maximaal - april 2019 - 112083
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
toetspunt	4.15 [2]	2,60	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	4.16 [1]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	4.16 [2]	2,60	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	4.17 [1]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	4.17 [2]	2,60	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	4.18 [1]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	4.18 [2]	2,60	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	4.19 [1]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	4.19 [2]	2,60	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	8.10 [1]	3,80	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	8.10 [2]	3,80	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	8.9 [1]	3,80	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	8.9 [2]	3,80	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	8.8 [1]	3,80	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	8.8 [2]	3,80	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	5.18 [1]	4,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	5.18 [2]	4,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	5.17 [1]	3,98	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	5.17 [2]	4,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	5.16 [1]	3,96	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	5.16 [2]	3,99	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	5.19 [1]	4,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	5.19 [2]	4,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	5.21 [1]	4,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	5.21 [2]	4,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	5.22 [1]	4,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	5.22 [2]	4,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	12.12 [1]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	12.12 [2]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	12.13 [1]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	12.13 [2]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	10.16 [1]	3,20	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	10.16 [2]	2,60	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	10.17 [1]	3,20	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	10.17 [2]	2,60	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja

Wegverkeer Centrumeiland - dunne deklagen A + tram
Eerstelijnsbebouwing maximaal - mei 2019 - 112083

toetspunten

Model: Wegverkeer Centrumeiland - DDA + tram
eerstelijnsbebouwing maximaal - april 2019 - 112083
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
toetspunt	6.2 [1]	2,96	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	6.2 [2]	3,04	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	6.2 [3]	2,62	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	6.8 [1]	2,81	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	6.8 [2]	2,94	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	6.8 [3]	2,85	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	7.17 [1]	3,80	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	7.17 [2]	3,80	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	S [1]	4,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
toetspunt	S [2]	4,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
toetspunt	S [3]	4,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
toetspunt	S [4]	4,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
toetspunt	S [5]	4,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
toetspunt	S [6]	3,98	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
toetspunt	S [7]	3,90	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
toetspunt	S [8]	3,96	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
toetspunt	S [9]	3,84	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
toetspunt	S [10]	3,92	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
toetspunt	S [11]	3,84	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
toetspunt	S [12]	4,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
toetspunt	12.11 [1]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	12.11 [2]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	12.11 [3]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	12.11 [4]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	12.11 [5]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	12.11 [6]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	12.11 [7]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	12.11 [8]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	12.11 [9]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	12.11 [10]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	12.11 [11]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	12.11 [12]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	12.11 [13]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	12.11 [14]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	12.11 [15]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja

Wegverkeer Centrumeiland - dunne deklagen A + tram
Eerstelijnsbebouwing maximaal - mei 2019 - 112083

toetspunten

Model: Wegverkeer Centrumeiland - DDA + tram
eerstelijnsbebouwing maximaal - april 2019 - 112083
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
toetspunt	12.11 [16]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	2.1 [1]	4,18	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	2.1 [2]	4,29	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	2.1 [3]	4,06	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	2.1 [4]	4,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	2.1 [5]	4,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	2.1 [6]	4,13	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	2.2 [1]	4,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	2.2 [2]	4,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	3.1 [1]	4,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	3.1 [2]	4,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	3.1 [3]	4,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	3.1 [4]	4,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	3.1 [5]	4,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	3.1 [6]	4,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	3.1 [7]	4,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	3.1 [8]	4,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	3.2 [1]	4,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	3.2 [2]	4,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	3.2 [3]	4,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	3.2 [4]	3,06	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	3.2 [5]	3,69	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	3.2 [6]	2,43	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	3.2 [7]	3,97	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	3.2 [8]	4,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	9.1 [1]	3,47	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	9.1 [2]	3,76	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	9.1 [3]	3,64	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	9.1 [4]	3,80	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	9.1 [5]	3,80	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	9.1 [6]	3,80	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	9.1 [7]	3,80	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	9.1 [8]	3,80	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	9.1 [9]	3,82	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	9.1 [10]	3,80	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja

Wegverkeer Centrumeiland - dunne deklagen A + tram
Eerstelijnsbebouwing maximaal - mei 2019 - 112083

toetspunten

Model: Wegverkeer Centrumeiland - DDA + tram
eerstelijnsbebouwing maximaal - april 2019 - 112083
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
toetspunt	9.1 [11]	3,85	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	9.1 [12]	3,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	--	Ja
toetspunt	14.1-2 [1]	2,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	14.1-2 [2]	2,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	14.1-2 [3]	2,10	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	14.1-2 [4]	2,60	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	14.1-2 [5]	2,60	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	14.1-2 [6]	2,60	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	14.1-2 [7]	2,49	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	14.1-2 [8]	2,29	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	1.4-1 [1]	4,39	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	1.4-1 [2]	4,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	1.4-1 [3]	4,25	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	1.4-1 [4]	4,06	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	1.4-1 [5]	4,44	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	1.5 [1]	3,95	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	1.5 [2]	4,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	1.5 [3]	4,39	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	1.5 [4]	3,60	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	1.5 [5]	3,71	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	1.5 [6]	3,50	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	1.5 [7]	3,92	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	1.6 [1]	3,32	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	1.6 [2]	3,51	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	1.6 [3]	2,91	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	1.6 [4]	3,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	1.6 [5]	2,81	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	1.6 [6]	3,19	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	1.1 [1]	3,71	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	1.1 [2]	3,52	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	1.1 [3]	3,90	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	1.1 [4]	4,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	1.1 [5]	4,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	1.1 [6]	4,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	1.1 [7]	4,15	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja

Wegverkeer Centru-meiland - dunne deklagen A + tram
Eerstelijnsbebouwing maximaal - mei 2019 - 112083

toetspunten

Model: Wegverkeer Centru-meiland - DDA + tram
eerstelijnsbebouwing maximaal - april 2019 - 112083
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
toetspunt	1.1 [8]	4,05	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	1.1 [9]	4,19	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	1.1 [10]	3,74	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	1.1 [11]	3,95	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	1.2 [1]	4,17	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	1.2 [2]	4,17	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	1.2 [3]	4,17	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	1.2 [4]	4,09	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	1.2 [5]	4,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	1.2 [6]	4,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	1.2 [7]	4,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	1.3 [1]	4,31	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	1.3 [2]	4,25	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	1.3 [3]	4,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	1.3 [4]	4,15	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	1.3 [5]	4,06	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	1.3 [6]	4,26	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	1.4-2 [1]	4,39	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	1.4-2 [2]	4,64	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	1.4-2 [3]	4,52	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	1.4-2 [4]	4,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	1.4-2 [5]	4,70	Relatief	19,50	22,50	25,50	28,50	31,50	--	Ja
toetspunt	14.1-1 [1]	2,60	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	14.1-1 [2]	2,97	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	14.1-1 [3]	2,84	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
toetspunt	1.4-2 [8]	4,46	Relatief	25,50	28,50	31,50	--	--	--	Ja
toetspunt	1.4-2 [7]	4,49	Relatief	25,50	28,50	31,50	--	--	--	Ja
toetspunt	1.4-2 [6]	4,31	Relatief	25,50	28,50	31,50	--	--	--	Ja
toetspunt	2.4 [1]	4,00	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
toetspunt	2.4 [2]	4,00	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
toetspunt	2.4 [3]	4,16	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
toetspunt	2.4 [4]	4,05	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
toetspunt	2.4 [5]	4,26	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
toetspunt	2.4 [6]	4,19	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
toetspunt	2.3 [1]	4,00	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja

Wegverkeer Centru-meiland - dunne deklagen A + tram
 Eerstelijnsbebouwing maximaal - mei 2019 - 112083

toetspunten

Model: Wegverkeer Centru-meiland - DDA + tram
 eerstelijnsbebouwing maximaal - april 2019 - 112083
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
toetspunt	2.3 [2]	4,00	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
toetspunt	2.1 [1]	4,16	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
toetspunt	2.1 [2]	4,27	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
toetspunt	2.1 [3]	4,05	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
toetspunt	2.1 [4]	4,00	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
toetspunt	2.1 [5]	4,00	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
toetspunt	2.1 [6]	4,11	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
toetspunt	2.2 [1]	4,00	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
toetspunt	2.2 [2]	4,00	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
toetspunt	3.1 [1]	4,00	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
toetspunt	3.1 [2]	4,00	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
toetspunt	3.1 [3]	4,00	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
toetspunt	3.1 [4]	4,00	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
toetspunt	3.1 [5]	4,00	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
toetspunt	3.1 [6]	4,00	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
toetspunt	3.1 [7]	4,00	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
toetspunt	3.1 [8]	4,00	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
toetspunt	3.2 [1]	4,00	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
toetspunt	3.2 [2]	4,00	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
toetspunt	3.2 [3]	4,00	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
toetspunt	3.2 [4]	3,13	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
toetspunt	3.2 [5]	3,75	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
toetspunt	3.2 [6]	2,50	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
toetspunt	3.2 [7]	3,99	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
toetspunt	3.2 [8]	4,00	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
toetspunt	1.4-1 [1]	4,39	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
toetspunt	1.4-1 [2]	4,70	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
toetspunt	1.4-1 [3]	4,27	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
toetspunt	1.4-1 [4]	4,09	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
toetspunt	1.4-1 [5]	4,45	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
toetspunt	1.5 [1]	3,97	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
toetspunt	1.5 [2]	4,04	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
toetspunt	1.5 [3]	4,45	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
toetspunt	1.5 [4]	3,65	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
toetspunt	1.5 [5]	3,74	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja

Wegverkeer Centru-meiland - dunne deklagen A + tram
Eerstelijnsbebouwing maximaal - mei 2019 - 112083

toetspunten

Model: Wegverkeer Centru-meiland - DDA + tram
eerstelijnsbebouwing maximaal - april 2019 - 112083
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
toetspunt	1.5 [6]	3,53	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
toetspunt	1.5 [7]	3,95	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
toetspunt	1.6 [1]	3,34	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
toetspunt	1.6 [2]	3,52	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
toetspunt	1.6 [3]	2,95	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
toetspunt	1.6 [4]	3,02	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
toetspunt	1.6 [5]	2,84	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
toetspunt	1.6 [6]	3,21	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
toetspunt	1.1 [1]	3,73	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
toetspunt	1.1 [2]	3,54	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
toetspunt	1.1 [3]	3,91	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
toetspunt	1.1 [4]	4,00	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
toetspunt	1.1 [5]	4,00	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
toetspunt	1.1 [6]	4,00	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
toetspunt	1.1 [7]	4,14	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
toetspunt	1.1 [8]	4,05	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
toetspunt	1.1 [9]	4,20	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
toetspunt	1.1 [10]	3,77	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
toetspunt	1.1 [11]	3,98	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
toetspunt	1.2 [1]	4,17	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
toetspunt	1.2 [2]	4,17	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
toetspunt	1.2 [3]	4,17	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
toetspunt	1.2 [4]	4,07	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
toetspunt	1.2 [5]	4,00	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
toetspunt	1.2 [6]	4,00	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
toetspunt	1.2 [7]	4,00	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
toetspunt	1.3 [1]	4,31	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
toetspunt	1.3 [2]	4,23	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
toetspunt	1.3 [3]	4,00	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
toetspunt	1.3 [4]	4,14	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
toetspunt	1.3 [5]	4,05	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
toetspunt	1.3 [6]	4,25	Relatief	19,50	22,50	--	--	--	--	Ja
toetspunt	1.4-2 [1]	4,39	Relatief	19,50	22,50	25,50	28,50	31,50	--	Ja
toetspunt	1.4-2 [2]	4,66	Relatief	19,50	22,50	25,50	28,50	31,50	--	Ja
toetspunt	1.4-2 [3]	4,54	Relatief	19,50	22,50	25,50	28,50	31,50	--	Ja

Wegverkeer Centrumeiland - dunne deklagen A + tram
Eerstelijnsbebouwing maximaal - mei 2019 - 112083

toetspunten

Model: Wegverkeer Centrumeiland - DDA + tram
eerstelijnsbebouwing maximaal - april 2019 - 112083
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
toetspunt	1.4-2 [4]	4,70	Relatief	19,50	22,50	25,50	28,50	31,50	--	Ja
toetspunt	1.4-2 [5]	4,70	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja

Wegverkeer Centru-meiland - dunne deklagen A + tram
Eerstelijnsbebouwing maximaal - mei 2019 - 112083

kruispuntcorrectie

Model: Wegverkeer Centru-meiland - DDA + tram
eerstelijnsbebouwing maximaal - april 2019 - 112083
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Kruisingen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Corr.
	1e orde - gelijkwaardig	1
1	1e orde - gelijkwaardig	1

Wegverkeer Centru-meiland - dunne deklagen A + tram
Eerstelijnsbebouwing maximaal - mei 2019 - 112083

bodemgebieden

Model: Wegverkeer Centru-meiland - DDA + tram
eerstelijnsbebouwing maximaal - april 2019 - 112083
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Bf
07	bodem hard	0,00
		0,00
08	bodem hard	0,00
09	bodem hard	0,00
04	bodem hard	0,00
05	bodem hard	0,00
06	bodem hard	0,00
13	bodem hard	0,00
14	bodem hard	0,00
15	bodem hard	0,00
10	bodem hard	0,00
11	bodem hard	0,00
12	bodem hard	0,00
01	bodem hard	0,00
02	bodem hard	0,00
03	bodem hard	0,00



BIJLAGE: BEREKENINGSRESULTATEN

- 2A nummering waarneempunten;
- 2B geluidbelasting Pampuslaan wegverkeer + tram;
- 2C geluidbelasting Muiderlaan;
- 2D geluidbelasting Strandeilandlaan;
- 2E geluidbelasting Fort Diemerdamweg;
- 2F gecumuleerde geluidbelasting.

Geluidbelasting (L_{den}) in dB

Weg: Pampuslaan (weg+tram)
 Wegdek: Dunne deklaag type A
 Aftrek (art. 110g Wgh): Inclusief aftrek

Nummer	Bouwblok	Volgnummer	Hoogte [m]	Variant 1	Variant 2
				L_{den} [dB]	L_{den} [dB]
1.1 [1]	1.1	[1]	1,5	53	53
1.1 [1]	1.1	[1]	4,5	54	54
1.1 [1]	1.1	[1]	7,5	55	55
1.1 [1]	1.1	[1]	10,5	55	55
1.1 [1]	1.1	[1]	13,5	55	55
1.1 [1]	1.1	[1]	16,5	55	55
1.1 [1]	1.1	[1]	19,5	55	n.v.t.
1.1 [1]	1.1	[1]	22,5	55	n.v.t.
1.1 [2]	1.1	[2]	1,5	51	51
1.1 [2]	1.1	[2]	4,5	53	53
1.1 [2]	1.1	[2]	7,5	53	53
1.1 [2]	1.1	[2]	10,5	54	54
1.1 [2]	1.1	[2]	13,5	54	54
1.1 [2]	1.1	[2]	16,5	53	53
1.1 [2]	1.1	[2]	19,5	54	n.v.t.
1.1 [2]	1.1	[2]	22,5	53	n.v.t.
1.1 [3]	1.1	[3]	1,5	55	55
1.1 [3]	1.1	[3]	4,5	56	56
1.1 [3]	1.1	[3]	7,5	56	56
1.1 [3]	1.1	[3]	10,5	56	56
1.1 [3]	1.1	[3]	13,5	56	56
1.1 [3]	1.1	[3]	16,5	56	56
1.1 [3]	1.1	[3]	19,5	56	n.v.t.
1.1 [3]	1.1	[3]	22,5	56	n.v.t.
1.1 [4]	1.1	[4]	1,5	59	59
1.1 [4]	1.1	[4]	4,5	60	60
1.1 [4]	1.1	[4]	7,5	60	60
1.1 [4]	1.1	[4]	10,5	60	60
1.1 [4]	1.1	[4]	13,5	60	60
1.1 [4]	1.1	[4]	16,5	60	60
1.1 [4]	1.1	[4]	19,5	60	n.v.t.
1.1 [4]	1.1	[4]	22,5	59	n.v.t.
1.1 [5]	1.1	[5]	1,5	59	59
1.1 [5]	1.1	[5]	4,5	60	60
1.1 [5]	1.1	[5]	7,5	60	60
1.1 [5]	1.1	[5]	10,5	60	60
1.1 [5]	1.1	[5]	13,5	60	60
1.1 [5]	1.1	[5]	16,5	60	60
1.1 [5]	1.1	[5]	19,5	60	n.v.t.
1.1 [5]	1.1	[5]	22,5	60	n.v.t.
1.1 [6]	1.1	[6]	1,5	59	59
1.1 [6]	1.1	[6]	4,5	60	60
1.1 [6]	1.1	[6]	7,5	60	60
1.1 [6]	1.1	[6]	10,5	60	60
1.1 [6]	1.1	[6]	13,5	60	60

Nummer	Bouwblok	Volgnummer	Hoogte [m]	Variant 1	Variant 2
				L _{den} [dB]	L _{den} [dB]
1.1 [6]	1.1	[6]	16,5	60	60
1.1 [6]	1.1	[6]	19,5	60	n.v.t.
1.1 [6]	1.1	[6]	22,5	59	n.v.t.
1.1 [7]	1.1	[7]	1,5	51	51
1.1 [7]	1.1	[7]	4,5	52	52
1.1 [7]	1.1	[7]	7,5	53	53
1.1 [7]	1.1	[7]	10,5	53	53
1.1 [7]	1.1	[7]	13,5	53	53
1.1 [7]	1.1	[7]	16,5	52	53
1.1 [7]	1.1	[7]	19,5	53	n.v.t.
1.1 [7]	1.1	[7]	22,5	53	n.v.t.
1.1 [8]	1.1	[8]	1,5	54	54
1.1 [8]	1.1	[8]	4,5	55	55
1.1 [8]	1.1	[8]	7,5	55	55
1.1 [8]	1.1	[8]	10,5	55	55
1.1 [8]	1.1	[8]	13,5	55	55
1.1 [8]	1.1	[8]	16,5	55	55
1.1 [8]	1.1	[8]	19,5	55	n.v.t.
1.1 [8]	1.1	[8]	22,5	55	n.v.t.
1.1 [9]	1.1	[9]	1,5	48	48
1.1 [9]	1.1	[9]	4,5	50	50
1.1 [9]	1.1	[9]	7,5	50	50
1.1 [9]	1.1	[9]	10,5	50	50
1.1 [9]	1.1	[9]	13,5	50	50
1.1 [9]	1.1	[9]	16,5	50	50
1.1 [9]	1.1	[9]	19,5	50	n.v.t.
1.1 [9]	1.1	[9]	22,5	50	n.v.t.
1.2 [4]	1.2	[4]	1,5	53	53
1.2 [4]	1.2	[4]	4,5	54	54
1.2 [4]	1.2	[4]	7,5	54	54
1.2 [4]	1.2	[4]	10,5	54	54
1.2 [4]	1.2	[4]	13,5	54	54
1.2 [4]	1.2	[4]	16,5	54	54
1.2 [4]	1.2	[4]	19,5	54	n.v.t.
1.2 [4]	1.2	[4]	22,5	54	n.v.t.
1.2 [5]	1.2	[5]	1,5	59	59
1.2 [5]	1.2	[5]	4,5	60	60
1.2 [5]	1.2	[5]	7,5	60	60
1.2 [5]	1.2	[5]	10,5	60	60
1.2 [5]	1.2	[5]	13,5	60	60
1.2 [5]	1.2	[5]	16,5	60	60
1.2 [5]	1.2	[5]	19,5	59	n.v.t.
1.2 [5]	1.2	[5]	22,5	59	n.v.t.
1.2 [6]	1.2	[6]	1,5	59	59
1.2 [6]	1.2	[6]	4,5	60	60
1.2 [6]	1.2	[6]	7,5	60	60
1.2 [6]	1.2	[6]	10,5	60	60
1.2 [6]	1.2	[6]	13,5	60	60
1.2 [6]	1.2	[6]	16,5	60	60
1.2 [6]	1.2	[6]	19,5	59	n.v.t.
1.2 [6]	1.2	[6]	22,5	59	n.v.t.

