

Opdrachtgever: Stichting Landgoed Slot Schaesberg

Contactpersoon: de heer A. Klein

Uitgevoerd door: WINDMILL
Milieu I Management I Advies
Postbus 5
6267 ZG Cadier en Keer
www.adviesburowindmill.com
info@wmma.nl
Tel. 043 407 09 71

Contactpersoon: ing. R.J.A. Alferink

Datum: 2 september 2016

Rapportnummer: P2014.236.07-01

Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï ten behoeve van
de herinrichting van de aansluiting van de Slot
Schaesberglaan op de Hompertsweg

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
2	Uitgangspunten	4
2.1	Situering	4
2.2	Gegevens wegen	4
2.3	Rekenmethode	5
3	Toetsingskader	6
3.1	Geluidzones	6
3.2	Maximaal toegestane geluidbelasting bij wijzigingen aan een weg	6
3.3	Wettelijke aftrek	7
4	Rekenmodel en rekenresultaten	9
4.1	Rekenmodel	9
4.2	Rekenresultaten	9
5	Conclusie	10

Bijlagen

- I Verkeersintensiteiten
- II Invoergegevens rekenmodel
- III Rekenresultaten

1 Inleiding

In opdracht van Stichting Landgoed Slot Schaesberg is door Windmill Milieu en Management een akoestisch onderzoek uitgevoerd ten behoeve van de herinrichting van de aansluiting van de Slot Schaesberglaan op de Hompertsweg. De herinrichting betreft het verplaatsen van de aansluiting.

Conform het gestelde in de Wet geluidhinder is een onderzoek uitgevoerd naar de geluidbelasting ter plaatse van geluidgevoelige bestemmingen (woningen) binnen het aandachtsgebied voor geluid vanwege de her in te richten wegdelen: de wettelijk vastgestelde zone.

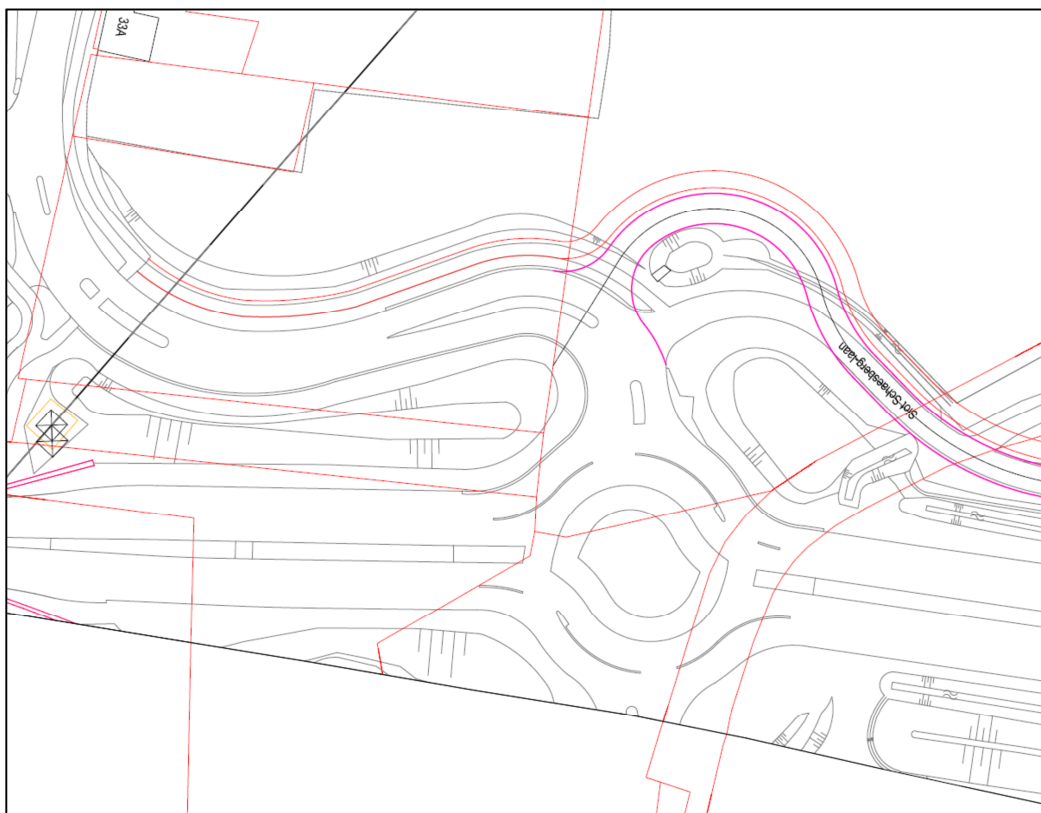
Aan de hand van het akoestisch onderzoek is bepaald of er sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Hiervan is sprake indien de geluidbelasting (vanwege gezoneerde wegen) ter plaatse van de bestaande en geprojecteerde woningen toeneemt met 2 dB of meer.

