

Handreiking onderbouwing verkeersgegevens

BSV, mei 2023

1. Inleiding

Aan de basis van elk akoestisch onderzoek voor wegverkeerslawaai liggen verkeersgegevens. Ze zijn medebepalend voor de hoogte van de geluidbelasting die wordt berekend. Het is dan ook belangrijk dat deze verkeersgegevens zijn onderbouwd. In bijlage 1 van het Reken- en meetvoorschrift is hierover onder andere het volgende opgenomen.

In het akoestisch rapport betreffende wegverkeerslawaai worden vermeld:

4.2.

De gehanteerde verkeersintensiteiten per etmaal, de gehanteerde jaargemiddelde verkeersintensiteiten per uur in de drie etmaalperioden alsmede de verkeerssnelheden van de motorvoertuigen, genoemd in paragraaf 1.1 van bijlage III van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, op de betreffende weg(gedeelten).

4.3

Een onderbouwing van de onder 4.2 bedoelde gegevens, eventueel door verwijzing naar publicaties en rapporten als die algemeen toegankelijk zijn.

Bij de beoordeling van subsidieaanvragen en saneringsprogramma's toetst BSV of de verkeersgegevens aanwezig zijn, of de onderbouwing ervan toereikend is en of de gegevens juist zijn verwerkt in het akoestisch onderzoek. Ondanks deze toetsing, blijft de aanvrager in eerste aanleg verantwoordelijk voor de juistheid van de gehanteerde verkeerscijfers. BSV beschikt immers niet over de lokale kennis om de gegevens kwantitatief te beoordelen. De toetsing van BSV heeft een kwalitatief karakter.

In deze handreiking geven wij aan waar de verkeersgegevens minimaal aan moeten voldoen.

2. Herkomst verkeersgegevens

Een akoestisch onderzoek dat gebruikt wordt voor de sanering, gaat voor de verkeersgegevens uit van een realistisch prognosejaar, minimaal 10 jaar na het akoestisch onderzoek. In de regel worden deze prognoses gebaseerd op één van de volgende methoden.

1. Tellingen met toepassing van een autonoom groeipercentage om te komen tot de intensiteiten in het prognosejaar.
2. Verkeersintensiteiten uit een verkeersmodel, werkdagintensiteiten omgezet naar weekdagintensiteiten.
3. Verkeersgegevens uit een voor geluidberekeningen geschikt model dat vanuit een verkeersmodel is gegenereerd.
4. Verkeersgegevens uit een kaart op basis van een combinatie van tellingen, verkeersmodellen en andere gegevensbronnen, geschikt voor bijvoorbeeld de basisgeluidemissie volgens de Omgevingswet.

Welke onderbouwing BSV verwacht in deze vier gevallen, is hierna beschreven. Mochten de

verkeersgegevens uit een andere bron komen, kan wellicht een onderbouwing naar analogie van onderstaande beschrijvingen worden gegeven.

3. De onderbouwing

3.1 Tellingen

Bij het gebruik van tellingen als basis voor de verkeersprognoses moeten deze representatief zijn. De tellingen mogen daarom niet al lang geleden zijn verricht en in de periode waarin de tellingen zijn verricht mogen zich geen uitzonderlijke omstandigheden hebben voorgedaan. De telgegevens moeten worden toegevoegd aan het akoestisch onderzoek.

In de regel wordt op de tellingen een groeipercentage toegepast. Dit percentage moet nader zijn toegelicht. Bijvoorbeeld wordt hierbij verwezen naar een trend in telgegevens. Indien een dergelijke trend in telgegevens niet voorhanden is, moet een redelijk ander groeipercentage worden gebruikt dat nader is toegelicht.

3.2 Verkeersmodel

Als een verkeersmodel is gebruikt, dient de onderbouwing uit het volgende te bestaan.