Nummer	Bouwblok	Volgnummer	Hoogte [m]	Variant 1	Variant 2
				L _{den} [dB]	L _{den} [dB]
1.2 [7]	1.2	[7]	1,5	59	59
1.2 [7]	1.2	[7]	4,5	60	60
1.2 [7]	1.2	[7]	7,5	60	60
1.2 [7]	1.2	[7]	10,5	60	60
1.2 [7]	1.2	[7]	13,5	60	60
1.2 [7]	1.2	[7]	16,5	60	60
1.2 [7]	1.2	[7]	19,5	59	n.v.t.
1.2 [7]	1.2	[7]	22,5	59	n.v.t.
1.3 [3]	1.3	[3]	1,5	59	59
1.3 [3]	1.3	[3]	4,5	60	60
1.3 [3]	1.3	[3]	7,5	60	60
1.3 [3]	1.3	[3]	10,5	60	60
1.3 [3]	1.3	[3]	13,5	60	60
1.3 [3]	1.3	[3]	16,5	60	60
1.3 [3]	1.3	[3]	19,5	59	n.v.t.
1.3 [3]	1.3	[3]	22,5	59	n.v.t.
1.3 [4]	1.3	[4]	1,5	51	51
1.3 [4]	1.3	[4]	4,5	52	52
1.3 [4]	1.3	[4]	7,5	52	52
1.3 [4]	1.3	[4]	10,5	52	52
1.3 [4]	1.3	[4]	13,5	52	52
1.3 [4]	1.3	[4]	16,5	52	52
1.3 [4]	1.3	[4]	19,5	52	n.v.t.
1.3 [4]	1.3	[4]	22,5	52	n.v.t.
1.3 [5]	1.3	[5]	1,5	54	54
1.3 [5]	1.3	[5]	4,5	55	55
1.3 [5]	1.3	[5]	7,5	55	55
1.3 [5]	1.3	[5]	10,5	55	55
1.3 [5]	1.3	[5]	13,5	55	55
1.3 [5]	1.3	[5]	16,5	55	55
1.3 [5]	1.3	[5]	19,5	55	n.v.t.
1.3 [5]	1.3	[5]	22,5	55	n.v.t.
1.3 [6]	1.3	[6]	1,5	48	48
1.3 [6]	1.3	[6]	4,5	50	50
1.3 [6]	1.3	[6]	7,5	50	50
1.3 [6]	1.3	[6]	10,5	50	50
1.3 [6]	1.3	[6]	13,5	50	50
1.3 [6]	1.3	[6]	16,5	50	50
1.3 [6]	1.3	[6]	19,5	50	n.v.t.
1.3 [6]	1.3	[6]	22,5	50	n.v.t.
1.4-2 [1]	1.4-2	[1]	31,5	41	48
1.6 [4]	1.6	[4]	1,5	48	48
1.6 [4]	1.6	[4]	4,5	49	49
1.6 [4]	1.6	[4]	7,5	50	50
1.6 [4]	1.6	[4]	10,5	51	51
1.6 [4]	1.6	[4]	13,5	51	51
1.6 [4]	1.6	[4]	16,5	51	51
1.6 [4]	1.6	[4]	19,5	51	n.v.t.
1.6 [4]	1.6	[4]	22,5	51	n.v.t.
1.6 [5]	1.6	[5]	4,5	48	48
1.6 [5]	1.6	[5]	7,5	49	49

Nummer	Bouwblok	Volgnummer	Hoogte [m]	Variant 1	Variant 2
				L _{den} [dB]	L _{den} [dB]
1.6 [5]	1.6	[5]	10,5	50	50
1.6 [5]	1.6	[5]	13,5	50	50
1.6 [5]	1.6	[5]	16,5	50	50
1.6 [5]	1.6	[5]	19,5	50	n.v.t.
1.6 [5]	1.6	[5]	22,5	50	n.v.t.
1.6 [6]	1.6	[6]	1,5	49	49
1.6 [6]	1.6	[6]	4,5	50	50
1.6 [6]	1.6	[6]	7,5	51	51
1.6 [6]	1.6	[6]	10,5	52	52
1.6 [6]	1.6	[6]	13,5	52	52
1.6 [6]	1.6	[6]	16,5	52	52
1.6 [6]	1.6	[6]	19,5	52	n.v.t.
1.6 [6]	1.6	[6]	22,5	52	n.v.t.
2.1 [1]	2.1	[1]	1,5	50	50
2.1 [1]	2.1	[1]	4,5	52	52
2.1 [1]	2.1	[1]	7,5	52	52
2.1 [1]	2.1	[1]	10,5	52	52
2.1 [1]	2.1	[1]	13,5	52	52
2.1 [1]	2.1	[1]	16,5	52	52
2.1 [1]	2.1	[1]	19,5	52	n.v.t.
2.1 [1]	2.1	[1]	22,5	52	n.v.t.
2.1 [2]	2.1	[2]	1,5	48	48
2.1 [2]	2.1	[2]	4,5	50	50
2.1 [2]	2.1	[2]	7,5	50	50
2.1 [2]	2.1	[2]	10,5	50	50
2.1 [2]	2.1	[2]	13,5	50	50
2.1 [2]	2.1	[2]	16,5	50	50
2.1 [2]	2.1	[2]	19,5	50	n.v.t.
2.1 [2]	2.1	[2]	22,5	50	n.v.t.
2.1 [3]	2.1	[3]	1,5	54	54
2.1 [3]	2.1	[3]	4,5	55	55
2.1 [3]	2.1	[3]	7,5	55	55
2.1 [3]	2.1	[3]	10,5	55	55
2.1 [3]	2.1	[3]	13,5	55	55
2.1 [3]	2.1	[3]	16,5	55	55
2.1 [3]	2.1	[3]	19,5	55	n.v.t.
2.1 [3]	2.1	[3]	22,5	55	n.v.t.
2.1 [4]	2.1	[4]	1,5	59	59
2.1 [4]	2.1	[4]	4,5	60	60
2.1 [4]	2.1	[4]	7,5	60	60
2.1 [4]	2.1	[4]	10,5	60	60
2.1 [4]	2.1	[4]	13,5	60	60
2.1 [4]	2.1	[4]	16,5	60	60
2.1 [4]	2.1	[4]	19,5	59	n.v.t.
2.1 [4]	2.1	[4]	22,5	59	n.v.t.
2.2 [1]	2.2	[1]	1,5	59	59
2.2 [1]	2.2	[1]	4,5	60	60
2.2 [1]	2.2	[1]	7,5	60	60
2.2 [1]	2.2	[1]	10,5	60	60
2.2 [1]	2.2	[1]	13,5	60	60
2.2 [1]	2.2	[1]	16,5	60	60

Nummer	Bouwblok	Volgnummer	Hoogte [m]	Variant 1	Variant 2
				L _{den} [dB]	L _{den} [dB]
2.2 [1]	2.2	[1]	19,5	59	n.v.t.
2.2 [1]	2.2	[1]	22,5	59	n.v.t.
2.3 [1]	2.3	[1]	1,5	59	59
2.3 [1]	2.3	[1]	4,5	60	60
2.3 [1]	2.3	[1]	7,5	60	60
2.3 [1]	2.3	[1]	10,5	60	60
2.3 [1]	2.3	[1]	13,5	60	60
2.3 [1]	2.3	[1]	16,5	60	60
2.3 [1]	2.3	[1]	19,5	59	n.v.t.
2.3 [1]	2.3	[1]	22,5	59	n.v.t.
2.4 [2]	2.4	[2]	1,5	59	59
2.4 [2]	2.4	[2]	4,5	60	60
2.4 [2]	2.4	[2]	7,5	60	60
2.4 [2]	2.4	[2]	10,5	60	60
2.4 [2]	2.4	[2]	13,5	60	60
2.4 [2]	2.4	[2]	16,5	60	60
2.4 [2]	2.4	[2]	19,5	59	n.v.t.
2.4 [2]	2.4	[2]	22,5	59	n.v.t.
2.4 [3]	2.4	[3]	1,5	52	52
2.4 [3]	2.4	[3]	4,5	54	54
2.4 [3]	2.4	[3]	7,5	54	54
2.4 [3]	2.4	[3]	10,5	54	54
2.4 [3]	2.4	[3]	13,5	54	54
2.4 [3]	2.4	[3]	16,5	54	54
2.4 [3]	2.4	[3]	19,5	54	n.v.t.
2.4 [3]	2.4	[3]	22,5	54	n.v.t.
2.4 [4]	2.4	[4]	1,5	54	54
2.4 [4]	2.4	[4]	4,5	55	55
2.4 [4]	2.4	[4]	7,5	56	56
2.4 [4]	2.4	[4]	10,5	56	56
2.4 [4]	2.4	[4]	13,5	56	56
2.4 [4]	2.4	[4]	16,5	56	56
2.4 [4]	2.4	[4]	19,5	56	n.v.t.
2.4 [4]	2.4	[4]	22,5	56	n.v.t.
2.4 [5]	2.4	[5]	1,5	50	50
2.4 [5]	2.4	[5]	4,5	52	52
2.4 [5]	2.4	[5]	7,5	52	52
2.4 [5]	2.4	[5]	10,5	53	53
2.4 [5]	2.4	[5]	13,5	53	53
2.4 [5]	2.4	[5]	16,5	53	53
2.4 [5]	2.4	[5]	19,5	53	n.v.t.
2.4 [5]	2.4	[5]	22,5	53	n.v.t.
2.5 [1]	2.5	[1]	4,5	48	48
2.5 [1]	2.5	[1]	7,5	49	49
2.5 [1]	2.5	[1]	10,5	50	50
2.5 [1]	2.5	[1]	13,5	50	50
3.1 [1]	3.1	[1]	1,5	52	52
3.1 [1]	3.1	[1]	4,5	54	54
3.1 [1]	3.1	[1]	7,5	54	54
3.1 [1]	3.1	[1]	10,5	54	54
3.1 [1]	3.1	[1]	13,5	54	54

Nummer	Bouwblok	Volgnummer	Hoogte [m]	Variant 1	Variant 2
				L _{den} [dB]	L _{den} [dB]
3.1 [1]	3.1	[1]	16,5	54	54
3.1 [1]	3.1	[1]	19,5	54	n.v.t.
3.1 [1]	3.1	[1]	22,5	54	n.v.t.
3.10 [1]	3.10	[1]	1,5	48	48
3.10 [1]	3.10	[1]	4,5	49	49
3.10 [1]	3.10	[1]	7,5	49	49
3.10 [1]	3.10	[1]	10,5	50	50
3.10 [1]	3.10	[1]	13,5	50	50
3.11 [1]	3.11	[1]	4,5	48	48
3.11 [1]	3.11	[1]	7,5	48	48
3.11 [1]	3.11	[1]	10,5	49	49
3.11 [1]	3.11	[1]	13,5	49	49
3.14 [1]	3.14	[1]	10,5	48	48
3.14 [1]	3.14	[1]	13,5	48	48
3.15 [1]	3.15	[1]	7,5	48	48
3.15 [1]	3.15	[1]	10,5	48	48
3.15 [1]	3.15	[1]	13,5	48	48
3.16 [1]	3.16	[1]	7,5	48	48
3.16 [1]	3.16	[1]	10,5	49	49
3.16 [1]	3.16	[1]	13,5	49	49
3.17 [1]	3.17	[1]	4,5	48	48
3.17 [1]	3.17	[1]	7,5	49	49
3.17 [1]	3.17	[1]	10,5	49	49
3.17 [1]	3.17	[1]	13,5	49	49
3.18 [1]	3.18	[1]	1,5	48	48
3.18 [1]	3.18	[1]	4,5	49	49
3.18 [1]	3.18	[1]	7,5	50	50
3.18 [1]	3.18	[1]	10,5	50	50
3.18 [1]	3.18	[1]	13,5	50	50
3.19 [1]	3.19	[1]	1,5	48	48
3.19 [1]	3.19	[1]	4,5	50	50
3.19 [1]	3.19	[1]	7,5	51	51
3.19 [1]	3.19	[1]	10,5	51	51
3.19 [1]	3.19	[1]	13,5	51	51
3.1 [2]	3.1	[2]	1,5	50	50
3.1 [2]	3.1	[2]	4,5	52	52
3.1 [2]	3.1	[2]	7,5	52	52
3.1 [2]	3.1	[2]	10,5	53	53
3.1 [2]	3.1	[2]	13,5	53	53
3.1 [2]	3.1	[2]	16,5	53	53
3.1 [2]	3.1	[2]	19,5	53	n.v.t.
3.1 [2]	3.1	[2]	22,5	53	n.v.t.
3.1 [3]	3.1	[3]	1,5	54	54
3.1 [3]	3.1	[3]	4,5	56	56
3.1 [3]	3.1	[3]	7,5	56	56
3.1 [3]	3.1	[3]	10,5	56	56
3.1 [3]	3.1	[3]	13,5	56	56
3.1 [3]	3.1	[3]	16,5	56	56
3.1 [3]	3.1	[3]	19,5	56	n.v.t.
3.1 [3]	3.1	[3]	22,5	56	n.v.t.
3.1 [4]	3.1	[4]	1,5	58	58

Nummer	Bouwblok	Volgnummer	Hoogte [m]	Variant 1	Variant 2
				L _{den} [dB]	L _{den} [dB]
3.1 [4]	3.1	[4]	4,5	60	60
3.1 [4]	3.1	[4]	7,5	60	60
3.1 [4]	3.1	[4]	10,5	60	60
3.1 [4]	3.1	[4]	13,5	60	60
3.1 [4]	3.1	[4]	16,5	59	59
3.1 [4]	3.1	[4]	19,5	59	n.v.t.
3.1 [4]	3.1	[4]	22,5	59	n.v.t.
3.1 [5]	3.1	[5]	1,5	58	58
3.1 [5]	3.1	[5]	4,5	60	60
3.1 [5]	3.1	[5]	7,5	60	60
3.1 [5]	3.1	[5]	10,5	60	60
3.1 [5]	3.1	[5]	13,5	60	60
3.1 [5]	3.1	[5]	16,5	59	59
3.1 [5]	3.1	[5]	19,5	59	n.v.t.
3.1 [5]	3.1	[5]	22,5	59	n.v.t.
3.1 [6]	3.1	[6]	1,5	58	58
3.1 [6]	3.1	[6]	4,5	60	60
3.1 [6]	3.1	[6]	7,5	60	60
3.1 [6]	3.1	[6]	10,5	60	60
3.1 [6]	3.1	[6]	13,5	60	60
3.1 [6]	3.1	[6]	16,5	59	59
3.1 [6]	3.1	[6]	19,5	59	n.v.t.
3.1 [6]	3.1	[6]	22,5	59	n.v.t.
3.2 [1]	3.2	[1]	1,5	59	59
3.2 [1]	3.2	[1]	4,5	60	60
3.2 [1]	3.2	[1]	7,5	60	60
3.2 [1]	3.2	[1]	10,5	60	60
3.2 [1]	3.2	[1]	13,5	60	60
3.2 [1]	3.2	[1]	16,5	60	60
3.2 [1]	3.2	[1]	19,5	59	n.v.t.
3.2 [1]	3.2	[1]	22,5	59	n.v.t.
3.20 [1]	3.20	[1]	1,5	49	49
3.20 [1]	3.20	[1]	4,5	51	51
3.20 [1]	3.20	[1]	7,5	51	51
3.20 [1]	3.20	[1]	10,5	52	52
3.20 [1]	3.20	[1]	13,5	52	52
3.2 [2]	3.2	[2]	1,5	58	58
3.2 [2]	3.2	[2]	4,5	60	60
3.2 [2]	3.2	[2]	7,5	60	60
3.2 [2]	3.2	[2]	10,5	60	60
3.2 [2]	3.2	[2]	13,5	60	60
3.2 [2]	3.2	[2]	16,5	59	59
3.2 [2]	3.2	[2]	19,5	59	n.v.t.
3.2 [2]	3.2	[2]	22,5	59	n.v.t.
3.2 [3]	3.2	[3]	1,5	59	59
3.2 [3]	3.2	[3]	4,5	60	60
3.2 [3]	3.2	[3]	7,5	60	60
3.2 [3]	3.2	[3]	10,5	60	60
3.2 [3]	3.2	[3]	13,5	60	60
3.2 [3]	3.2	[3]	16,5	60	60
3.2 [3]	3.2	[3]	19,5	60	n.v.t.