Het onderzoek is uitgevoerd volgens de regels van het Reken en meetvoorschrift geluid 2012. In voorliggende rapportage zijn de uitgangspunten, rekenresultaten en conclusies van het onderzoek beschreven.

2 Uitgangspunten

2.1 Situering

Het plan betreft het herinrichten van de aansluiting van de Slot Schaesberglaan op de Hompertsweg. De herinrichting betreft het verplaatsen van de aansluiting. De globale ligging van de aansluiting is in onderstaande figuur 2.1 weergegeven.



Figuur 2.1: Nieuwe aansluiting Slot Schaesberglaan

2.2 Gegevens wegen

Door de gemeente zijn shape-bestanden aangereikt uit het verkeersmodel aangaande de totale verkeersintensiteit en de verdelingen per beoordelingsperiode. De gegevens hebben betrekking op de jaren 2010 en 2030 (zie bijlage I). De verkeersintensiteit bedraagt op de Hompertsweg 11.500 motorvoertuigen per etmaal in 2010 en 6.900 motorvoertuigen per etmaal in 2030. Uit de aangereikte gegevens blijkt dat in de toekomst de verkeersintensiteit op de Hompertsweg fors afneemt. De afname houdt verband met het gereedkomen van de Buitenring Parkstad Limburg.

Voor het akoestisch onderzoek dient de geluidbelasting bepaald te worden in het jaar voor gereedkomen van de herinrichting (2016) en 10 jaren daarna (2027). Hierom zijn

de intensiteiten lineair geïnterpoleerd. In het toekomstige jaar 2027 zijn de aantallen bezoekers ten behoeve van het plan Slot Schaesberg hier bij opgeteld.

Het toekomstige plan Slot Schaesberg heeft zelf ook een verkeersaantrekkende werking. In het document "Parkeren en ontsluitingsstructuur – Stichting Slot Schaesberg Landgraaf" met kenmerk 20150916-LAN141-P&O-V01 d.d. 16 september 2015 is de verkeersaantrekkende werking van het gehele plan beschreven. In paragraaf 3.3 van voornoemd rapport is de verkeersgeneratie beschreven vanwege het plan Slot Schaesberg. Ten aanzien van de verkeersgeneratie ten behoeve van het plan Slot Schaesberg is uitgegaan van 1.224 verkeersbewegingen per etmaal. Als worst-case zijn alle voertuigbewegingen van en naar het plan opgeteld bij de aangeleverde etmaalintensiteiten voor de Hompertsweg en is er geen rekening mee gehouden dat de meeste voertuigen direct richting de euriogeweg rijden.

De in het akoestisch onderzoek gehanteerde gegevens zijn in tabel 2.1 samengevat.

Tabel 2.1: Verkeersintensiteiten 2027

Weg	Cat.	Periode			Etmaal-intensiteit	
		Dag 07-19 uur	Avond 19-23 uur	Nacht 23-07 uur	2016	2027
Hompertsweg	%uur	6,5	3,1	1,2	10.120	7.590 + 1.224
	%lv	77,7	85,6	69,4		
	%mv	16,3	9,1	20,0		
	%zv	6,1	5,3	10,6		

%uur percentage motorvoertuigen per uur in de betreffende periode

%lv percentage aandeel lichte motorvoertuigen in de betreffende periode

%mv percentage aandeel middelzware motorvoertuigen in de betreffende periode

%zv percentage aandeel zware motorvoertuigen in de betreffende periode

De maximaal toegestane snelheid ter hoogte van het plangebied bedraagt op de Hompersweg 50 km/uur. Het wegdektype bestaat uit dicht asfaltbeton (referentiewegdek W0).