Nummer	Bouwblok	Volgnummer	Hoogte [m]	Variant 1	Variant 2
				L _{den} [dB]	L _{den} [dB]
3.2 [3]	3.2	[3]	22,5	59	n.v.t.
3.2 [4]	3.2	[4]	1,5	53	53
3.2 [4]	3.2	[4]	4,5	54	54
3.2 [4]	3.2	[4]	7,5	55	55
3.2 [4]	3.2	[4]	10,5	55	55
3.2 [4]	3.2	[4]	13,5	55	55
3.2 [4]	3.2	[4]	16,5	55	55
3.2 [4]	3.2	[4]	19,5	55	n.v.t.
3.2 [4]	3.2	[4]	22,5	55	n.v.t.
3.2 [5]	3.2	[5]	1,5	55	55
3.2 [5]	3.2	[5]	4,5	56	56
3.2 [5]	3.2	[5]	7,5	56	56
3.2 [5]	3.2	[5]	10,5	56	56
3.2 [5]	3.2	[5]	13,5	56	56
3.2 [5]	3.2	[5]	16,5	56	56
3.2 [5]	3.2	[5]	19,5	56	n.v.t.
3.2 [5]	3.2	[5]	22,5	56	n.v.t.
3.2 [6]	3.2	[6]	1,5	51	51
3.2 [6]	3.2	[6]	4,5	53	53
3.2 [6]	3.2	[6]	7,5	54	54
3.2 [6]	3.2	[6]	10,5	54	54
3.2 [6]	3.2	[6]	13,5	54	54
3.2 [6]	3.2	[6]	16,5	54	54
3.2 [6]	3.2	[6]	19,5	54	n.v.t.
3.2 [6]	3.2	[6]	22,5	54	n.v.t.
3.3 [1]	3.3	[1]	1,5	51	51
3.3 [1]	3.3	[1]	4,5	52	52
3.3 [1]	3.3	[1]	7,5	53	53
3.3 [1]	3.3	[1]	10,5	53	53
3.3 [1]	3.3	[1]	13,5	53	53
3.4 [1]	3.4	[1]	1,5	50	50
3.4 [1]	3.4	[1]	4,5	51	51
3.4 [1]	3.4	[1]	7,5	52	52
3.4 [1]	3.4	[1]	10,5	52	52
3.4 [1]	3.4	[1]	13,5	52	52
3.5 [1]	3.5	[1]	1,5	50	50
3.5 [1]	3.5	[1]	4,5	51	51
3.5 [1]	3.5	[1]	7,5	52	52
3.5 [1]	3.5	[1]	10,5	52	52
3.5 [1]	3.5	[1]	13,5	52	52
3.6 [1]	3.6	[1]	1,5	50	50
3.6 [1]	3.6	[1]	4,5	50	50
3.6 [1]	3.6	[1]	7,5	51	51
3.6 [1]	3.6	[1]	10,5	51	51
3.6 [1]	3.6	[1]	13,5	52	52
3.7 [1]	3.7	[1]	1,5	49	49
3.7 [1]	3.7	[1]	4,5	50	50
3.7 [1]	3.7	[1]	7,5	51	51
3.7 [1]	3.7	[1]	10,5	51	51
3.7 [1]	3.7	[1]	13,5	51	51
3.8 [1]	3.8	[1]	1,5	49	49

Nummer	Bouwblok	Volgnummer	Hoogte [m]	Variant 1	Variant 2
				L _{den} [dB]	L _{den} [dB]
3.8 [1]	3.8	[1]	4,5	49	49
3.8 [1]	3.8	[1]	7,5	50	50
3.8 [1]	3.8	[1]	10,5	51	51
3.8 [1]	3.8	[1]	13,5	51	51
3.9 [1]	3.9	[1]	1,5	48	48
3.9 [1]	3.9	[1]	4,5	49	49
3.9 [1]	3.9	[1]	7,5	50	50
3.9 [1]	3.9	[1]	10,5	50	50
3.9 [1]	3.9	[1]	13,5	50	50
4.1 [7]	4.1	[7]	13,5	48	n.v.t.
4.1 [7]	4.1	[7]	16,5	48	n.v.t.

Geluidbelasting (L_{den}) in dB

Weg: Muiderlaan
 Wegdek: Dunne deklaag type A
 Aftrek (art. 110g Wgh): Inclusief aftrek

Nummer	Bouwblok	Volgnummer	Hoogte [m]	Variant 1	Variant 2
				L_{den} [dB]	L_{den} [dB]
1.1 [1]	1.1	[1]	1,5	55	55
1.1 [1]	1.1	[1]	4,5	56	56
1.1 [1]	1.1	[1]	7,5	55	55
1.1 [1]	1.1	[1]	10,5	55	55
1.1 [1]	1.1	[1]	13,5	55	55
1.1 [1]	1.1	[1]	16,5	55	55
1.1 [1]	1.1	[1]	19,5	54	n.v.t.
1.1 [1]	1.1	[1]	22,5	54	n.v.t.
1.1 [2]	1.1	[2]	1,5	55	55
1.1 [2]	1.1	[2]	4,5	56	56
1.1 [2]	1.1	[2]	7,5	55	55
1.1 [2]	1.1	[2]	10,5	55	55
1.1 [2]	1.1	[2]	13,5	55	55
1.1 [2]	1.1	[2]	16,5	55	55
1.1 [2]	1.1	[2]	19,5	54	n.v.t.
1.1 [2]	1.1	[2]	22,5	54	n.v.t.
1.1 [3]	1.1	[3]	1,5	55	55
1.1 [3]	1.1	[3]	4,5	55	55
1.1 [3]	1.1	[3]	7,5	55	55
1.1 [3]	1.1	[3]	10,5	55	55
1.1 [3]	1.1	[3]	13,5	55	55
1.1 [3]	1.1	[3]	16,5	55	55
1.1 [3]	1.1	[3]	19,5	54	n.v.t.
1.1 [3]	1.1	[3]	22,5	54	n.v.t.
1.1 [5]	1.1	[5]	1,5	49	49
1.1 [5]	1.1	[5]	4,5	50	50
1.1 [5]	1.1	[5]	7,5	50	50
1.1 [5]	1.1	[5]	10,5	49	49
1.1 [5]	1.1	[5]	13,5	49	49
1.1 [5]	1.1	[5]	16,5	49	49
1.1 [5]	1.1	[5]	19,5	49	n.v.t.
1.1 [5]	1.1	[5]	22,5	48	n.v.t.
1.6 [3]	1.6	[3]	1,5	49	49
1.6 [3]	1.6	[3]	4,5	50	50
1.6 [3]	1.6	[3]	7,5	50	50
1.6 [3]	1.6	[3]	10,5	50	50
1.6 [3]	1.6	[3]	13,5	50	50
1.6 [3]	1.6	[3]	16,5	49	50
1.6 [3]	1.6	[3]	19,5	49	n.v.t.
1.6 [3]	1.6	[3]	22,5	49	n.v.t.
1.6 [4]	1.6	[4]	1,5	55	55
1.6 [4]	1.6	[4]	4,5	55	55
1.6 [4]	1.6	[4]	7,5	55	55
1.6 [4]	1.6	[4]	10,5	55	55
1.6 [4]	1.6	[4]	13,5	55	55

Nummer	Bouwblok	Volgnummer	Hoogte [m]	Variant 1	Variant 2
				L _{den} [dB]	L _{den} [dB]
1.6 [4]	1.6	[4]	16,5	55	55
1.6 [4]	1.6	[4]	19,5	54	n.v.t.
1.6 [4]	1.6	[4]	22,5	54	n.v.t.
1.6 [5]	1.6	[5]	1,5	54	54
1.6 [5]	1.6	[5]	4,5	55	55
1.6 [5]	1.6	[5]	7,5	55	55
1.6 [5]	1.6	[5]	10,5	55	55
1.6 [5]	1.6	[5]	13,5	55	55
1.6 [5]	1.6	[5]	16,5	54	54
1.6 [5]	1.6	[5]	19,5	54	n.v.t.
1.6 [5]	1.6	[5]	22,5	54	n.v.t.
1.6 [6]	1.6	[6]	1,5	55	55
1.6 [6]	1.6	[6]	4,5	56	56
1.6 [6]	1.6	[6]	7,5	55	55
1.6 [6]	1.6	[6]	10,5	55	55
1.6 [6]	1.6	[6]	13,5	55	55
1.6 [6]	1.6	[6]	16,5	55	55
1.6 [6]	1.6	[6]	19,5	55	n.v.t.
1.6 [6]	1.6	[6]	22,5	54	n.v.t.
10.1 [1]	10.1	[1]	1,5	54	54
10.1 [1]	10.1	[1]	4,5	55	55
10.1 [1]	10.1	[1]	7,5	55	55
10.1 [1]	10.1	[1]	10,5	54	54
10.1 [1]	10.1	[1]	13,5	54	n.v.t.
10.1 [1]	10.1	[1]	16,5	54	n.v.t.
10.13 [1]	10.13	[1]	1,5	54	54
10.13 [1]	10.13	[1]	4,5	55	55
10.13 [1]	10.13	[1]	7,5	55	55
10.13 [1]	10.13	[1]	10,5	55	55
10.13 [1]	10.13	[1]	13,5	55	n.v.t.
10.13 [1]	10.13	[1]	16,5	54	n.v.t.
10.1 [2]	10.1	[2]	1,5	48	48
10.1 [2]	10.1	[2]	4,5	49	49
10.1 [2]	10.1	[2]	7,5	49	49
10.1 [2]	10.1	[2]	10,5	49	49
10.1 [2]	10.1	[2]	13,5	49	n.v.t.
10.1 [2]	10.1	[2]	16,5	49	n.v.t.
10.14 [2]	10.14	[2]	1,5	54	54
10.14 [2]	10.14	[2]	4,5	55	55
10.14 [2]	10.14	[2]	7,5	55	55
10.14 [2]	10.14	[2]	10,5	55	55
10.14 [2]	10.14	[2]	13,5	54	n.v.t.
10.14 [2]	10.14	[2]	16,5	54	n.v.t.
10.15 [2]	10.15	[2]	1,5	54	54
10.15 [2]	10.15	[2]	4,5	55	55
10.15 [2]	10.15	[2]	7,5	55	55
10.15 [2]	10.15	[2]	10,5	55	55
10.15 [2]	10.15	[2]	13,5	54	n.v.t.
10.15 [2]	10.15	[2]	16,5	54	n.v.t.
10.16 [2]	10.16	[2]	1,5	54	54
10.16 [2]	10.16	[2]	4,5	55	55

Nummer	Bouwblok	Volgnummer	Hoogte [m]	Variant 1	Variant 2
				L _{den} [dB]	L _{den} [dB]
10.16 [2]	10.16	[2]	7,5	55	55
10.16 [2]	10.16	[2]	10,5	54	54
10.16 [2]	10.16	[2]	13,5	54	n.v.t.
10.16 [2]	10.16	[2]	16,5	54	n.v.t.
10.17 [2]	10.17	[2]	1,5	54	54
10.17 [2]	10.17	[2]	4,5	55	55
10.17 [2]	10.17	[2]	7,5	55	55
10.17 [2]	10.17	[2]	10,5	54	54
10.17 [2]	10.17	[2]	13,5	54	n.v.t.
10.17 [2]	10.17	[2]	16,5	54	n.v.t.
10.1 [3]	10.1	[3]	1,5	50	50
10.1 [3]	10.1	[3]	4,5	51	51
10.1 [3]	10.1	[3]	7,5	51	51
10.1 [3]	10.1	[3]	10,5	51	51
10.1 [3]	10.1	[3]	13,5	51	n.v.t.
10.1 [3]	10.1	[3]	16,5	50	n.v.t.
10.13 [4]	10.13	[4]	4,5	48	48
10.13 [4]	10.13	[4]	7,5	48	48
10.13 [4]	10.13	[4]	10,5	48	48
10.13 [4]	10.13	[4]	13,5	48	n.v.t.
10.13 [4]	10.13	[4]	16,5	48	n.v.t.
10.13 [6]	10.13	[6]	1,5	50	50
10.13 [6]	10.13	[6]	4,5	51	51
10.13 [6]	10.13	[6]	7,5	51	51
10.13 [6]	10.13	[6]	10,5	51	51
10.13 [6]	10.13	[6]	13,5	51	n.v.t.
10.13 [6]	10.13	[6]	16,5	51	n.v.t.
14.1-1 [1]	14.1-1	[1]	1,5	55	55
14.1-1 [1]	14.1-1	[1]	4,5	55	55
14.1-1 [1]	14.1-1	[1]	7,5	55	55
14.1-1 [1]	14.1-1	[1]	10,5	55	55
14.1-1 [1]	14.1-1	[1]	13,5	55	n.v.t.
14.1-1 [1]	14.1-1	[1]	16,5	55	n.v.t.
14.1-1 [2]	14.1-1	[2]	1,5	49	49
14.1-1 [2]	14.1-1	[2]	4,5	50	50
14.1-1 [2]	14.1-1	[2]	7,5	50	50
14.1-1 [2]	14.1-1	[2]	10,5	50	50
14.1-1 [2]	14.1-1	[2]	13,5	50	n.v.t.
14.1-1 [2]	14.1-1	[2]	16,5	50	n.v.t.
14.1-2 [3]	14.1-2	[3]	4,5	48	48
14.1-2 [3]	14.1-2	[3]	7,5	48	48
14.1-2 [3]	14.1-2	[3]	10,5	48	48
14.1-2 [4]	14.1-2	[4]	1,5	55	55
14.1-2 [4]	14.1-2	[4]	4,5	55	55
14.1-2 [4]	14.1-2	[4]	7,5	55	55
14.1-2 [4]	14.1-2	[4]	10,5	55	55
14.1-2 [4]	14.1-2	[4]	13,5	55	n.v.t.
14.1-2 [4]	14.1-2	[4]	16,5	54	n.v.t.
14.1-2 [5]	14.1-2	[5]	1,5	54	54
14.1-2 [5]	14.1-2	[5]	4,5	55	55
14.1-2 [5]	14.1-2	[5]	7,5	55	55

Nummer	Bouwblok	Volgnummer	Hoogte [m]	Variant 1	Variant 2
				L _{den} [dB]	L _{den} [dB]
14.1-2 [5]	14.1-2	[5]	10,5	55	55
14.1-2 [5]	14.1-2	[5]	13,5	54	n.v.t.
14.1-2 [5]	14.1-2	[5]	16,5	54	n.v.t.
14.1-2 [6]	14.1-2	[6]	1,5	55	55
14.1-2 [6]	14.1-2	[6]	4,5	55	55
14.1-2 [6]	14.1-2	[6]	7,5	55	55
14.1-2 [6]	14.1-2	[6]	10,5	55	55
14.1-2 [6]	14.1-2	[6]	13,5	55	n.v.t.
14.1-2 [6]	14.1-2	[6]	16,5	55	n.v.t.
4.14 [1]	4.14	[1]	1,5	54	54
4.14 [1]	4.14	[1]	4,5	55	55
4.14 [1]	4.14	[1]	7,5	55	55
4.14 [1]	4.14	[1]	10,5	54	54
4.14 [1]	4.14	[1]	13,5	54	n.v.t.
4.14 [1]	4.14	[1]	16,5	54	n.v.t.
4.1 [2]	4.1	[2]	1,5	49	49
4.1 [2]	4.1	[2]	4,5	50	50
4.1 [2]	4.1	[2]	7,5	50	50
4.1 [2]	4.1	[2]	10,5	50	50
4.1 [2]	4.1	[2]	13,5	50	n.v.t.
4.1 [2]	4.1	[2]	16,5	50	n.v.t.
4.15 [2]	4.15	[2]	1,5	54	54
4.15 [2]	4.15	[2]	4,5	55	55
4.15 [2]	4.15	[2]	7,5	55	55
4.15 [2]	4.15	[2]	10,5	54	54
4.15 [2]	4.15	[2]	13,5	54	n.v.t.
4.15 [2]	4.15	[2]	16,5	54	n.v.t.
4.16 [2]	4.16	[2]	1,5	54	54
4.16 [2]	4.16	[2]	4,5	55	55
4.16 [2]	4.16	[2]	7,5	55	55
4.16 [2]	4.16	[2]	10,5	54	54
4.16 [2]	4.16	[2]	13,5	54	n.v.t.
4.16 [2]	4.16	[2]	16,5	54	n.v.t.
4.17 [2]	4.17	[2]	1,5	54	54
4.17 [2]	4.17	[2]	4,5	55	55
4.17 [2]	4.17	[2]	7,5	55	55
4.17 [2]	4.17	[2]	10,5	54	54
4.17 [2]	4.17	[2]	13,5	54	n.v.t.
4.17 [2]	4.17	[2]	16,5	54	n.v.t.
4.18 [2]	4.18	[2]	1,5	54	54
4.18 [2]	4.18	[2]	4,5	55	55
4.18 [2]	4.18	[2]	7,5	55	55
4.18 [2]	4.18	[2]	10,5	55	55
4.18 [2]	4.18	[2]	13,5	54	n.v.t.
4.18 [2]	4.18	[2]	16,5	54	n.v.t.
4.19 [2]	4.19	[2]	1,5	54	54
4.19 [2]	4.19	[2]	4,5	55	55
4.19 [2]	4.19	[2]	7,5	55	55
4.19 [2]	4.19	[2]	10,5	55	55
4.19 [2]	4.19	[2]	13,5	54	n.v.t.
4.19 [2]	4.19	[2]	16,5	54	n.v.t.

Nummer	Bouwblok	Volgnummer	Hoogte [m]	Variant 1	Variant 2
				L _{den} [dB]	L _{den} [dB]
4.1 [7]	4.1	[7]	1,5	54	54
4.1 [7]	4.1	[7]	4,5	55	55
4.1 [7]	4.1	[7]	7,5	55	55
4.1 [7]	4.1	[7]	10,5	55	55
4.1 [7]	4.1	[7]	13,5	54	n.v.t.
4.1 [7]	4.1	[7]	16,5	54	n.v.t.
4.14 [7]	4.14	[7]	1,5	49	49
4.14 [7]	4.14	[7]	4,5	50	50
4.14 [7]	4.14	[7]	7,5	50	50
4.14 [7]	4.14	[7]	10,5	50	50
4.14 [7]	4.14	[7]	13,5	50	n.v.t.
4.14 [7]	4.14	[7]	16,5	50	n.v.t.
7.1 [1]	7.1	[1]	1,5	48	48
7.1 [1]	7.1	[1]	4,5	49	49
7.1 [1]	7.1	[1]	7,5	49	49
7.1 [1]	7.1	[1]	10,5	49	49
7.1 [1]	7.1	[1]	13,5	48	n.v.t.
7.1 [1]	7.1	[1]	16,5	48	n.v.t.
7.18 [1]	7.18	[1]	1,5	54	54
7.18 [1]	7.18	[1]	4,5	55	55
7.18 [1]	7.18	[1]	7,5	55	55
7.18 [1]	7.18	[1]	10,5	54	54
7.18 [1]	7.18	[1]	13,5	54	n.v.t.
7.18 [1]	7.18	[1]	16,5	54	n.v.t.
7.19 [1]	7.19	[1]	1,5	54	54
7.19 [1]	7.19	[1]	4,5	55	55
7.19 [1]	7.19	[1]	7,5	55	55
7.19 [1]	7.19	[1]	10,5	54	54
7.19 [1]	7.19	[1]	13,5	54	n.v.t.
7.19 [1]	7.19	[1]	16,5	54	n.v.t.
7.1 [4]	7.1	[4]	1,5	54	54
7.1 [4]	7.1	[4]	4,5	55	55
7.1 [4]	7.1	[4]	7,5	55	55
7.1 [4]	7.1	[4]	10,5	54	54
7.1 [4]	7.1	[4]	13,5	54	n.v.t.
7.1 [4]	7.1	[4]	16,5	54	n.v.t.
7.18 [4]	7.18	[4]	1,5	49	49
7.18 [4]	7.18	[4]	4,5	49	49
7.18 [4]	7.18	[4]	7,5	50	50
7.18 [4]	7.18	[4]	10,5	50	50
7.18 [4]	7.18	[4]	13,5	49	n.v.t.
7.18 [4]	7.18	[4]	16,5	49	n.v.t.
7.20 [1]	7.20	[1]	1,5	54	54
7.20 [1]	7.20	[1]	4,5	55	55
7.20 [1]	7.20	[1]	7,5	55	55
7.20 [1]	7.20	[1]	10,5	54	54
7.20 [1]	7.20	[1]	13,5	54	n.v.t.
7.20 [1]	7.20	[1]	16,5	54	n.v.t.
7.21 [1]	7.21	[1]	1,5	54	54
7.21 [1]	7.21	[1]	4,5	55	55
7.21 [1]	7.21	[1]	7,5	55	55

Nummer	Bouwblok	Volgnummer	Hoogte [m]	Variant 1	Variant 2
				L _{den} [dB]	L _{den} [dB]
7.21 [1]	7.21	[1]	10,5	54	54
7.21 [1]	7.21	[1]	13,5	54	n.v.t.
7.21 [1]	7.21	[1]	16,5	54	n.v.t.
7.22 [1]	7.22	[1]	1,5	54	54
7.22 [1]	7.22	[1]	4,5	55	55
7.22 [1]	7.22	[1]	7,5	55	55
7.22 [1]	7.22	[1]	10,5	54	54
7.22 [1]	7.22	[1]	13,5	54	n.v.t.
7.22 [1]	7.22	[1]	16,5	54	n.v.t.
7.23 [1]	7.23	[1]	1,5	54	54
7.23 [1]	7.23	[1]	4,5	55	55
7.23 [1]	7.23	[1]	7,5	55	55
7.23 [1]	7.23	[1]	10,5	54	54
7.23 [1]	7.23	[1]	13,5	54	n.v.t.
7.23 [1]	7.23	[1]	16,5	54	n.v.t.
7.24 [1]	7.24	[1]	1,5	54	54
7.24 [1]	7.24	[1]	4,5	55	55
7.24 [1]	7.24	[1]	7,5	55	55
7.24 [1]	7.24	[1]	10,5	54	54
7.24 [1]	7.24	[1]	13,5	54	n.v.t.
7.24 [1]	7.24	[1]	16,5	54	n.v.t.

Geluidbelasting (L_{den}) in dB

Weg: Strandeilandlaan
Wegdek: Dunne deklaag type A
Aftrek (art. 110g Wgh): Inclusief aftrek

Nummer	Bouwblok	Volgnummer	Hoogte [m]	Variant 1	Variant 2
				L_{den} [dB]	L_{den} [dB]
14.11 [1]	14.11	[1]	1,5	57	57
14.11 [1]	14.11	[1]	4,5	58	58
14.11 [1]	14.11	[1]	7,5	58	58
14.11 [1]	14.11	[1]	10,5	58	58
14.11 [1]	14.11	[1]	13,5	57	n.v.t.
14.11 [1]	14.11	[1]	16,5	57	n.v.t.
14.1-2 [1]	14.1-2	[1]	1,5	57	57
14.1-2 [1]	14.1-2	[1]	4,5	58	58
14.1-2 [1]	14.1-2	[1]	7,5	58	58
14.1-2 [1]	14.1-2	[1]	10,5	57	57
14.1-2 [1]	14.1-2	[1]	13,5	57	n.v.t.
14.1-2 [1]	14.1-2	[1]	16,5	57	n.v.t.
14.12 [2]	14.12	[2]	1,5	57	57
14.12 [2]	14.12	[2]	4,5	58	58
14.12 [2]	14.12	[2]	7,5	58	58
14.12 [2]	14.12	[2]	10,5	58	58
14.12 [2]	14.12	[2]	13,5	57	n.v.t.
14.12 [2]	14.12	[2]	16,5	57	n.v.t.
14.1-2 [2]	14.1-2	[2]	1,5	57	57
14.1-2 [2]	14.1-2	[2]	4,5	58	58
14.1-2 [2]	14.1-2	[2]	7,5	58	58
14.1-2 [2]	14.1-2	[2]	10,5	57	57
14.1-2 [2]	14.1-2	[2]	13,5	57	n.v.t.
14.1-2 [2]	14.1-2	[2]	16,5	57	n.v.t.
14.13 [2]	14.13	[2]	1,5	57	57
14.13 [2]	14.13	[2]	4,5	58	58
14.13 [2]	14.13	[2]	7,5	58	58
14.13 [2]	14.13	[2]	10,5	57	57
14.13 [2]	14.13	[2]	13,5	57	n.v.t.
14.13 [2]	14.13	[2]	16,5	57	n.v.t.
14.14 [2]	14.14	[2]	1,5	57	57
14.14 [2]	14.14	[2]	4,5	58	58
14.14 [2]	14.14	[2]	7,5	58	58
14.14 [2]	14.14	[2]	10,5	57	57
14.14 [2]	14.14	[2]	13,5	57	n.v.t.
14.14 [2]	14.14	[2]	16,5	57	n.v.t.
14.15 [2]	14.15	[2]	1,5	57	57
14.15 [2]	14.15	[2]	4,5	58	58
14.15 [2]	14.15	[2]	7,5	58	58
14.15 [2]	14.15	[2]	10,5	57	57
14.15 [2]	14.15	[2]	13,5	57	n.v.t.
14.15 [2]	14.15	[2]	16,5	57	n.v.t.
14.16 [2]	14.16	[2]	1,5	57	57
14.16 [2]	14.16	[2]	4,5	58	58
14.16 [2]	14.16	[2]	7,5	58	58
14.16 [2]	14.16	[2]	10,5	57	57

Nummer	Bouwblok	Volgnummer	Hoogte [m]	Variant 1	Variant 2
				L _{den} [dB]	L _{den} [dB]
14.16 [2]	14.16	[2]	13,5	57	n.v.t.
14.16 [2]	14.16	[2]	16,5	57	n.v.t.
14.1-2 [3]	14.1-2	[3]	1,5	57	57
14.1-2 [3]	14.1-2	[3]	4,5	58	58
14.1-2 [3]	14.1-2	[3]	7,5	58	58
14.1-2 [3]	14.1-2	[3]	10,5	57	57
14.1-2 [3]	14.1-2	[3]	13,5	57	n.v.t.
14.1-2 [3]	14.1-2	[3]	16,5	57	n.v.t.
14.11 [4]	14.11	[4]	1,5	50	50
14.11 [4]	14.11	[4]	4,5	52	52
14.11 [4]	14.11	[4]	7,5	52	52
14.11 [4]	14.11	[4]	10,5	52	52
14.11 [4]	14.11	[4]	13,5	52	n.v.t.
14.11 [4]	14.11	[4]	16,5	52	n.v.t.
14.1-2 [4]	14.1-2	[4]	4,5	48	48
14.11 [5]	14.11	[5]	1,5	48	48
14.11 [5]	14.11	[5]	4,5	50	50
14.11 [5]	14.11	[5]	7,5	50	50
14.11 [5]	14.11	[5]	10,5	50	50
14.11 [5]	14.11	[5]	13,5	50	n.v.t.
14.11 [5]	14.11	[5]	16,5	50	n.v.t.
14.1-2 [5]	14.1-2	[5]	1,5	50	50
14.1-2 [5]	14.1-2	[5]	4,5	50	50
14.1-2 [5]	14.1-2	[5]	7,5	50	50
14.1-2 [5]	14.1-2	[5]	10,5	50	50
14.1-2 [5]	14.1-2	[5]	13,5	50	n.v.t.
14.1-2 [5]	14.1-2	[5]	16,5	50	n.v.t.
14.10 [6]	14.10	[6]	4,5	48	48
14.10 [6]	14.10	[6]	7,5	49	49
14.10 [6]	14.10	[6]	10,5	49	49
14.10 [6]	14.10	[6]	13,5	49	n.v.t.
14.11 [6]	14.11	[6]	1,5	53	53
14.11 [6]	14.11	[6]	4,5	54	54
14.11 [6]	14.11	[6]	7,5	54	54
14.11 [6]	14.11	[6]	10,5	54	54
14.11 [6]	14.11	[6]	13,5	54	n.v.t.
14.11 [6]	14.11	[6]	16,5	53	n.v.t.
15.20 [1]	15.20	[1]	1,5	57	57
15.20 [1]	15.20	[1]	4,5	58	58
15.20 [1]	15.20	[1]	7,5	58	58
15.20 [1]	15.20	[1]	10,5	58	58
15.20 [1]	15.20	[1]	13,5	57	n.v.t.
15.21 [1]	15.21	[1]	4,5	48	48
15.21 [1]	15.21	[1]	7,5	48	48
15.21 [1]	15.21	[1]	10,5	48	48
15.21 [1]	15.21	[1]	13,5	48	n.v.t.
15.13 [2]	15.13	[2]	7,5	47	48
15.13 [2]	15.13	[2]	10,5	47	48
15.14 [2]	15.14	[2]	4,5	48	48
15.14 [2]	15.14	[2]	7,5	48	48
15.14 [2]	15.14	[2]	10,5	48	48

Nummer	Bouwblok	Volgnummer	Hoogte [m]	Variant 1	Variant 2
				L _{den} [dB]	L _{den} [dB]
15.14 [2]	15.14	[2]	13,5	48	n.v.t.
15.15 [2]	15.15	[2]	1,5	48	48
15.15 [2]	15.15	[2]	4,5	49	49
15.15 [2]	15.15	[2]	7,5	49	50
15.15 [2]	15.15	[2]	10,5	49	50
15.15 [2]	15.15	[2]	13,5	49	n.v.t.
15.17 [2]	15.17	[2]	1,5	57	57
15.17 [2]	15.17	[2]	4,5	58	58
15.17 [2]	15.17	[2]	7,5	58	58
15.17 [2]	15.17	[2]	10,5	58	58
15.17 [2]	15.17	[2]	13,5	57	n.v.t.
15.18 [2]	15.18	[2]	1,5	57	57
15.18 [2]	15.18	[2]	4,5	58	58
15.18 [2]	15.18	[2]	7,5	58	58
15.18 [2]	15.18	[2]	10,5	58	58
15.18 [2]	15.18	[2]	13,5	57	n.v.t.
15.19 [2]	15.19	[2]	1,5	57	57
15.19 [2]	15.19	[2]	4,5	58	58
15.19 [2]	15.19	[2]	7,5	58	58
15.19 [2]	15.19	[2]	10,5	58	58
15.19 [2]	15.19	[2]	13,5	57	n.v.t.
15.20 [2]	15.20	[2]	1,5	50	50
15.20 [2]	15.20	[2]	4,5	51	51
15.20 [2]	15.20	[2]	7,5	51	51
15.20 [2]	15.20	[2]	10,5	51	51
15.20 [2]	15.20	[2]	13,5	51	n.v.t.
15.16 [3]	15.16	[3]	1,5	51	51
15.16 [3]	15.16	[3]	4,5	52	52
15.16 [3]	15.16	[3]	7,5	52	52
15.16 [3]	15.16	[3]	10,5	52	52
15.16 [3]	15.16	[3]	13,5	52	n.v.t.
15.20 [3]	15.20	[3]	1,5	53	53
15.20 [3]	15.20	[3]	4,5	53	53
15.20 [3]	15.20	[3]	7,5	53	53
15.20 [3]	15.20	[3]	10,5	53	53
15.20 [3]	15.20	[3]	13,5	53	n.v.t.
15.16 [4]	15.16	[4]	1,5	57	57
15.16 [4]	15.16	[4]	4,5	58	58
15.16 [4]	15.16	[4]	7,5	58	58
15.16 [4]	15.16	[4]	10,5	58	58
15.16 [4]	15.16	[4]	13,5	57	n.v.t.
15.20 [4]	15.20	[4]	1,5	48	48
15.20 [4]	15.20	[4]	4,5	49	49
15.20 [4]	15.20	[4]	7,5	50	50
15.20 [4]	15.20	[4]	10,5	50	50
15.20 [4]	15.20	[4]	13,5	50	n.v.t.
16.10 [1]	16.10	[1]	1,5	52	52
16.10 [1]	16.10	[1]	4,5	53	53
16.10 [1]	16.10	[1]	7,5	53	53
16.10 [1]	16.10	[1]	10,5	53	53
16.10 [1]	16.10	[1]	13,5	53	n.v.t.

Nummer	Bouwblok	Volgnummer	Hoogte [m]	Variant 1	Variant 2
				L _{den} [dB]	L _{den} [dB]
16.5 [1]	16.5	[1]	7,5	48	48
16.5 [1]	16.5	[1]	10,5	48	48
16.5 [1]	16.5	[1]	13,5	48	n.v.t.
16.6 [1]	16.6	[1]	4,5	49	49
16.6 [1]	16.6	[1]	7,5	49	49
16.6 [1]	16.6	[1]	10,5	49	49
16.6 [1]	16.6	[1]	13,5	49	n.v.t.
16.7 [1]	16.7	[1]	1,5	48	48
16.7 [1]	16.7	[1]	4,5	50	50
16.7 [1]	16.7	[1]	7,5	50	50
16.7 [1]	16.7	[1]	10,5	50	50
16.7 [1]	16.7	[1]	13,5	50	n.v.t.
16.8 [1]	16.8	[1]	1,5	49	49
16.8 [1]	16.8	[1]	4,5	50	50
16.8 [1]	16.8	[1]	7,5	51	51
16.8 [1]	16.8	[1]	10,5	51	51
16.8 [1]	16.8	[1]	13,5	51	n.v.t.
16.9 [1]	16.9	[1]	1,5	50	50
16.9 [1]	16.9	[1]	4,5	51	51
16.9 [1]	16.9	[1]	7,5	51	51
16.9 [1]	16.9	[1]	10,5	51	51
16.9 [1]	16.9	[1]	13,5	51	n.v.t.
16.10 [2]	16.10	[2]	1,5	57	57
16.10 [2]	16.10	[2]	4,5	57	57
16.10 [2]	16.10	[2]	7,5	57	57
16.10 [2]	16.10	[2]	10,5	57	57
16.10 [2]	16.10	[2]	13,5	57	n.v.t.
16.11 [2]	16.11	[2]	4,5	48	48
16.11 [2]	16.11	[2]	7,5	48	48
16.11 [2]	16.11	[2]	10,5	48	48
16.11 [2]	16.11	[2]	13,5	48	n.v.t.
16.10 [3]	16.10	[3]	1,5	57	57
16.10 [3]	16.10	[3]	4,5	57	57
16.10 [3]	16.10	[3]	7,5	57	57
16.10 [3]	16.10	[3]	10,5	57	57
16.10 [3]	16.10	[3]	13,5	57	n.v.t.
16.10 [4]	16.10	[4]	1,5	57	57
16.10 [4]	16.10	[4]	4,5	57	57
16.10 [4]	16.10	[4]	7,5	57	57
16.10 [4]	16.10	[4]	10,5	57	57
16.10 [4]	16.10	[4]	13,5	57	n.v.t.
16.10 [5]	16.10	[5]	1,5	57	57
16.10 [5]	16.10	[5]	4,5	57	57
16.10 [5]	16.10	[5]	7,5	57	57
16.10 [5]	16.10	[5]	10,5	57	57
16.10 [5]	16.10	[5]	13,5	57	n.v.t.
16.10 [6]	16.10	[6]	1,5	57	57
16.10 [6]	16.10	[6]	4,5	57	57
16.10 [6]	16.10	[6]	7,5	57	57
16.10 [6]	16.10	[6]	10,5	57	57
16.10 [6]	16.10	[6]	13,5	57	n.v.t.