2.3 Rekenmethode

De te verwachten geluidbelastingen vanwege het wegverkeer zijn bepaald conform Standaard Rekenmethode II zoals beschreven in het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Hiertoe is gebruik gemaakt van het computerprogramma Geomilieu, versie 3.11. In bijlage II is een overzicht opgenomen van de invoergegevens van de objecten, bodemgebieden en andere relevante parameters zoals deze in het rekenmodel zijn opgenomen.

De geluidbelastingen zijn inzichtelijk gemaakt ter plaatse van de woningen binnen de wettelijk vastgestelde zone.

3 Toetsingskader

Comform de Wet geluidhinder dient overeenkomstig het gestelde in artikel 1 van deze Wet met betrekking tot de geluidbelasting van een weg de Europese dosismaat L_{den} in dB te worden bepaald. De Wet geluidhinder geeft grenswaarden ten aanzien van de geluidbelasting op de gevels van woningen.

3.1 Geluidzones

Overeenkomstig artikel 74 van de Wet geluidhinder heeft een weg een zone die zich uitstrekt vanaf de as van de weg. De breedte van de zone wordt, overeenkomstig artikel 75 van de Wet, aan weerszijden van de weg gemeten vanaf de buitenste begrenzing van de buitenste rijstrook. Binnen deze zones worden eisen gesteld aan de geluidbelasting. Buiten de zones worden geen eisen gesteld. De ruimte boven en onder de weg behoort tot de zone langs de weg. Een weg is niet zoneplichtig indien deze is gelegen binnen een woonerf (artikel 74 lid 2a. Wet geluidhinder) of als voor de weg een maximum snelheid van 30 km/h geldt (artikel 74 lid 2b. Wet geluidhinder). De Luikerweg en de Zuidelijke Randweg hebben een maximaal toegelaten snelheid die hoger is dan 30 km/uur en zijn dus voorzien van een zone.

De breedte van de geluidzone van een weg is afhankelijk van het aantal rijstroken van de weg en de binnenstedelijke of buitenstedelijke ligging van de weg. In onderstaande tabel zijn de zonebreedtes uit artikel 74 lid 1 onder a en b van de Wet geluidhinder samengevat. De aangegeven breedte geldt aan weerszijden van de weg. De breedte van de geluidzones als functie van het aantal rijstroken van de weg en het soort gebied is weergegeven in tabel 3.1.

Tabel 3.1: Breedte geluidzones aan weerszijden van de weg in meters

Gebied	Aantal rijstroken	Breedte geluidzones in meter (art. 74)
Stedelijk	1 of 2 rijstroken	200
	3 of meer rijstroken	350
Buitenstedelijk	1 of 2 rijstroken	250
	3 of 4 rijstroken	400
	5 of meer rijstroken	600

De zonebreedte van dat deel van de Hompertsweg, dat buiten de bebouwde kom is gelegen, bedraagt 250 meter. De zonebreedte van dat deel van de Hompertsweg, dat binnen de bebouwde kom is gelegen, bedraagt 200 meter. De Slot Schaesberglaan is een 30 km/uur-weg. deze weg is niet van een zone voorzien.

3.2 Maximaal toegestane geluidbelasting bij wijzigingen aan een weg

De regels voor wijziging aan een bestaande weg zoals die zijn opgenomen in de Wet geluidhinder houden er rekening mee dat niet alle wijzigingen aan een weg ook leiden tot een verhoging van de geluidbelasting. Bijgevolg is in de Wet geluidhinder bepaald dat een toetsing aan grenswaarden uitsluitend plaats dient te vinden als er sprake is van 'reconstructie' zoals gedefinieerd in de Wet geluidhinder.