Nummer	Bouwblok	Volgnummer	Hoogte [m]	Variant 1	Variant 2
				L _{den} [dB]	L _{den} [dB]
16.10 [7]	16.10	[7]	1,5	57	57
16.10 [7]	16.10	[7]	4,5	57	57
16.10 [7]	16.10	[7]	7,5	57	57
16.10 [7]	16.10	[7]	10,5	57	57
16.10 [7]	16.10	[7]	13,5	57	n.v.t.
16.10 [8]	16.10	[8]	1,5	57	57
16.10 [8]	16.10	[8]	4,5	58	58
16.10 [8]	16.10	[8]	7,5	57	57
16.10 [8]	16.10	[8]	10,5	57	57
16.10 [8]	16.10	[8]	13,5	57	n.v.t.
16.10 [9]	16.10	[9]	1,5	51	51
16.10 [9]	16.10	[9]	4,5	52	52
16.10 [9]	16.10	[9]	7,5	52	52
16.10 [9]	16.10	[9]	10,5	52	52
16.10 [9]	16.10	[9]	13,5	52	n.v.t.
16.10 [10]	16.10	[10]	1,5	54	54
16.10 [10]	16.10	[10]	4,5	54	54
16.10 [10]	16.10	[10]	7,5	54	54
16.10 [10]	16.10	[10]	10,5	54	54
16.10 [10]	16.10	[10]	13,5	54	n.v.t.
16.10 [11]	16.10	[11]	1,5	48	48
16.10 [11]	16.10	[11]	4,5	49	49
16.10 [11]	16.10	[11]	7,5	50	50
16.10 [11]	16.10	[11]	10,5	49	50
16.10 [11]	16.10	[11]	13,5	49	n.v.t.

Geluidbelasting (L_{den}) in dB

Weg: Fort Diemerdamweg
 Wegdek: Dunne deklaag type A
 Aftrek (art. 110g Wgh): Inclusief aftrek

Nummer	Bouwblok	Volgnummer	Hoogte [m]	Variant 1	Variant 2
				L_{den} [dB]	L_{den} [dB]
10.1 [1]	10.1	[1]	1,5	48	48
10.1 [1]	10.1	[1]	4,5	48	48
10.1 [1]	10.1	[1]	7,5	48	48
10.1 [1]	10.1	[1]	10,5	48	48
10.1 [1]	10.1	[1]	13,5	48	n.v.t.
10.1 [1]	10.1	[1]	16,5	48	n.v.t.
10.13 [1]	10.13	[1]	1,5	50	50
10.13 [1]	10.13	[1]	4,5	50	50
10.13 [1]	10.13	[1]	7,5	50	50
10.13 [1]	10.13	[1]	10,5	50	50
10.13 [1]	10.13	[1]	13,5	51	n.v.t.
10.13 [1]	10.13	[1]	16,5	51	n.v.t.
10.14 [2]	10.14	[2]	1,5	50	50
10.14 [2]	10.14	[2]	4,5	49	49
10.14 [2]	10.14	[2]	7,5	49	49
10.14 [2]	10.14	[2]	10,5	50	50
10.14 [2]	10.14	[2]	13,5	50	n.v.t.
10.14 [2]	10.14	[2]	16,5	50	n.v.t.
10.15 [2]	10.15	[2]	1,5	49	49
10.15 [2]	10.15	[2]	4,5	49	49
10.15 [2]	10.15	[2]	7,5	49	49
10.15 [2]	10.15	[2]	10,5	49	49
10.15 [2]	10.15	[2]	13,5	49	n.v.t.
10.15 [2]	10.15	[2]	16,5	50	n.v.t.
10.16 [2]	10.16	[2]	1,5	49	49
10.16 [2]	10.16	[2]	4,5	49	49
10.16 [2]	10.16	[2]	7,5	48	48
10.16 [2]	10.16	[2]	10,5	49	49
10.16 [2]	10.16	[2]	13,5	49	n.v.t.
10.16 [2]	10.16	[2]	16,5	49	n.v.t.
10.17 [2]	10.17	[2]	1,5	48	48
10.17 [2]	10.17	[2]	4,5	48	48
10.17 [2]	10.17	[2]	7,5	48	48
10.17 [2]	10.17	[2]	10,5	48	48
10.17 [2]	10.17	[2]	13,5	48	n.v.t.
10.17 [2]	10.17	[2]	16,5	49	n.v.t.
14.11 [1]	14.11	[1]	1,5	51	51
14.11 [1]	14.11	[1]	4,5	51	51
14.11 [1]	14.11	[1]	7,5	51	51
14.11 [1]	14.11	[1]	10,5	51	51
14.11 [1]	14.11	[1]	13,5	51	n.v.t.
14.11 [1]	14.11	[1]	16,5	52	n.v.t.
14.1-1 [1]	14.1-1	[1]	1,5	52	52
14.1-1 [1]	14.1-1	[1]	4,5	52	52
14.1-1 [1]	14.1-1	[1]	7,5	52	52

Nummer	Bouwblok	Volgnummer	Hoogte [m]	Variant 1	Variant 2
				L _{den} [dB]	L _{den} [dB]
14.1-1 [1]	14.1-1	[1]	10,5	52	52
14.1-1 [1]	14.1-1	[1]	13,5	53	n.v.t.
14.1-1 [1]	14.1-1	[1]	16,5	53	n.v.t.
14.1-2 [1]	14.1-2	[1]	1,5	55	55
14.1-2 [1]	14.1-2	[1]	4,5	55	55
14.1-2 [1]	14.1-2	[1]	7,5	56	56
14.1-2 [1]	14.1-2	[1]	10,5	56	56
14.1-2 [1]	14.1-2	[1]	13,5	56	n.v.t.
14.1-2 [1]	14.1-2	[1]	16,5	56	n.v.t.
14.12 [2]	14.12	[2]	1,5	51	51
14.12 [2]	14.12	[2]	4,5	51	51
14.12 [2]	14.12	[2]	7,5	51	51
14.12 [2]	14.12	[2]	10,5	52	52
14.12 [2]	14.12	[2]	13,5	52	n.v.t.
14.12 [2]	14.12	[2]	16,5	52	n.v.t.
14.1-2 [2]	14.1-2	[2]	1,5	54	54
14.1-2 [2]	14.1-2	[2]	4,5	55	55
14.1-2 [2]	14.1-2	[2]	7,5	55	55
14.1-2 [2]	14.1-2	[2]	10,5	55	55
14.1-2 [2]	14.1-2	[2]	13,5	55	n.v.t.
14.1-2 [2]	14.1-2	[2]	16,5	55	n.v.t.
14.13 [2]	14.13	[2]	1,5	52	52
14.13 [2]	14.13	[2]	4,5	51	51
14.13 [2]	14.13	[2]	7,5	52	52
14.13 [2]	14.13	[2]	10,5	52	52
14.13 [2]	14.13	[2]	13,5	53	n.v.t.
14.13 [2]	14.13	[2]	16,5	53	n.v.t.
14.14 [2]	14.14	[2]	1,5	52	52
14.14 [2]	14.14	[2]	4,5	52	52
14.14 [2]	14.14	[2]	7,5	52	52
14.14 [2]	14.14	[2]	10,5	53	53
14.14 [2]	14.14	[2]	13,5	53	n.v.t.
14.14 [2]	14.14	[2]	16,5	53	n.v.t.
14.15 [2]	14.15	[2]	1,5	52	52
14.15 [2]	14.15	[2]	4,5	53	53
14.15 [2]	14.15	[2]	7,5	53	53
14.15 [2]	14.15	[2]	10,5	53	53
14.15 [2]	14.15	[2]	13,5	54	n.v.t.
14.15 [2]	14.15	[2]	16,5	54	n.v.t.
14.16 [2]	14.16	[2]	1,5	53	53
14.16 [2]	14.16	[2]	4,5	53	53
14.16 [2]	14.16	[2]	7,5	54	54
14.16 [2]	14.16	[2]	10,5	54	54
14.16 [2]	14.16	[2]	13,5	54	n.v.t.
14.16 [2]	14.16	[2]	16,5	54	n.v.t.
14.1-2 [3]	14.1-2	[3]	1,5	56	56
14.1-2 [3]	14.1-2	[3]	4,5	57	57
14.1-2 [3]	14.1-2	[3]	7,5	57	57
14.1-2 [3]	14.1-2	[3]	10,5	57	57
14.1-2 [3]	14.1-2	[3]	13,5	57	n.v.t.
14.1-2 [3]	14.1-2	[3]	16,5	57	n.v.t.

Nummer	Bouwblok	Volgnummer	Hoogte [m]	Variant 1	Variant 2
				L _{den} [dB]	L _{den} [dB]
14.1-2 [4]	14.1-2	[4]	1,5	54	54
14.1-2 [4]	14.1-2	[4]	4,5	55	55
14.1-2 [4]	14.1-2	[4]	7,5	55	55
14.1-2 [4]	14.1-2	[4]	10,5	55	55
14.1-2 [4]	14.1-2	[4]	13,5	55	n.v.t.
14.1-2 [4]	14.1-2	[4]	16,5	55	n.v.t.
14.1-2 [5]	14.1-2	[5]	1,5	55	55
14.1-2 [5]	14.1-2	[5]	4,5	56	56
14.1-2 [5]	14.1-2	[5]	7,5	56	56
14.1-2 [5]	14.1-2	[5]	10,5	57	57
14.1-2 [5]	14.1-2	[5]	13,5	57	n.v.t.
14.1-2 [5]	14.1-2	[5]	16,5	57	n.v.t.
14.1-2 [6]	14.1-2	[6]	1,5	53	53
14.1-2 [6]	14.1-2	[6]	4,5	54	54
14.1-2 [6]	14.1-2	[6]	7,5	54	54
14.1-2 [6]	14.1-2	[6]	10,5	54	54
14.1-2 [6]	14.1-2	[6]	13,5	54	n.v.t.
14.1-2 [6]	14.1-2	[6]	16,5	54	n.v.t.
15.20 [1]	15.20	[1]	1,5	50	50
15.20 [1]	15.20	[1]	4,5	49	49
15.20 [1]	15.20	[1]	7,5	49	49
15.20 [1]	15.20	[1]	10,5	49	49
15.20 [1]	15.20	[1]	13,5	50	n.v.t.
15.17 [2]	15.17	[2]	1,5	49	49
15.17 [2]	15.17	[2]	4,5	48	48
15.17 [2]	15.17	[2]	7,5	48	48
15.17 [2]	15.17	[2]	10,5	48	48
15.17 [2]	15.17	[2]	13,5	48	n.v.t.
15.18 [2]	15.18	[2]	1,5	49	49
15.18 [2]	15.18	[2]	4,5	49	49
15.18 [2]	15.18	[2]	7,5	48	48
15.18 [2]	15.18	[2]	10,5	48	48
15.18 [2]	15.18	[2]	13,5	49	n.v.t.
15.19 [2]	15.19	[2]	1,5	49	49
15.19 [2]	15.19	[2]	4,5	49	49
15.19 [2]	15.19	[2]	7,5	49	49
15.19 [2]	15.19	[2]	10,5	49	49
15.19 [2]	15.19	[2]	13,5	49	n.v.t.
15.20 [2]	15.20	[2]	1,5	49	49
15.20 [2]	15.20	[2]	4,5	48	48
15.20 [2]	15.20	[2]	7,5	48	48
15.20 [2]	15.20	[2]	10,5	48	49
15.20 [2]	15.20	[2]	13,5	49	n.v.t.
15.20 [3]	15.20	[3]	1,5	50	50
15.20 [3]	15.20	[3]	4,5	49	49
15.20 [3]	15.20	[3]	7,5	49	49
15.20 [3]	15.20	[3]	10,5	50	50
15.20 [3]	15.20	[3]	13,5	50	n.v.t.
15.16 [4]	15.16	[4]	1,5	48	48
15.16 [4]	15.16	[4]	4,5	48	48
15.16 [4]	15.16	[4]	10,5	48	48

Nummer	Bouwblok	Volgnummer	Hoogte [m]	Variant 1	Variant 2
				L _{den} [dB]	L _{den} [dB]
15.16 [4]	15.16	[4]	13,5	48	n.v.t.
15.20 [4]	15.20	[4]	1,5	48	48
15.20 [4]	15.20	[4]	13,5	48	n.v.t.

Geluidbelasting (L_{den}) in dB

Weg: Alle wegen
 Wegdek: Dunne deklaag type A op de Pampuslaan, Muiderlaan en Strandlaan
 Aftrek (art. 110g Wgh): Inclusief aftrek

Nummer	Bouwblok	Volgnummer	Hoogte [m]	Variant 1	Variant 2
				L_{den} [dB]	L_{den} [dB]
1.1 [1]	1.1	[1]	1,5	57	57
1.1 [1]	1.1	[1]	4,5	58	58
1.1 [1]	1.1	[1]	7,5	58	58
1.1 [1]	1.1	[1]	10,5	58	58
1.1 [1]	1.1	[1]	13,5	58	58
1.1 [1]	1.1	[1]	16,5	58	58
1.1 [1]	1.1	[1]	19,5	58	n.v.t.
1.1 [1]	1.1	[1]	22,5	58	n.v.t.
1.1 [2]	1.1	[2]	1,5	57	57
1.1 [2]	1.1	[2]	4,5	58	58
1.1 [2]	1.1	[2]	7,5	58	58
1.1 [2]	1.1	[2]	10,5	58	58
1.1 [2]	1.1	[2]	13,5	57	57
1.1 [2]	1.1	[2]	16,5	57	57
1.1 [2]	1.1	[2]	19,5	57	n.v.t.
1.1 [2]	1.1	[2]	22,5	57	n.v.t.
1.1 [3]	1.1	[3]	1,5	58	58
1.1 [3]	1.1	[3]	4,5	59	59
1.1 [3]	1.1	[3]	7,5	59	59
1.1 [3]	1.1	[3]	10,5	59	59
1.1 [3]	1.1	[3]	13,5	59	59
1.1 [3]	1.1	[3]	16,5	59	59
1.1 [3]	1.1	[3]	19,5	58	n.v.t.
1.1 [3]	1.1	[3]	22,5	58	n.v.t.
1.1 [4]	1.1	[4]	1,5	59	59
1.1 [4]	1.1	[4]	4,5	60	60
1.1 [4]	1.1	[4]	7,5	60	60
1.1 [4]	1.1	[4]	10,5	60	60
1.1 [4]	1.1	[4]	13,5	60	60
1.1 [4]	1.1	[4]	16,5	60	60
1.1 [4]	1.1	[4]	19,5	60	n.v.t.
1.1 [4]	1.1	[4]	22,5	60	n.v.t.
1.1 [5]	1.1	[5]	1,5	59	59
1.1 [5]	1.1	[5]	4,5	60	60
1.1 [5]	1.1	[5]	7,5	61	61
1.1 [5]	1.1	[5]	10,5	61	61
1.1 [5]	1.1	[5]	13,5	60	60
1.1 [5]	1.1	[5]	16,5	60	60
1.1 [5]	1.1	[5]	19,5	60	n.v.t.
1.1 [5]	1.1	[5]	22,5	60	n.v.t.
1.1 [6]	1.1	[6]	1,5	59	59
1.1 [6]	1.1	[6]	4,5	60	60
1.1 [6]	1.1	[6]	7,5	60	60
1.1 [6]	1.1	[6]	10,5	60	60

Nummer	Bouwblok	Volgnummer	Hoogte [m]	Variant 1	Variant 2
				L _{den} [dB]	L _{den} [dB]
1.1 [6]	1.1	[6]	13,5	60	60
1.1 [6]	1.1	[6]	16,5	60	60
1.1 [6]	1.1	[6]	19,5	60	n.v.t.
1.1 [6]	1.1	[6]	22,5	60	n.v.t.
1.1 [7]	1.1	[7]	1,5	51	51
1.1 [7]	1.1	[7]	4,5	52	52
1.1 [7]	1.1	[7]	7,5	53	53
1.1 [7]	1.1	[7]	10,5	53	53
1.1 [7]	1.1	[7]	13,5	53	53
1.1 [7]	1.1	[7]	16,5	52	53
1.1 [7]	1.1	[7]	19,5	53	n.v.t.
1.1 [7]	1.1	[7]	22,5	53	n.v.t.
1.1 [8]	1.1	[8]	1,5	54	54
1.1 [8]	1.1	[8]	4,5	55	55
1.1 [8]	1.1	[8]	7,5	55	55
1.1 [8]	1.1	[8]	10,5	55	55
1.1 [8]	1.1	[8]	13,5	55	55
1.1 [8]	1.1	[8]	16,5	55	55
1.1 [8]	1.1	[8]	19,5	55	n.v.t.
1.1 [8]	1.1	[8]	22,5	55	n.v.t.
1.1 [9]	1.1	[9]	1,5	48	48
1.1 [9]	1.1	[9]	4,5	50	50
1.1 [9]	1.1	[9]	7,5	50	50
1.1 [9]	1.1	[9]	10,5	50	50
1.1 [9]	1.1	[9]	13,5	50	50
1.1 [9]	1.1	[9]	16,5	50	50
1.1 [9]	1.1	[9]	19,5	50	n.v.t.
1.1 [9]	1.1	[9]	22,5	50	n.v.t.
1.2 [4]	1.2	[4]	1,5	53	53
1.2 [4]	1.2	[4]	4,5	54	54
1.2 [4]	1.2	[4]	7,5	54	54
1.2 [4]	1.2	[4]	10,5	54	54
1.2 [4]	1.2	[4]	13,5	54	54
1.2 [4]	1.2	[4]	16,5	54	54
1.2 [4]	1.2	[4]	19,5	54	n.v.t.
1.2 [4]	1.2	[4]	22,5	54	n.v.t.
1.2 [5]	1.2	[5]	1,5	59	59
1.2 [5]	1.2	[5]	4,5	60	60
1.2 [5]	1.2	[5]	7,5	60	60
1.2 [5]	1.2	[5]	10,5	60	60
1.2 [5]	1.2	[5]	13,5	60	60
1.2 [5]	1.2	[5]	16,5	60	60
1.2 [5]	1.2	[5]	19,5	60	n.v.t.
1.2 [5]	1.2	[5]	22,5	59	n.v.t.
1.2 [6]	1.2	[6]	1,5	59	59
1.2 [6]	1.2	[6]	4,5	60	60
1.2 [6]	1.2	[6]	7,5	60	60
1.2 [6]	1.2	[6]	10,5	60	60
1.2 [6]	1.2	[6]	13,5	60	60
1.2 [6]	1.2	[6]	16,5	60	60
1.2 [6]	1.2	[6]	19,5	60	n.v.t.