Overeenkomstig de Wet geluidhinder is pas sprake van reconstructie als er een wijziging aan de weg plaatsvindt en de geluidbelasting in de toekomst ten opzichte van de situatie zonder aanpassingen met 2 dB (1,50 dB) of meer toeneemt. De referentiewaarde voor toetsing - of er sprake is van een toename van de geluidbelasting van 2 dB of meer - is de (heersende) geluidbelasting in de situatie vóór de geplande reconstructie (conform het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012). In voorliggend onderzoek is dit het jaar 2014. Hierbij wordt opgemerkt dat een toename van de geluidbelasting tot de voorkeursgrenswaarde van 48 dB altijd is toegestaan.

De toekomstige geluidbelasting is de geluidbelasting in het toekomstig maatgevende jaar zonder het treffen van maatregelen. Conform het Reken- en meetvoorschrift is dit tien jaar na het jaar waarin de wijzigingen op of aan de weg zijn gerealiseerd. In voorliggend onderzoek is hiervoor het jaar 2025 gehanteerd.

Voor geluidgevoelige bestemmingen waar in het verleden al eens een maximaal toelaatbare geluidbelasting is vastgesteld, geldt in afwijking van het voorgaande dat als referentiewaarde de laagste van de volgende twee waarden wordt aangehouden:

- de (heersende) geluidbelasting in het jaar vóór reconstructie;
- de eerder vastgestelde waarde.

Hogere waarden die in het verleden zijn vastgesteld als etmaalwaarde in dB(A) dienen - vanwege de wijzigingen van de Wet geluidhinder per 1 januari 2007 - eerst te worden omgerekend tot de nu te hanteren beoordelingsgrootte L_{den} in dB. Daarna kan volgens de hiervoor beschreven systematiek een vergelijking met de geluidbelasting in dB plaatsvinden teneinde de referentiewaarde te bepalen. Er zijn geen eerder afgegeven hogere waarden bekend..

Afhankelijk van de berekeningsresultaten kunnen zich de volgende situaties voordoen:

- Er is geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. De Wet geluidhinder legt verder geen beperkingen op.
- Er is sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Op grond van artikel 99 uit de Wet geluidhinder neemt het college van B&W van de gemeente een besluit tot reconstructie. Hierbij wordt besloten welke maatregelen dienen te worden getroffen, zodat in de toekomstige situatie de maximaal toelaatbare geluidbelasting niet wordt overschreden. De gemeente kan een hogere waarde voor de geluidbelasting dan de waarde vóór reconstructie toestaan (art. 100a uit de wet geluidhinder). Deze verhoging mag normaliter niet meer dan 5 dB bedragen. Indien de geluidbelasting echter elders als gevolg van de reconstructie afneemt met een gelijke waarde, is het toegestaan dat de toename meer dan 5 dB bedraagt. Deze hogere waarde voor de toelaatbare geluidbelasting mag echter de in de Wet gestelde maximale waarden niet overschrijden. Overeenkomstig het artikel 100a, lid B mag een eventueel te stellen hogere waarde nooit meer dan 68 dB bedragen.

3.3 Wettelijke aftrek

Op grond van verdere ontwikkelingen in de techniek en het treffen van geluidreducerende maatregelen aan de motorvoertuigen is te verwachten dat het wegverkeer in de toekomst minder geluid zal produceren dan momenteel het geval is. Binnen de Wet geluidhinder is in artikel 110g juncto artikel 3.4 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 de mogelijkheid geschapen om deze vermindering van de geluidproductie in de geluidbelasting door te voeren. Deze aftrek bedraagt:

- 3 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en de geluidsbelasting vanwege de weg zonder toepassing van artikel 110g van de Wet geluidhinder 56 dB is;
- 4 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en de geluidsbelasting vanwege de weg zonder toepassing van artikel 110g van de Wet geluidhinder 57 dB is;
- 2 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en de geluidsbelasting afwijkt van de onder a en b genoemde waarden;
- 5 dB voor de overige wegen;
- 0 dB bij de bepaling van de geluidwering van de gevel.

Voor de Hompertsweg bedraagt de wettelijke aftrek 5 dB.