Nummer	Bouwblok	Volgnummer	Hoogte [m]	Variant 1	Variant 2
				L _{den} [dB]	L _{den} [dB]
1.2 [6]	1.2	[6]	22,5	59	n.v.t.
1.2 [7]	1.2	[7]	1,5	59	59
1.2 [7]	1.2	[7]	4,5	60	60
1.2 [7]	1.2	[7]	7,5	60	60
1.2 [7]	1.2	[7]	10,5	60	60
1.2 [7]	1.2	[7]	13,5	60	60
1.2 [7]	1.2	[7]	16,5	60	60
1.2 [7]	1.2	[7]	19,5	59	n.v.t.
1.2 [7]	1.2	[7]	22,5	59	n.v.t.
1.3 [3]	1.3	[3]	1,5	59	59
1.3 [3]	1.3	[3]	4,5	60	60
1.3 [3]	1.3	[3]	7,5	60	60
1.3 [3]	1.3	[3]	10,5	60	60
1.3 [3]	1.3	[3]	13,5	60	60
1.3 [3]	1.3	[3]	16,5	60	60
1.3 [3]	1.3	[3]	19,5	59	n.v.t.
1.3 [3]	1.3	[3]	22,5	59	n.v.t.
1.3 [4]	1.3	[4]	1,5	51	51
1.3 [4]	1.3	[4]	4,5	52	52
1.3 [4]	1.3	[4]	7,5	52	52
1.3 [4]	1.3	[4]	10,5	52	52
1.3 [4]	1.3	[4]	13,5	52	52
1.3 [4]	1.3	[4]	16,5	52	52
1.3 [4]	1.3	[4]	19,5	52	n.v.t.
1.3 [4]	1.3	[4]	22,5	52	n.v.t.
1.3 [5]	1.3	[5]	1,5	54	54
1.3 [5]	1.3	[5]	4,5	55	55
1.3 [5]	1.3	[5]	7,5	55	55
1.3 [5]	1.3	[5]	10,5	55	55
1.3 [5]	1.3	[5]	13,5	55	55
1.3 [5]	1.3	[5]	16,5	55	55
1.3 [5]	1.3	[5]	19,5	55	n.v.t.
1.3 [5]	1.3	[5]	22,5	55	n.v.t.
1.3 [6]	1.3	[6]	1,5	48	48
1.3 [6]	1.3	[6]	4,5	50	50
1.3 [6]	1.3	[6]	7,5	50	50
1.3 [6]	1.3	[6]	10,5	50	50
1.3 [6]	1.3	[6]	13,5	50	50
1.3 [6]	1.3	[6]	16,5	50	50
1.3 [6]	1.3	[6]	19,5	50	n.v.t.
1.3 [6]	1.3	[6]	22,5	50	n.v.t.
1.4-2 [1]	1.4-2	[1]	31,5	41	48
1.6 [3]	1.6	[3]	1,5	49	49
1.6 [3]	1.6	[3]	4,5	50	50
1.6 [3]	1.6	[3]	7,5	50	50
1.6 [3]	1.6	[3]	10,5	50	50
1.6 [3]	1.6	[3]	13,5	50	51
1.6 [3]	1.6	[3]	16,5	50	51
1.6 [3]	1.6	[3]	19,5	50	n.v.t.
1.6 [3]	1.6	[3]	22,5	50	n.v.t.
1.6 [4]	1.6	[4]	1,5	56	56

Nummer	Bouwblok	Volgnummer	Hoogte [m]	Variant 1	Variant 2
				L _{den} [dB]	L _{den} [dB]
1.6 [4]	1.6	[4]	4,5	57	57
1.6 [4]	1.6	[4]	7,5	57	57
1.6 [4]	1.6	[4]	10,5	57	57
1.6 [4]	1.6	[4]	13,5	56	56
1.6 [4]	1.6	[4]	16,5	56	56
1.6 [4]	1.6	[4]	19,5	56	n.v.t.
1.6 [4]	1.6	[4]	22,5	56	n.v.t.
1.6 [5]	1.6	[5]	1,5	55	55
1.6 [5]	1.6	[5]	4,5	56	56
1.6 [5]	1.6	[5]	7,5	56	56
1.6 [5]	1.6	[5]	10,5	56	56
1.6 [5]	1.6	[5]	13,5	56	56
1.6 [5]	1.6	[5]	16,5	56	56
1.6 [5]	1.6	[5]	19,5	56	n.v.t.
1.6 [5]	1.6	[5]	22,5	56	n.v.t.
1.6 [6]	1.6	[6]	1,5	56	56
1.6 [6]	1.6	[6]	4,5	57	57
1.6 [6]	1.6	[6]	7,5	57	57
1.6 [6]	1.6	[6]	10,5	57	57
1.6 [6]	1.6	[6]	13,5	57	57
1.6 [6]	1.6	[6]	16,5	57	57
1.6 [6]	1.6	[6]	19,5	57	n.v.t.
1.6 [6]	1.6	[6]	22,5	56	n.v.t.
10.1 [1]	10.1	[1]	1,5	55	55
10.1 [1]	10.1	[1]	4,5	56	56
10.1 [1]	10.1	[1]	7,5	55	55
10.1 [1]	10.1	[1]	10,5	55	55
10.1 [1]	10.1	[1]	13,5	55	n.v.t.
10.1 [1]	10.1	[1]	16,5	55	n.v.t.
10.13 [1]	10.13	[1]	1,5	56	56
10.13 [1]	10.13	[1]	4,5	56	56
10.13 [1]	10.13	[1]	7,5	56	56
10.13 [1]	10.13	[1]	10,5	56	56
10.13 [1]	10.13	[1]	13,5	56	n.v.t.
10.13 [1]	10.13	[1]	16,5	56	n.v.t.
10.1 [2]	10.1	[2]	1,5	48	48
10.1 [2]	10.1	[2]	4,5	49	49
10.1 [2]	10.1	[2]	7,5	49	49
10.1 [2]	10.1	[2]	10,5	49	50
10.1 [2]	10.1	[2]	13,5	49	n.v.t.
10.1 [2]	10.1	[2]	16,5	49	n.v.t.
10.14 [2]	10.14	[2]	1,5	56	56
10.14 [2]	10.14	[2]	4,5	56	56
10.14 [2]	10.14	[2]	7,5	56	56
10.14 [2]	10.14	[2]	10,5	56	56
10.14 [2]	10.14	[2]	13,5	56	n.v.t.
10.14 [2]	10.14	[2]	16,5	56	n.v.t.
10.15 [2]	10.15	[2]	1,5	55	55
10.15 [2]	10.15	[2]	4,5	56	56
10.15 [2]	10.15	[2]	7,5	56	56
10.15 [2]	10.15	[2]	10,5	56	56

Nummer	Bouwblok	Volgnummer	Hoogte [m]	Variant 1	Variant 2
				L _{den} [dB]	L _{den} [dB]
10.15 [2]	10.15	[2]	13,5	56	n.v.t.
10.15 [2]	10.15	[2]	16,5	56	n.v.t.
10.16 [2]	10.16	[2]	1,5	55	55
10.16 [2]	10.16	[2]	4,5	56	56
10.16 [2]	10.16	[2]	7,5	56	56
10.16 [2]	10.16	[2]	10,5	56	56
10.16 [2]	10.16	[2]	13,5	56	n.v.t.
10.16 [2]	10.16	[2]	16,5	56	n.v.t.
10.17 [2]	10.17	[2]	1,5	55	55
10.17 [2]	10.17	[2]	4,5	56	56
10.17 [2]	10.17	[2]	7,5	56	56
10.17 [2]	10.17	[2]	10,5	56	56
10.17 [2]	10.17	[2]	13,5	55	n.v.t.
10.17 [2]	10.17	[2]	16,5	55	n.v.t.
10.1 [3]	10.1	[3]	1,5	51	51
10.1 [3]	10.1	[3]	4,5	51	51
10.1 [3]	10.1	[3]	7,5	51	51
10.1 [3]	10.1	[3]	10,5	51	52
10.1 [3]	10.1	[3]	13,5	51	n.v.t.
10.1 [3]	10.1	[3]	16,5	51	n.v.t.
10.1 [4]	10.1	[4]	7,5	47	48
10.1 [4]	10.1	[4]	10,5	47	48
10.1 [4]	10.1	[4]	16,5	48	n.v.t.
10.13 [4]	10.13	[4]	4,5	48	48
10.13 [4]	10.13	[4]	7,5	48	48
10.13 [4]	10.13	[4]	10,5	48	49
10.13 [4]	10.13	[4]	13,5	48	n.v.t.
10.13 [4]	10.13	[4]	16,5	48	n.v.t.
10.13 [6]	10.13	[6]	1,5	51	51
10.13 [6]	10.13	[6]	4,5	52	52
10.13 [6]	10.13	[6]	7,5	52	52
10.13 [6]	10.13	[6]	10,5	52	52
10.13 [6]	10.13	[6]	13,5	51	n.v.t.
10.13 [6]	10.13	[6]	16,5	51	n.v.t.
11.1 [1]	11.1	[1]	13,5	44	48
11.10 [9]	11.10	[9]	13,5	45	48
11.10 [12]	11.10	[12]	13,5	37	48
11.1 [15]	11.1	[15]	13,5	43	48
14.11 [1]	14.11	[1]	1,5	58	58
14.11 [1]	14.11	[1]	4,5	59	59
14.11 [1]	14.11	[1]	7,5	59	59
14.11 [1]	14.11	[1]	10,5	58	58
14.11 [1]	14.11	[1]	13,5	58	n.v.t.
14.11 [1]	14.11	[1]	16,5	58	n.v.t.
14.1-1 [1]	14.1-1	[1]	1,5	57	57
14.1-1 [1]	14.1-1	[1]	4,5	57	57
14.1-1 [1]	14.1-1	[1]	7,5	57	57
14.1-1 [1]	14.1-1	[1]	10,5	57	57
14.1-1 [1]	14.1-1	[1]	13,5	57	n.v.t.
14.1-1 [1]	14.1-1	[1]	16,5	57	n.v.t.
14.1-2 [1]	14.1-2	[1]	1,5	59	59

Nummer	Bouwblok	Volgnummer	Hoogte [m]	Variant 1	Variant 2
				L _{den} [dB]	L _{den} [dB]
14.1-2 [1]	14.1-2	[1]	4,5	60	60
14.1-2 [1]	14.1-2	[1]	7,5	60	60
14.1-2 [1]	14.1-2	[1]	10,5	60	60
14.1-2 [1]	14.1-2	[1]	13,5	60	n.v.t.
14.1-2 [1]	14.1-2	[1]	16,5	60	n.v.t.
14.1-1 [2]	14.1-1	[2]	1,5	50	50
14.1-1 [2]	14.1-1	[2]	4,5	50	50
14.1-1 [2]	14.1-1	[2]	7,5	50	50
14.1-1 [2]	14.1-1	[2]	10,5	50	51
14.1-1 [2]	14.1-1	[2]	13,5	50	n.v.t.
14.1-1 [2]	14.1-1	[2]	16,5	50	n.v.t.
14.12 [2]	14.12	[2]	1,5	58	58
14.12 [2]	14.12	[2]	4,5	59	59
14.12 [2]	14.12	[2]	7,5	59	59
14.12 [2]	14.12	[2]	10,5	59	59
14.12 [2]	14.12	[2]	13,5	59	n.v.t.
14.12 [2]	14.12	[2]	16,5	58	n.v.t.
14.1-2 [2]	14.1-2	[2]	1,5	59	59
14.1-2 [2]	14.1-2	[2]	4,5	60	60
14.1-2 [2]	14.1-2	[2]	7,5	60	60
14.1-2 [2]	14.1-2	[2]	10,5	60	60
14.1-2 [2]	14.1-2	[2]	13,5	60	n.v.t.
14.1-2 [2]	14.1-2	[2]	16,5	59	n.v.t.
14.13 [2]	14.13	[2]	1,5	58	58
14.13 [2]	14.13	[2]	4,5	59	59
14.13 [2]	14.13	[2]	7,5	59	59
14.13 [2]	14.13	[2]	10,5	59	59
14.13 [2]	14.13	[2]	13,5	59	n.v.t.
14.13 [2]	14.13	[2]	16,5	58	n.v.t.
14.14 [2]	14.14	[2]	1,5	58	58
14.14 [2]	14.14	[2]	4,5	59	59
14.14 [2]	14.14	[2]	7,5	59	59
14.14 [2]	14.14	[2]	10,5	59	59
14.14 [2]	14.14	[2]	13,5	59	n.v.t.
14.14 [2]	14.14	[2]	16,5	59	n.v.t.
14.15 [2]	14.15	[2]	1,5	58	58
14.15 [2]	14.15	[2]	4,5	59	59
14.15 [2]	14.15	[2]	7,5	59	59
14.15 [2]	14.15	[2]	10,5	59	59
14.15 [2]	14.15	[2]	13,5	59	n.v.t.
14.15 [2]	14.15	[2]	16,5	59	n.v.t.
14.16 [2]	14.16	[2]	1,5	59	59
14.16 [2]	14.16	[2]	4,5	59	59
14.16 [2]	14.16	[2]	7,5	59	59
14.16 [2]	14.16	[2]	10,5	59	59
14.16 [2]	14.16	[2]	13,5	59	n.v.t.
14.16 [2]	14.16	[2]	16,5	59	n.v.t.
14.1-2 [3]	14.1-2	[3]	1,5	60	60
14.1-2 [3]	14.1-2	[3]	4,5	61	61
14.1-2 [3]	14.1-2	[3]	7,5	61	61
14.1-2 [3]	14.1-2	[3]	10,5	61	61

Nummer	Bouwblok	Volgnummer	Hoogte [m]	Variant 1	Variant 2
				L _{den} [dB]	L _{den} [dB]
14.1-2 [3]	14.1-2	[3]	13,5	60	n.v.t.
14.1-2 [3]	14.1-2	[3]	16,5	60	n.v.t.
14.10 [4]	14.10	[4]	1,5	48	48
14.10 [4]	14.10	[4]	4,5	48	49
14.10 [4]	14.10	[4]	7,5	49	49
14.10 [4]	14.10	[4]	10,5	49	49
14.10 [4]	14.10	[4]	13,5	49	n.v.t.
14.11 [4]	14.11	[4]	1,5	51	51
14.11 [4]	14.11	[4]	4,5	52	52
14.11 [4]	14.11	[4]	7,5	52	52
14.11 [4]	14.11	[4]	10,5	52	52
14.11 [4]	14.11	[4]	13,5	52	n.v.t.
14.11 [4]	14.11	[4]	16,5	52	n.v.t.
14.1-2 [4]	14.1-2	[4]	1,5	58	58
14.1-2 [4]	14.1-2	[4]	4,5	59	59
14.1-2 [4]	14.1-2	[4]	7,5	59	59
14.1-2 [4]	14.1-2	[4]	10,5	59	59
14.1-2 [4]	14.1-2	[4]	13,5	59	n.v.t.
14.1-2 [4]	14.1-2	[4]	16,5	59	n.v.t.
14.10 [5]	14.10	[5]	4,5	48	48
14.10 [5]	14.10	[5]	7,5	48	48
14.10 [5]	14.10	[5]	10,5	48	48
14.10 [5]	14.10	[5]	13,5	48	n.v.t.
14.11 [5]	14.11	[5]	1,5	49	49
14.11 [5]	14.11	[5]	4,5	50	50
14.11 [5]	14.11	[5]	7,5	50	50
14.11 [5]	14.11	[5]	10,5	50	50
14.11 [5]	14.11	[5]	13,5	50	n.v.t.
14.11 [5]	14.11	[5]	16,5	51	n.v.t.
14.1-2 [5]	14.1-2	[5]	1,5	59	59
14.1-2 [5]	14.1-2	[5]	4,5	59	59
14.1-2 [5]	14.1-2	[5]	7,5	60	60
14.1-2 [5]	14.1-2	[5]	10,5	59	59
14.1-2 [5]	14.1-2	[5]	13,5	59	n.v.t.
14.1-2 [5]	14.1-2	[5]	16,5	59	n.v.t.
14.10 [6]	14.10	[6]	1,5	48	48
14.10 [6]	14.10	[6]	4,5	49	49
14.10 [6]	14.10	[6]	7,5	50	50
14.10 [6]	14.10	[6]	10,5	50	50
14.10 [6]	14.10	[6]	13,5	50	n.v.t.
14.11 [6]	14.11	[6]	1,5	53	53
14.11 [6]	14.11	[6]	4,5	54	54
14.11 [6]	14.11	[6]	7,5	54	54
14.11 [6]	14.11	[6]	10,5	54	54
14.11 [6]	14.11	[6]	13,5	54	n.v.t.
14.11 [6]	14.11	[6]	16,5	53	n.v.t.
14.1-2 [6]	14.1-2	[6]	1,5	57	57
14.1-2 [6]	14.1-2	[6]	4,5	58	58
14.1-2 [6]	14.1-2	[6]	7,5	58	58
14.1-2 [6]	14.1-2	[6]	10,5	58	58
14.1-2 [6]	14.1-2	[6]	13,5	58	n.v.t.

Nummer	Bouwblok	Volgnummer	Hoogte [m]	Variant 1	Variant 2
				L _{den} [dB]	L _{den} [dB]
14.1-2 [6]	14.1-2	[6]	16,5	58	n.v.t.
15.20 [1]	15.20	[1]	1,5	58	58
15.20 [1]	15.20	[1]	4,5	58	58
15.20 [1]	15.20	[1]	7,5	58	58
15.20 [1]	15.20	[1]	10,5	58	58
15.20 [1]	15.20	[1]	13,5	58	n.v.t.
15.21 [1]	15.21	[1]	1,5	49	49
15.21 [1]	15.21	[1]	4,5	50	50
15.21 [1]	15.21	[1]	7,5	50	50
15.21 [1]	15.21	[1]	10,5	50	50
15.21 [1]	15.21	[1]	13,5	50	n.v.t.
15.22 [1]	15.22	[1]	1,5	48	48
15.22 [1]	15.22	[1]	4,5	49	49
15.22 [1]	15.22	[1]	7,5	49	49
15.22 [1]	15.22	[1]	10,5	49	49
15.22 [1]	15.22	[1]	13,5	49	n.v.t.
15.23 [1]	15.23	[1]	1,5	48	48
15.23 [1]	15.23	[1]	4,5	48	48
15.23 [1]	15.23	[1]	7,5	49	49
15.23 [1]	15.23	[1]	10,5	49	49
15.23 [1]	15.23	[1]	13,5	49	n.v.t.
15.24 [1]	15.24	[1]	7,5	48	48
15.24 [1]	15.24	[1]	10,5	48	48
15.24 [1]	15.24	[1]	13,5	48	n.v.t.
15.25 [1]	15.25	[1]	10,5	47	48
15.12 [2]	15.12	[2]	7,5	48	48
15.12 [2]	15.12	[2]	10,5	48	48
15.12 [2]	15.12	[2]	13,5	48	n.v.t.
15.13 [2]	15.13	[2]	4,5	48	48
15.13 [2]	15.13	[2]	7,5	48	48
15.13 [2]	15.13	[2]	10,5	48	48
15.13 [2]	15.13	[2]	13,5	48	n.v.t.
15.14 [2]	15.14	[2]	1,5	48	48
15.14 [2]	15.14	[2]	4,5	49	49
15.14 [2]	15.14	[2]	7,5	49	49
15.14 [2]	15.14	[2]	10,5	49	49
15.14 [2]	15.14	[2]	13,5	49	n.v.t.
15.15 [2]	15.15	[2]	1,5	49	49
15.15 [2]	15.15	[2]	4,5	50	50
15.15 [2]	15.15	[2]	7,5	50	50
15.15 [2]	15.15	[2]	10,5	50	50
15.15 [2]	15.15	[2]	13,5	50	n.v.t.
15.17 [2]	15.17	[2]	1,5	58	58
15.17 [2]	15.17	[2]	4,5	58	58
15.17 [2]	15.17	[2]	7,5	58	58
15.17 [2]	15.17	[2]	10,5	58	58
15.17 [2]	15.17	[2]	13,5	58	n.v.t.
15.18 [2]	15.18	[2]	1,5	58	58
15.18 [2]	15.18	[2]	4,5	58	58
15.18 [2]	15.18	[2]	7,5	58	58
15.18 [2]	15.18	[2]	10,5	58	58

Nummer	Bouwblok	Volgnummer	Hoogte [m]	Variant 1	Variant 2
				L _{den} [dB]	L _{den} [dB]
15.18 [2]	15.18	[2]	13,5	58	n.v.t.
15.19 [2]	15.19	[2]	1,5	58	58
15.19 [2]	15.19	[2]	4,5	58	58
15.19 [2]	15.19	[2]	7,5	58	58
15.19 [2]	15.19	[2]	10,5	58	58
15.19 [2]	15.19	[2]	13,5	58	n.v.t.
15.20 [2]	15.20	[2]	1,5	52	52
15.20 [2]	15.20	[2]	4,5	53	53
15.20 [2]	15.20	[2]	7,5	53	53
15.20 [2]	15.20	[2]	10,5	53	53
15.20 [2]	15.20	[2]	13,5	53	n.v.t.
15.16 [3]	15.16	[3]	1,5	51	51
15.16 [3]	15.16	[3]	4,5	52	52
15.16 [3]	15.16	[3]	7,5	52	52
15.16 [3]	15.16	[3]	10,5	52	52
15.16 [3]	15.16	[3]	13,5	52	n.v.t.
15.20 [3]	15.20	[3]	1,5	55	55
15.20 [3]	15.20	[3]	4,5	55	55
15.20 [3]	15.20	[3]	7,5	55	55
15.20 [3]	15.20	[3]	10,5	55	55
15.20 [3]	15.20	[3]	13,5	55	n.v.t.
15.16 [4]	15.16	[4]	1,5	58	58
15.16 [4]	15.16	[4]	4,5	58	58
15.16 [4]	15.16	[4]	7,5	58	58
15.16 [4]	15.16	[4]	10,5	58	58
15.16 [4]	15.16	[4]	13,5	58	n.v.t.
15.20 [4]	15.20	[4]	1,5	51	51
15.20 [4]	15.20	[4]	4,5	52	52
15.20 [4]	15.20	[4]	7,5	52	52
15.20 [4]	15.20	[4]	10,5	52	52
15.20 [4]	15.20	[4]	13,5	52	n.v.t.
16.10 [1]	16.10	[1]	1,5	52	52
16.10 [1]	16.10	[1]	4,5	53	53
16.10 [1]	16.10	[1]	7,5	53	53
16.10 [1]	16.10	[1]	10,5	53	53
16.10 [1]	16.10	[1]	13,5	53	n.v.t.
16.5 [1]	16.5	[1]	4,5	48	48
16.5 [1]	16.5	[1]	7,5	49	49
16.5 [1]	16.5	[1]	10,5	49	49
16.5 [1]	16.5	[1]	13,5	49	n.v.t.
16.6 [1]	16.6	[1]	1,5	48	48
16.6 [1]	16.6	[1]	4,5	49	49
16.6 [1]	16.6	[1]	7,5	50	50
16.6 [1]	16.6	[1]	10,5	50	50
16.6 [1]	16.6	[1]	13,5	50	n.v.t.
16.7 [1]	16.7	[1]	1,5	49	49
16.7 [1]	16.7	[1]	4,5	50	50
16.7 [1]	16.7	[1]	7,5	50	50
16.7 [1]	16.7	[1]	10,5	50	50
16.7 [1]	16.7	[1]	13,5	50	n.v.t.
16.8 [1]	16.8	[1]	1,5	49	49

Nummer	Bouwblok	Volgnummer	Hoogte [m]	Variant 1	Variant 2
				L _{den} [dB]	L _{den} [dB]
16.8 [1]	16.8	[1]	4,5	51	51
16.8 [1]	16.8	[1]	7,5	51	51
16.8 [1]	16.8	[1]	10,5	51	51
16.8 [1]	16.8	[1]	13,5	51	n.v.t.
16.9 [1]	16.9	[1]	1,5	50	50
16.9 [1]	16.9	[1]	4,5	51	51
16.9 [1]	16.9	[1]	7,5	52	52
16.9 [1]	16.9	[1]	10,5	52	52
16.9 [1]	16.9	[1]	13,5	52	n.v.t.
16.10 [2]	16.10	[2]	1,5	57	57
16.10 [2]	16.10	[2]	4,5	58	58
16.10 [2]	16.10	[2]	7,5	58	58
16.10 [2]	16.10	[2]	10,5	58	58
16.10 [2]	16.10	[2]	13,5	57	n.v.t.
16.11 [2]	16.11	[2]	4,5	48	48
16.11 [2]	16.11	[2]	7,5	49	49
16.11 [2]	16.11	[2]	10,5	49	49
16.11 [2]	16.11	[2]	13,5	49	n.v.t.
16.10 [3]	16.10	[3]	1,5	57	57
16.10 [3]	16.10	[3]	4,5	58	58
16.10 [3]	16.10	[3]	7,5	58	58
16.10 [3]	16.10	[3]	10,5	58	58
16.10 [3]	16.10	[3]	13,5	57	n.v.t.
16.10 [4]	16.10	[4]	1,5	57	57
16.10 [4]	16.10	[4]	4,5	58	58
16.10 [4]	16.10	[4]	7,5	58	58
16.10 [4]	16.10	[4]	10,5	58	58
16.10 [4]	16.10	[4]	13,5	57	n.v.t.
16.10 [5]	16.10	[5]	1,5	57	57
16.10 [5]	16.10	[5]	4,5	58	58
16.10 [5]	16.10	[5]	7,5	58	58
16.10 [5]	16.10	[5]	10,5	58	58
16.10 [5]	16.10	[5]	13,5	57	n.v.t.
16.10 [6]	16.10	[6]	1,5	57	57
16.10 [6]	16.10	[6]	4,5	58	58
16.10 [6]	16.10	[6]	7,5	58	58
16.10 [6]	16.10	[6]	10,5	58	58
16.10 [6]	16.10	[6]	13,5	57	n.v.t.
16.10 [7]	16.10	[7]	1,5	57	57
16.10 [7]	16.10	[7]	4,5	58	58
16.10 [7]	16.10	[7]	7,5	58	58
16.10 [7]	16.10	[7]	10,5	58	58
16.10 [7]	16.10	[7]	13,5	57	n.v.t.
16.10 [8]	16.10	[8]	1,5	57	57
16.10 [8]	16.10	[8]	4,5	58	58
16.10 [8]	16.10	[8]	7,5	58	58
16.10 [8]	16.10	[8]	10,5	58	58
16.10 [8]	16.10	[8]	13,5	58	n.v.t.
16.10 [9]	16.10	[9]	1,5	52	52
16.10 [9]	16.10	[9]	4,5	53	53
16.10 [9]	16.10	[9]	7,5	53	53

Nummer	Bouwblok	Volgnummer	Hoogte [m]	Variant 1	Variant 2
				L _{den} [dB]	L _{den} [dB]
16.10 [9]	16.10	[9]	10,5	53	53
16.10 [9]	16.10	[9]	13,5	53	n.v.t.
16.10 [10]	16.10	[10]	1,5	55	55
16.10 [10]	16.10	[10]	4,5	55	55
16.10 [10]	16.10	[10]	7,5	55	55
16.10 [10]	16.10	[10]	10,5	55	55
16.10 [10]	16.10	[10]	13,5	55	n.v.t.
16.10 [11]	16.10	[11]	1,5	49	49
16.10 [11]	16.10	[11]	4,5	50	50
16.10 [11]	16.10	[11]	7,5	50	50
16.10 [11]	16.10	[11]	10,5	50	51
16.10 [11]	16.10	[11]	13,5	51	n.v.t.
2.1 [1]	2.1	[1]	1,5	50	50
2.1 [1]	2.1	[1]	4,5	52	52
2.1 [1]	2.1	[1]	7,5	52	52
2.1 [1]	2.1	[1]	10,5	52	52
2.1 [1]	2.1	[1]	13,5	52	52
2.1 [1]	2.1	[1]	16,5	52	52
2.1 [1]	2.1	[1]	19,5	52	n.v.t.
2.1 [1]	2.1	[1]	22,5	52	n.v.t.
2.1 [2]	2.1	[2]	1,5	48	48
2.1 [2]	2.1	[2]	4,5	50	50
2.1 [2]	2.1	[2]	7,5	50	50
2.1 [2]	2.1	[2]	10,5	50	50
2.1 [2]	2.1	[2]	13,5	50	50
2.1 [2]	2.1	[2]	16,5	50	50
2.1 [2]	2.1	[2]	19,5	50	n.v.t.
2.1 [2]	2.1	[2]	22,5	50	n.v.t.
2.1 [3]	2.1	[3]	1,5	54	54
2.1 [3]	2.1	[3]	4,5	55	55
2.1 [3]	2.1	[3]	7,5	55	55
2.1 [3]	2.1	[3]	10,5	55	55
2.1 [3]	2.1	[3]	13,5	55	55
2.1 [3]	2.1	[3]	16,5	55	55
2.1 [3]	2.1	[3]	19,5	55	n.v.t.
2.1 [3]	2.1	[3]	22,5	55	n.v.t.
2.1 [4]	2.1	[4]	1,5	59	59
2.1 [4]	2.1	[4]	4,5	60	60
2.1 [4]	2.1	[4]	7,5	60	60
2.1 [4]	2.1	[4]	10,5	60	60
2.1 [4]	2.1	[4]	13,5	60	60
2.1 [4]	2.1	[4]	16,5	60	60
2.1 [4]	2.1	[4]	19,5	59	n.v.t.
2.1 [4]	2.1	[4]	22,5	59	n.v.t.
2.2 [1]	2.2	[1]	1,5	59	59
2.2 [1]	2.2	[1]	4,5	60	60
2.2 [1]	2.2	[1]	7,5	60	60
2.2 [1]	2.2	[1]	10,5	60	60
2.2 [1]	2.2	[1]	13,5	60	60
2.2 [1]	2.2	[1]	16,5	60	60
2.2 [1]	2.2	[1]	19,5	59	n.v.t.

Nummer	Bouwblok	Volgnummer	Hoogte [m]	Variant 1	Variant 2
				L _{den} [dB]	L _{den} [dB]
2.2 [1]	2.2	[1]	22,5	59	n.v.t.
2.3 [1]	2.3	[1]	1,5	59	59
2.3 [1]	2.3	[1]	4,5	60	60
2.3 [1]	2.3	[1]	7,5	60	60
2.3 [1]	2.3	[1]	10,5	60	60
2.3 [1]	2.3	[1]	13,5	60	60
2.3 [1]	2.3	[1]	16,5	60	60
2.3 [1]	2.3	[1]	19,5	59	n.v.t.
2.3 [1]	2.3	[1]	22,5	59	n.v.t.
2.4 [2]	2.4	[2]	1,5	59	59
2.4 [2]	2.4	[2]	4,5	60	60
2.4 [2]	2.4	[2]	7,5	60	60
2.4 [2]	2.4	[2]	10,5	60	60
2.4 [2]	2.4	[2]	13,5	60	60
2.4 [2]	2.4	[2]	16,5	60	60
2.4 [2]	2.4	[2]	19,5	59	n.v.t.
2.4 [2]	2.4	[2]	22,5	59	n.v.t.
2.4 [3]	2.4	[3]	1,5	52	52
2.4 [3]	2.4	[3]	4,5	54	54
2.4 [3]	2.4	[3]	7,5	54	54
2.4 [3]	2.4	[3]	10,5	54	54
2.4 [3]	2.4	[3]	13,5	54	54
2.4 [3]	2.4	[3]	16,5	54	54
2.4 [3]	2.4	[3]	19,5	54	n.v.t.
2.4 [3]	2.4	[3]	22,5	54	n.v.t.
2.4 [4]	2.4	[4]	1,5	54	54
2.4 [4]	2.4	[4]	4,5	55	55
2.4 [4]	2.4	[4]	7,5	56	56
2.4 [4]	2.4	[4]	10,5	56	56
2.4 [4]	2.4	[4]	13,5	56	56
2.4 [4]	2.4	[4]	16,5	56	56
2.4 [4]	2.4	[4]	19,5	56	n.v.t.
2.4 [4]	2.4	[4]	22,5	56	n.v.t.
2.4 [5]	2.4	[5]	1,5	50	50
2.4 [5]	2.4	[5]	4,5	52	52
2.4 [5]	2.4	[5]	7,5	52	52
2.4 [5]	2.4	[5]	10,5	53	53
2.4 [5]	2.4	[5]	13,5	53	53
2.4 [5]	2.4	[5]	16,5	53	53
2.4 [5]	2.4	[5]	19,5	53	n.v.t.
2.4 [5]	2.4	[5]	22,5	53	n.v.t.
2.5 [1]	2.5	[1]	4,5	48	48
2.5 [1]	2.5	[1]	7,5	49	49
2.5 [1]	2.5	[1]	10,5	50	50
2.5 [1]	2.5	[1]	13,5	50	50
3.1 [1]	3.1	[1]	1,5	52	52
3.1 [1]	3.1	[1]	4,5	54	54
3.1 [1]	3.1	[1]	7,5	54	54
3.1 [1]	3.1	[1]	10,5	54	54
3.1 [1]	3.1	[1]	13,5	54	54
3.1 [1]	3.1	[1]	16,5	54	54