4 Rekenmodel en rekenresultaten

4.1 Rekenmodel

Voor de huidige en toekomstige situatie is gebruik gemaakt van de door de opdrachtgever verstrekte tekeningen. Ook is de hoogteligging van de weg en de reeds aanwezige schermen aangereikt. De overige omgevingsparameters, zoals bodemverharding en gebouwen, zijn bepaald aan de hand van de hiervoor genoemde tekeningen en gegevens van het Kadaster (www.pdok.nl). In bijlage I is een figuur opgenomen met een overzicht van de objecten, bodemgebieden en andere relevante parameters zoals deze in de rekenmodellen zijn opgenomen. In de genoemde bijlagen is ook een gedetailleerd overzicht opgenomen van de invoergegevens van de wegen uit de rekenmodellen. De geluidbelastingen zijn bepaald ter plaatse van de binnen de zone van de betreffende wegen gelegen geluidgevoelige gebouwen (woningen). Overeenkomstig het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 zijn alle geluidbelastingen exclusief gevelreflectie (invalend geluid) berekend.

4.2 Rekenresultaten

de geluidbelasting ten gevolge van de Hompertsweg, inclusief de aftrek overeenkomstig artikel 110g van de Wet geluidhinder, bedraagt in de huidige situatie ten hoogste 63,2 dB (Hompertsweg 33A) en in de toekomstige situatie ten hoogste 62,6 dB. De Geluidbelasting neemt af met 0,6 dB. Er is geen sprake van een reconstructie in de zin van de wet geluidhinder.

Een volledig overzicht van de rekenrekenresultaten is opgenomen in bijlage III.

5 Conclusie

In opdracht van Stichting Landgoed Slot Schaesberg is door Windmill Milieu en Management een akoestisch onderzoek uitgevoerd ten behoeve van de herinrichting van de aansluiting van de Slot Schaesberglaan op de Hompertsweg. De herinrichting betreft het verplaatsen van de aansluiting.

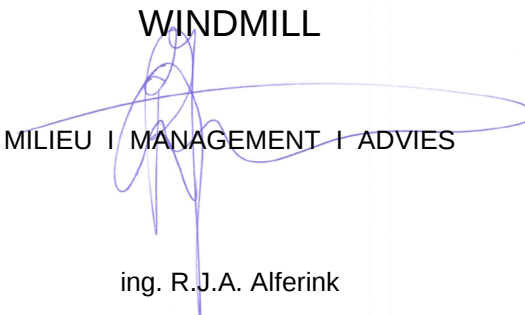
Conform het gestelde in de Wet geluidhinder is een onderzoek uitgevoerd naar de geluidbelasting ter plaatse van geluidgevoelige bestemmingen (woningen) binnen het aandachtsgebied voor geluid vanwege de herin te richten weggedelen: de wettelijk vastgestelde zone.

Aan de hand van het akoestisch onderzoek is bepaald of er sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Hiervan is sprake indien de geluidbelasting (vanwege gezoneerde wegen) ter plaatse van de bestaande en geprojecteerde woningen toeneemt met 2 dB of meer.

Het onderzoek is uitgevoerd volgens de regels van het Reken en meetvoorschrift geluid 2012. Door de fysieke wijzigingen aan Hompertsweg nemen de geluidbelastingen af met 0,6 dB.

Er is geen sprake van een reconstructie in de zin van de wet geluidhinder.

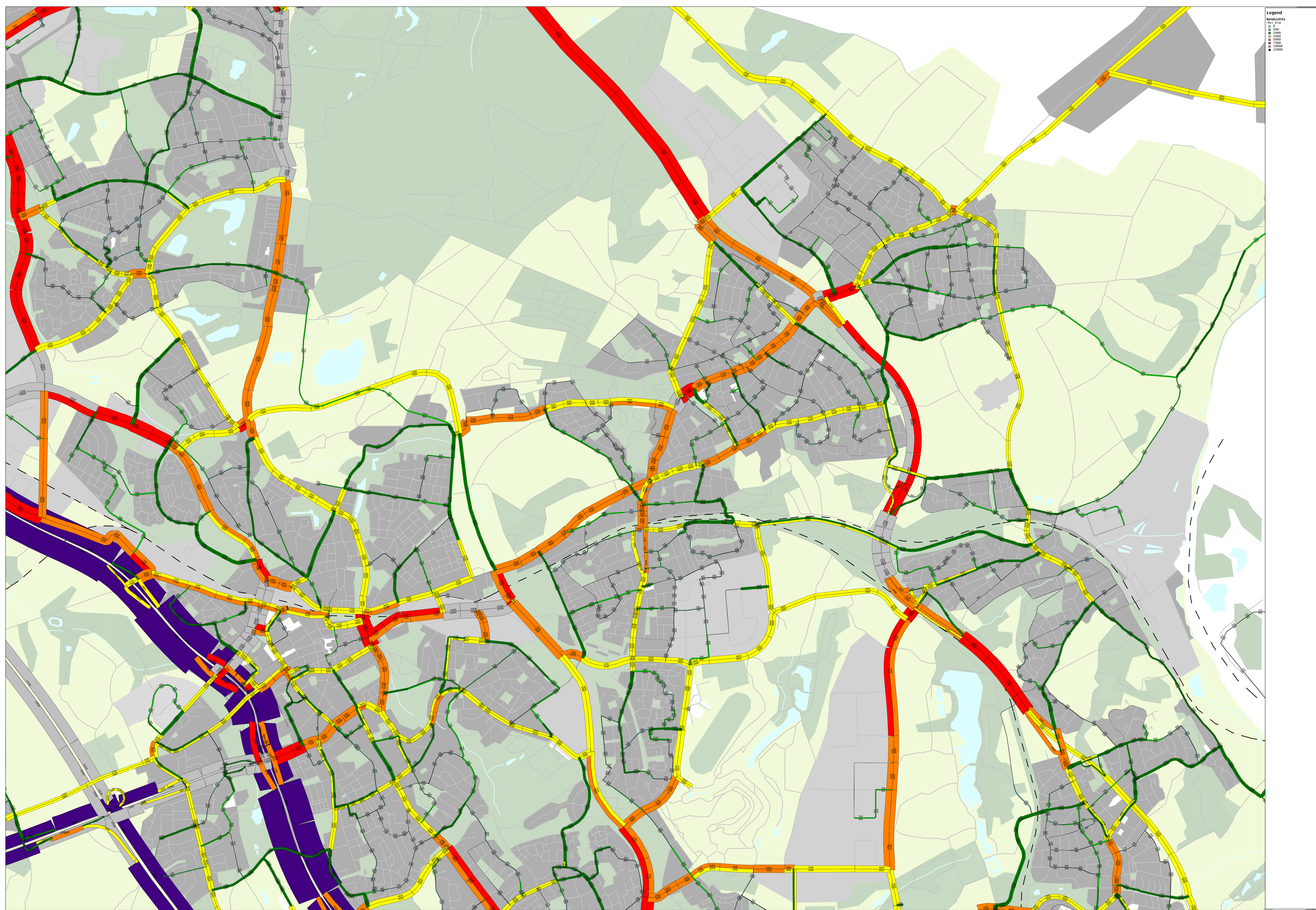
WINDMILL
MILIEU | MANAGEMENT | ADVIES



ing. R.J.A. Alferink

I. BIJLAGE

Verkeersgegevens



Legend
Bandwidths
Rv. E18

0 - 2000
2000 - 5000
5000 - 10000
10000 - 15000
15000 - 20000



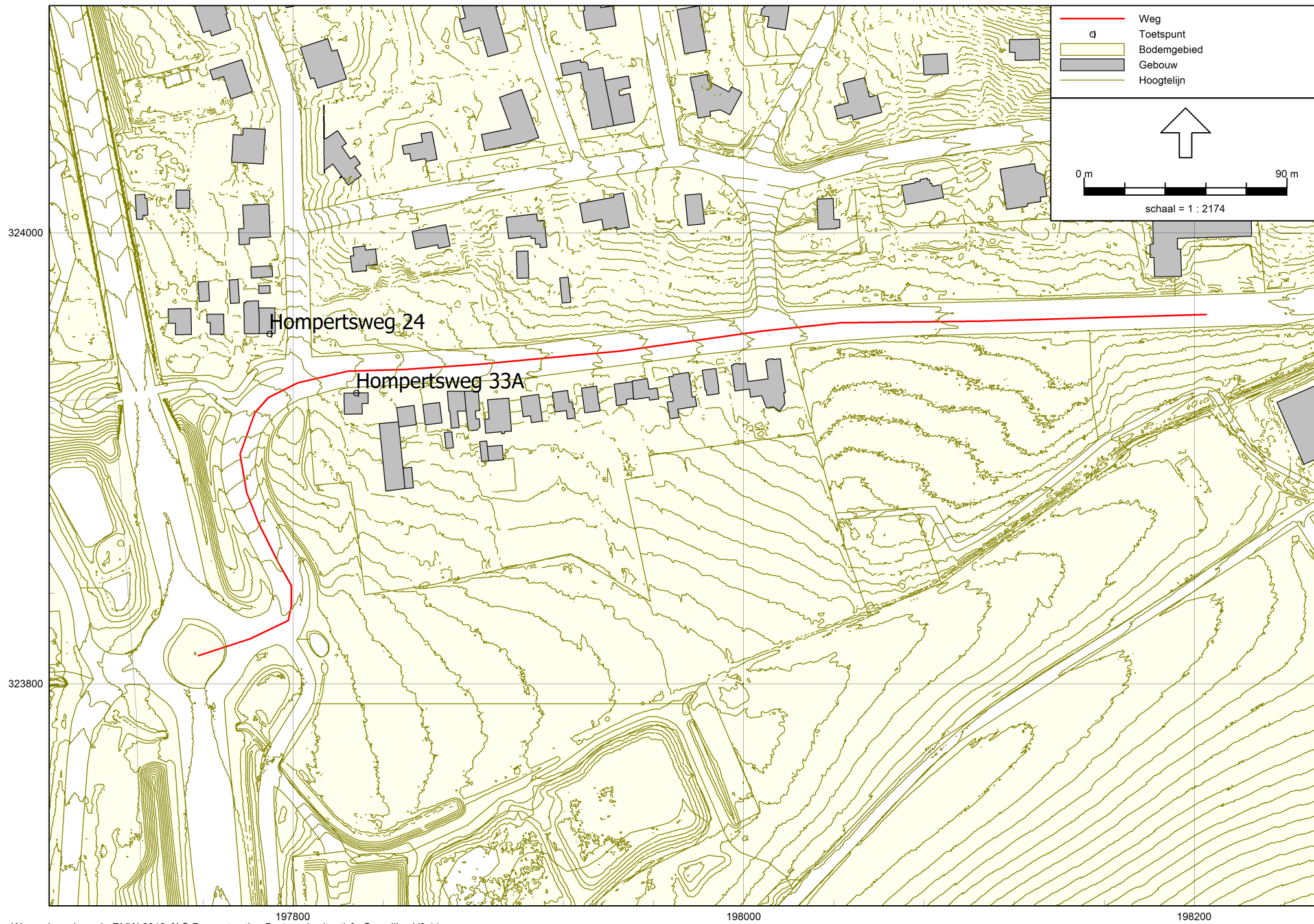


Legend
Bandwidth
Rv. E18

0
500
1000
2000
5000
7500
10000
15000

II. BIJLAGE

Invoergegevens rekenmodel



Model: Bestaande situatie
AO Reconstructie - Slot Schaesberg
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M	Hdef.	Type	Cpl	Cpl_W	Hbron	Helling	Wegdek	V(MR(D))	V(MR(A))	V(MR(N))	V(MR(P4))	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(LV(P4))
01	Hompertsweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0,75	0	W0	50	50	50	--	50	50	50	--

Model: Bestaande situatie
AO Reconstructie - Slot Schaesberg
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(MV(P4))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	V(ZV(P4))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%Int(P4)	%MR(D)	%MR(A)	%MR(N)	%MR(P4)
01	50	50	50	--	50	50	50	--	10120,00	6,50	3,10	1,20	--	--	--	--	--

Model: Bestaande situatie
AO Reconstructie - Slot Schaesberg
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LV(P4)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%MV(P4)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%ZV(P4)	MR(D)	MR(A)	MR(N)	MR(P4)	LV(D)	LV(A)	LV(N)	LV(P4)
01	77,70	85,60	69,40	--	16,30	9,10	20,00	--	6,10	5,30	10,60	--	--	--	--	--	511,11	268,54	84,28	--