Nummer	Bouwblok	Volgnummer	Hoogte [m]	Variant 1	Variant 2
				L _{den} [dB]	L _{den} [dB]
3.1 [1]	3.1	[1]	19,5	54	n.v.t.
3.1 [1]	3.1	[1]	22,5	54	n.v.t.
3.10 [1]	3.10	[1]	1,5	48	48
3.10 [1]	3.10	[1]	4,5	49	49
3.10 [1]	3.10	[1]	7,5	49	49
3.10 [1]	3.10	[1]	10,5	50	50
3.10 [1]	3.10	[1]	13,5	50	50
3.11 [1]	3.11	[1]	1,5	48	48
3.11 [1]	3.11	[1]	4,5	48	48
3.11 [1]	3.11	[1]	7,5	49	49
3.11 [1]	3.11	[1]	10,5	49	49
3.11 [1]	3.11	[1]	13,5	49	49
3.14 [1]	3.14	[1]	10,5	48	48
3.14 [1]	3.14	[1]	13,5	48	48
3.15 [1]	3.15	[1]	7,5	48	48
3.15 [1]	3.15	[1]	10,5	48	48
3.15 [1]	3.15	[1]	13,5	48	49
3.16 [1]	3.16	[1]	7,5	48	48
3.16 [1]	3.16	[1]	10,5	49	49
3.16 [1]	3.16	[1]	13,5	49	49
3.17 [1]	3.17	[1]	4,5	48	48
3.17 [1]	3.17	[1]	7,5	49	49
3.17 [1]	3.17	[1]	10,5	49	49
3.17 [1]	3.17	[1]	13,5	49	50
3.18 [1]	3.18	[1]	1,5	48	48
3.18 [1]	3.18	[1]	4,5	49	49
3.18 [1]	3.18	[1]	7,5	50	50
3.18 [1]	3.18	[1]	10,5	50	50
3.18 [1]	3.18	[1]	13,5	50	50
3.19 [1]	3.19	[1]	1,5	48	48
3.19 [1]	3.19	[1]	4,5	50	50
3.19 [1]	3.19	[1]	7,5	51	51
3.19 [1]	3.19	[1]	10,5	51	51
3.19 [1]	3.19	[1]	13,5	51	51
3.1 [2]	3.1	[2]	1,5	50	50
3.1 [2]	3.1	[2]	4,5	52	52
3.1 [2]	3.1	[2]	7,5	52	53
3.1 [2]	3.1	[2]	10,5	53	53
3.1 [2]	3.1	[2]	13,5	53	53
3.1 [2]	3.1	[2]	16,5	53	53
3.1 [2]	3.1	[2]	19,5	53	n.v.t.
3.1 [2]	3.1	[2]	22,5	53	n.v.t.
3.1 [3]	3.1	[3]	1,5	54	54
3.1 [3]	3.1	[3]	4,5	56	56
3.1 [3]	3.1	[3]	7,5	56	56
3.1 [3]	3.1	[3]	10,5	56	56
3.1 [3]	3.1	[3]	13,5	56	56
3.1 [3]	3.1	[3]	16,5	56	56
3.1 [3]	3.1	[3]	19,5	56	n.v.t.
3.1 [3]	3.1	[3]	22,5	56	n.v.t.
3.1 [4]	3.1	[4]	1,5	58	58

Nummer	Bouwblok	Volgnummer	Hoogte [m]	Variant 1	Variant 2
				L _{den} [dB]	L _{den} [dB]
3.1 [4]	3.1	[4]	4,5	60	60
3.1 [4]	3.1	[4]	7,5	60	60
3.1 [4]	3.1	[4]	10,5	60	60
3.1 [4]	3.1	[4]	13,5	60	60
3.1 [4]	3.1	[4]	16,5	59	59
3.1 [4]	3.1	[4]	19,5	59	n.v.t.
3.1 [4]	3.1	[4]	22,5	59	n.v.t.
3.1 [5]	3.1	[5]	1,5	58	58
3.1 [5]	3.1	[5]	4,5	60	60
3.1 [5]	3.1	[5]	7,5	60	60
3.1 [5]	3.1	[5]	10,5	60	60
3.1 [5]	3.1	[5]	13,5	60	60
3.1 [5]	3.1	[5]	16,5	59	59
3.1 [5]	3.1	[5]	19,5	59	n.v.t.
3.1 [5]	3.1	[5]	22,5	59	n.v.t.
3.1 [6]	3.1	[6]	1,5	58	58
3.1 [6]	3.1	[6]	4,5	60	60
3.1 [6]	3.1	[6]	7,5	60	60
3.1 [6]	3.1	[6]	10,5	60	60
3.1 [6]	3.1	[6]	13,5	60	60
3.1 [6]	3.1	[6]	16,5	59	59
3.1 [6]	3.1	[6]	19,5	59	n.v.t.
3.1 [6]	3.1	[6]	22,5	59	n.v.t.
3.2 [1]	3.2	[1]	1,5	59	59
3.2 [1]	3.2	[1]	4,5	60	60
3.2 [1]	3.2	[1]	7,5	60	60
3.2 [1]	3.2	[1]	10,5	60	60
3.2 [1]	3.2	[1]	13,5	60	60
3.2 [1]	3.2	[1]	16,5	60	60
3.2 [1]	3.2	[1]	19,5	59	n.v.t.
3.2 [1]	3.2	[1]	22,5	59	n.v.t.
3.20 [1]	3.20	[1]	1,5	49	49
3.20 [1]	3.20	[1]	4,5	51	51
3.20 [1]	3.20	[1]	7,5	51	51
3.20 [1]	3.20	[1]	10,5	52	52
3.20 [1]	3.20	[1]	13,5	52	52
3.2 [2]	3.2	[2]	1,5	58	58
3.2 [2]	3.2	[2]	4,5	60	60
3.2 [2]	3.2	[2]	7,5	60	60
3.2 [2]	3.2	[2]	10,5	60	60
3.2 [2]	3.2	[2]	13,5	60	60
3.2 [2]	3.2	[2]	16,5	59	59
3.2 [2]	3.2	[2]	19,5	59	n.v.t.
3.2 [2]	3.2	[2]	22,5	59	n.v.t.
3.2 [3]	3.2	[3]	1,5	59	59
3.2 [3]	3.2	[3]	4,5	60	60
3.2 [3]	3.2	[3]	7,5	60	60
3.2 [3]	3.2	[3]	10,5	60	60
3.2 [3]	3.2	[3]	13,5	60	60
3.2 [3]	3.2	[3]	16,5	60	60
3.2 [3]	3.2	[3]	19,5	60	n.v.t.

Nummer	Bouwblok	Volgnummer	Hoogte [m]	Variant 1	Variant 2
				L _{den} [dB]	L _{den} [dB]
3.2 [3]	3.2	[3]	22,5	59	n.v.t.
3.2 [4]	3.2	[4]	1,5	53	53
3.2 [4]	3.2	[4]	4,5	54	54
3.2 [4]	3.2	[4]	7,5	55	55
3.2 [4]	3.2	[4]	10,5	55	55
3.2 [4]	3.2	[4]	13,5	55	55
3.2 [4]	3.2	[4]	16,5	55	55
3.2 [4]	3.2	[4]	19,5	55	n.v.t.
3.2 [4]	3.2	[4]	22,5	55	n.v.t.
3.2 [5]	3.2	[5]	1,5	55	55
3.2 [5]	3.2	[5]	4,5	56	56
3.2 [5]	3.2	[5]	7,5	56	56
3.2 [5]	3.2	[5]	10,5	56	56
3.2 [5]	3.2	[5]	13,5	56	56
3.2 [5]	3.2	[5]	16,5	56	56
3.2 [5]	3.2	[5]	19,5	56	n.v.t.
3.2 [5]	3.2	[5]	22,5	56	n.v.t.
3.2 [6]	3.2	[6]	1,5	52	52
3.2 [6]	3.2	[6]	4,5	53	53
3.2 [6]	3.2	[6]	7,5	54	54
3.2 [6]	3.2	[6]	10,5	54	54
3.2 [6]	3.2	[6]	13,5	54	54
3.2 [6]	3.2	[6]	16,5	54	54
3.2 [6]	3.2	[6]	19,5	54	n.v.t.
3.2 [6]	3.2	[6]	22,5	54	n.v.t.
3.3 [1]	3.3	[1]	1,5	51	51
3.3 [1]	3.3	[1]	4,5	52	52
3.3 [1]	3.3	[1]	7,5	53	53
3.3 [1]	3.3	[1]	10,5	53	53
3.3 [1]	3.3	[1]	13,5	53	53
3.4 [1]	3.4	[1]	1,5	50	50
3.4 [1]	3.4	[1]	4,5	51	51
3.4 [1]	3.4	[1]	7,5	52	52
3.4 [1]	3.4	[1]	10,5	52	52
3.4 [1]	3.4	[1]	13,5	52	52
3.5 [1]	3.5	[1]	1,5	50	50
3.5 [1]	3.5	[1]	4,5	51	51
3.5 [1]	3.5	[1]	7,5	52	52
3.5 [1]	3.5	[1]	10,5	52	52
3.5 [1]	3.5	[1]	13,5	52	52
3.6 [1]	3.6	[1]	1,5	50	50
3.6 [1]	3.6	[1]	4,5	50	50
3.6 [1]	3.6	[1]	7,5	51	51
3.6 [1]	3.6	[1]	10,5	51	51
3.6 [1]	3.6	[1]	13,5	52	52
3.7 [1]	3.7	[1]	1,5	49	49
3.7 [1]	3.7	[1]	4,5	50	50
3.7 [1]	3.7	[1]	7,5	51	51
3.7 [1]	3.7	[1]	10,5	51	51
3.7 [1]	3.7	[1]	13,5	51	51
3.8 [1]	3.8	[1]	1,5	49	49

Nummer	Bouwblok	Volgnummer	Hoogte [m]	Variant 1	Variant 2
				L _{den} [dB]	L _{den} [dB]
3.8 [1]	3.8	[1]	4,5	50	50
3.8 [1]	3.8	[1]	7,5	50	50
3.8 [1]	3.8	[1]	10,5	51	51
3.8 [1]	3.8	[1]	13,5	51	51
3.9 [1]	3.9	[1]	1,5	49	49
3.9 [1]	3.9	[1]	4,5	49	49
3.9 [1]	3.9	[1]	7,5	50	50
3.9 [1]	3.9	[1]	10,5	50	50
3.9 [1]	3.9	[1]	13,5	50	50
4.1 [1]	4.1	[1]	7,5	47	48
4.1 [1]	4.1	[1]	10,5	47	48
4.14 [1]	4.14	[1]	1,5	55	55
4.14 [1]	4.14	[1]	4,5	55	55
4.14 [1]	4.14	[1]	7,5	55	55
4.14 [1]	4.14	[1]	10,5	55	55
4.14 [1]	4.14	[1]	13,5	55	n.v.t.
4.14 [1]	4.14	[1]	16,5	55	n.v.t.
4.1 [2]	4.1	[2]	1,5	50	50
4.1 [2]	4.1	[2]	4,5	51	51
4.1 [2]	4.1	[2]	7,5	51	51
4.1 [2]	4.1	[2]	10,5	51	51
4.1 [2]	4.1	[2]	13,5	51	n.v.t.
4.1 [2]	4.1	[2]	16,5	51	n.v.t.
4.15 [2]	4.15	[2]	1,5	55	55
4.15 [2]	4.15	[2]	4,5	55	55
4.15 [2]	4.15	[2]	7,5	55	55
4.15 [2]	4.15	[2]	10,5	55	55
4.15 [2]	4.15	[2]	13,5	55	n.v.t.
4.15 [2]	4.15	[2]	16,5	55	n.v.t.
4.16 [2]	4.16	[2]	1,5	55	55
4.16 [2]	4.16	[2]	4,5	55	55
4.16 [2]	4.16	[2]	7,5	55	55
4.16 [2]	4.16	[2]	10,5	55	55
4.16 [2]	4.16	[2]	13,5	55	n.v.t.
4.16 [2]	4.16	[2]	16,5	55	n.v.t.
4.17 [2]	4.17	[2]	1,5	55	55
4.17 [2]	4.17	[2]	4,5	55	55
4.17 [2]	4.17	[2]	7,5	55	55
4.17 [2]	4.17	[2]	10,5	55	55
4.17 [2]	4.17	[2]	13,5	55	n.v.t.
4.17 [2]	4.17	[2]	16,5	55	n.v.t.
4.18 [2]	4.18	[2]	1,5	55	55
4.18 [2]	4.18	[2]	4,5	55	55
4.18 [2]	4.18	[2]	7,5	55	55
4.18 [2]	4.18	[2]	10,5	55	55
4.18 [2]	4.18	[2]	13,5	55	n.v.t.
4.18 [2]	4.18	[2]	16,5	55	n.v.t.
4.19 [2]	4.19	[2]	1,5	55	55
4.19 [2]	4.19	[2]	4,5	55	55
4.19 [2]	4.19	[2]	7,5	56	56
4.19 [2]	4.19	[2]	10,5	55	55

Nummer	Bouwblok	Volgnummer	Hoogte [m]	Variant 1	Variant 2
				L _{den} [dB]	L _{den} [dB]
4.19 [2]	4.19	[2]	13,5	55	n.v.t.
4.19 [2]	4.19	[2]	16,5	55	n.v.t.
4.14 [5]	4.14	[5]	10,5	47	48
4.1 [7]	4.1	[7]	1,5	55	55
4.1 [7]	4.1	[7]	4,5	56	56
4.1 [7]	4.1	[7]	7,5	56	56
4.1 [7]	4.1	[7]	10,5	56	56
4.1 [7]	4.1	[7]	13,5	56	n.v.t.
4.1 [7]	4.1	[7]	16,5	55	n.v.t.
4.14 [7]	4.14	[7]	1,5	49	49
4.14 [7]	4.14	[7]	4,5	50	50
4.14 [7]	4.14	[7]	7,5	50	50
4.14 [7]	4.14	[7]	10,5	50	50
4.14 [7]	4.14	[7]	13,5	50	n.v.t.
4.14 [7]	4.14	[7]	16,5	50	n.v.t.
7.1 [1]	7.1	[1]	1,5	48	48
7.1 [1]	7.1	[1]	4,5	49	49
7.1 [1]	7.1	[1]	7,5	49	49
7.1 [1]	7.1	[1]	10,5	49	49
7.1 [1]	7.1	[1]	13,5	49	n.v.t.
7.1 [1]	7.1	[1]	16,5	49	n.v.t.
7.18 [1]	7.18	[1]	1,5	55	55
7.18 [1]	7.18	[1]	4,5	55	55
7.18 [1]	7.18	[1]	7,5	55	55
7.18 [1]	7.18	[1]	10,5	55	55
7.18 [1]	7.18	[1]	13,5	55	n.v.t.
7.18 [1]	7.18	[1]	16,5	55	n.v.t.
7.19 [1]	7.19	[1]	1,5	55	55
7.19 [1]	7.19	[1]	4,5	55	55
7.19 [1]	7.19	[1]	7,5	55	55
7.19 [1]	7.19	[1]	10,5	55	55
7.19 [1]	7.19	[1]	13,5	55	n.v.t.
7.19 [1]	7.19	[1]	16,5	55	n.v.t.
7.17 [2]	7.17	[2]	10,5	47	48
7.1 [4]	7.1	[4]	1,5	55	55
7.1 [4]	7.1	[4]	4,5	55	55
7.1 [4]	7.1	[4]	7,5	55	55
7.1 [4]	7.1	[4]	10,5	55	55
7.1 [4]	7.1	[4]	13,5	55	n.v.t.
7.1 [4]	7.1	[4]	16,5	55	n.v.t.
7.18 [4]	7.18	[4]	1,5	49	49
7.18 [4]	7.18	[4]	4,5	50	50
7.18 [4]	7.18	[4]	7,5	50	50
7.18 [4]	7.18	[4]	10,5	50	50
7.18 [4]	7.18	[4]	13,5	50	n.v.t.
7.18 [4]	7.18	[4]	16,5	50	n.v.t.
7.20 [1]	7.20	[1]	1,5	55	55
7.20 [1]	7.20	[1]	4,5	55	55
7.20 [1]	7.20	[1]	7,5	55	55
7.20 [1]	7.20	[1]	10,5	55	55
7.20 [1]	7.20	[1]	13,5	55	n.v.t.

Nummer	Bouwblok	Volgnummer	Hoogte [m]	Variant 1	Variant 2
				L _{den} [dB]	L _{den} [dB]
7.20 [1]	7.20	[1]	16,5	55	n.v.t.
7.21 [1]	7.21	[1]	1,5	55	55
7.21 [1]	7.21	[1]	4,5	55	55
7.21 [1]	7.21	[1]	7,5	55	55
7.21 [1]	7.21	[1]	10,5	55	55
7.21 [1]	7.21	[1]	13,5	55	n.v.t.
7.21 [1]	7.21	[1]	16,5	55	n.v.t.
7.22 [1]	7.22	[1]	1,5	55	55
7.22 [1]	7.22	[1]	4,5	55	55
7.22 [1]	7.22	[1]	7,5	55	55
7.22 [1]	7.22	[1]	10,5	55	55
7.22 [1]	7.22	[1]	13,5	55	n.v.t.
7.22 [1]	7.22	[1]	16,5	55	n.v.t.
7.23 [1]	7.23	[1]	1,5	55	55
7.23 [1]	7.23	[1]	4,5	55	55
7.23 [1]	7.23	[1]	7,5	55	55
7.23 [1]	7.23	[1]	10,5	55	55
7.23 [1]	7.23	[1]	13,5	55	n.v.t.
7.23 [1]	7.23	[1]	16,5	55	n.v.t.
7.24 [1]	7.24	[1]	1,5	55	55
7.24 [1]	7.24	[1]	4,5	55	55
7.24 [1]	7.24	[1]	7,5	55	55
7.24 [1]	7.24	[1]	10,5	55	55
7.24 [1]	7.24	[1]	13,5	55	n.v.t.
7.24 [1]	7.24	[1]	16,5	55	n.v.t.



BIJLAGE: 3D WEERGAVE GELUIDBELASTING

ampuslaan
variant: maximale gebouwhoogte
unne deklaag type A
eluidbelasting (incl. aftrek)
≤ 48 dB
49 - 53 dB
54 - 58 dB
≥ 59 dB