Model: Bestaande situatie
AO Reconstructie - Slot Schaesberg
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	MV (D)	MV (A)	MV (N)	MV (P4)	ZV (D)	ZV (A)	ZV (N)	ZV (P4)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k
01	107,22	28,55	24,29	--	40,13	16,63	12,87	--	86,66	94,46	101,98	104,79	109,40	106,33	99,71	92,13

Model: Bestaande situatie
 AO Reconstructie - Slot Schaesberg
Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k
01	82,36	89,88	97,15	100,81	105,82	102,58	95,92	87,73	80,51	88,30	95,91	98,64	102,67	99,65	93,07

Model: Bestaande situatie
AO Reconstructie - Slot Schaesberg
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	LE (N) 8k	LE (P4) 63	LE (P4) 125	LE (P4) 250	LE (P4) 500	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
01	85,91	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Bestaande situatie
AO Reconstructie - Slot Schaesberg
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
001	Hompertsweg 33A	105,57	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
1	Hompertsweg 24	106,05	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja

Model: Toekomst situatie
AO Reconstructie - Slot Schaesberg
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M	Hdef.	Type	Cpl	Cpl_W	Hbron	Helling	Wegdek	V(MR(D))	V(MR(A))	V(MR(N))	V(MR(P4))	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(LV(P4))
01	Hompertsweg	0,00	--	Relatief	Verdeling	False	1,5	0,75	0	W0	50	50	50	--	50	50	50	--

Model: Toekomst situatie
AO Reconstructie - Slot Schaesberg
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(MV(P4))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	V(ZV(P4))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%Int(P4)	%MR(D)	%MR(A)	%MR(N)	%MR(P4)
01	50	50	50	--	50	50	50	--	8814,00	6,50	3,10	1,20	--	--	--	--	--

Model: Toekomst situatie
AO Reconstructie - Slot Schaesberg
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LV(P4)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%MV(P4)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%ZV(P4)	MR(D)	MR(A)	MR(N)	MR(P4)	LV(D)	LV(A)	LV(N)	LV(P4)
01	77,70	85,60	69,40	--	16,30	9,10	20,00	--	6,10	5,30	10,60	--	--	--	--	--	445,15	233,89	73,40	--

Model: Toekomst situatie
AO Reconstructie - Slot Schaesberg
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	MV (D)	MV (A)	MV (N)	MV (P4)	ZV (D)	ZV (A)	ZV (N)	ZV (P4)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k
01	93,38	24,86	21,15	--	34,95	14,48	11,21	--	86,06	93,86	101,38	104,19	108,80	105,73	99,11	91,53

Model: Toekomst situatie
AO Reconstructie - Slot Schaesberg
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k
01	81,76	89,28	96,55	100,21	105,22	101,98	95,32	87,13	79,91	87,70	95,31	98,04	102,07	99,05	92,47

Model: Toekomst situatie
AO Reconstructie - Slot Schaesberg
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	LE (N) 8k	LE (P4) 63	LE (P4) 125	LE (P4) 250	LE (P4) 500	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
01	85,31	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Toekomst situatie
AO Reconstructie - Slot Schaesberg
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
001	Hompertsweg 33A	105,57	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja
1	Hompertsweg 24	106,05	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja

III.BIJLAGE

Rekenresultaten

Rapport: Resultatentabel
Model: Bestaande situatie
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)
Groep:
Groepsreductie: Nee

Naam							
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden	
001_A	Hompertsweg 33A	1,50	66,5	62,7	59,9	68,1	
001_B	Hompertsweg 33A	4,50	66,6	62,8	60,0	68,2	
1_A	Hompertsweg 24	1,50	60,1	56,4	53,5	61,8	
1_B	Hompertsweg 24	4,50	61,0	57,2	54,4	62,6	

Rapport: Resultatentabel
Model: Toekomst situatie
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)
Groep:
Groepsreductie: Nee

Naam							
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden	
001_A	Hompertsweg 33A	1,50	65,9	62,1	59,3	67,5	
001_B	Hompertsweg 33A	4,50	66,0	62,2	59,4	67,6	
1_A	Hompertsweg 24	1,50	59,5	55,8	52,9	61,2	
1_B	Hompertsweg 24	4,50	60,4	56,6	53,8	62,0	