- In het akoestisch rapport moet zijn opgenomen welk verkeersmodel en welk scenario is gebruikt.
- Afbeeldingen uit het verkeersmodel waarin voor de relevante wegen de etmaalintensiteiten in het uitgangsjaar en het prognosejaar worden weergegeven. Indien de verkeersintensiteiten in werkdaggemiddelden zijn weergegeven aangeven hoe deze zijn omgezet naar wekdaggemiddelden. Deze gegevens mogen ook worden opgenomen in een tabel, bijvoorbeeld tabel.
- Als er ontwikkelingen zijn die rechtstreeks effect hebben op de verkeersprognose op de betreffende weg, bijvoorbeeld een wijziging of aanleg nieuwe woonwijk, dit graag aangeven.
- De technische rapportage van het verkeersmodel en rapportages van eventuele updates hoeven niet bij het saneringsprogramma te worden gevoegd. Als BSV de onderbouwende stukken nodig heeft, vragen wij deze bij u op. Indien deze gegevens openbaar toegankelijk zijn is het goed om een verwijzing in het akoestisch rapport op te nemen.

3.3 Rekenmodel vanuit een verkeersmodel

Als de verkeersgegevens uit een model komen dat geschikt is voor geluidberekeningen en gegenereerd is uit een verkeersmodel, dient de onderbouwing uit het volgende te bestaan.

- In het akoestisch rapport moet zijn opgenomen welk verkeersmodel ten grondslag ligt aan het rekenmodel en welk scenario is gebruikt.
- Afbeeldingen uit het rekenmodel waarin voor de relevante wegen de etmaalintensiteit in het uitgangsjaar en het prognosejaar worden weergegeven. Deze gegevens mogen eventueel ook worden opgenomen in een tabel, bijvoorbeeld tabel 1.
- Als er ontwikkelingen zijn die rechtstreeks effect hebben op de verkeersprognose op de betreffende weg, bijvoorbeeld een wijziging of aanleg nieuwe woonwijk, dit graag aangeven.
- De technische rapportage van het verkeersmodel of geluidrekenmodel hoeven niet bij het saneringsprogramma te worden gevoegd. Als BSV de onderbouwende stukken nodig heeft, vragen wij deze bij u op. Indien deze gegevens openbaar toegankelijk zijn is het goed om een verwijzing in het akoestisch rapport op te nemen.

3.4 Verkeersgegevens uit een combinatie van gegevensbronnen

Als de verkeersgegevens komen uit een kaart op basis van een combinatie van tellingen, verkeersmodellen en andere gegevensbronnen, bijvoorbeeld voor de basisgeluidemissie volgens de Omgevingswet, dient de onderbouwing uit het volgende te bestaan.

- In het akoestisch rapport moet een beschrijving zijn opgenomen van welke gegevens ten grondslag liggen aan de kaart met verkeersintensiteiten. Bijvoorbeeld welk verkeersmodel, tellingen en andere gegevensbronnen.
- Afbeeldingen uit de kaart waarin voor de relevante wegen de etmaalintensiteit in het uitgangsjaar en het prognosejaar worden weergegeven. Deze gegevens mogen eventueel ook worden opgenomen in een tabel, bijvoorbeeld tabel 1.
- Als er ontwikkelingen zijn die rechtstreeks effect hebben op de verkeersprognose op de betreffende weg, bijvoorbeeld een wegwijziging of aanleg nieuwe woonwijk, dit graag aangeven.
- De technische rapportage van hoe de intensiteitenkaart tot stand gekomen is hoeft niet bij het saneringsprogramma te worden gevoegd. Als BSV de onderbouwende stukken nodig heeft, vragen wij deze bij u op. Indien deze gegevens openbaar toegankelijk zijn is het goed om een verwijzing in het akoestisch rapport op te nemen.

4. Prognosejaar

Het kan voorkomen dat tussen het indienen van het eerste akoestisch onderzoek en de goedkeuring van het rapport enige tijd gaat zitten, waardoor het prognosejaar niet meer 10 jaar na het akoestisch onderzoek ligt. Het prognosejaar kan worden opgehoogd door een realistische autonome groei op de verkeersgegevens toe te passen. Als er weinig autonome groei wordt verwacht zou een tekstuele onderbouwing kunnen worden opgenomen voor het in het onderzoek gehanteerde prognosejaar, dat in dit geval representatief zou kunnen zijn voor het actuele prognosejaar.

5. Akoestisch rapport

BSV ziet, met het oog op de inzichtelijkheid, graag het volgende in het akoestisch rapport.

- In de hoofdtekst van het akoestisch onderzoek een tabel met de belangrijkste gehanteerde verkeersgegevens. Dit maakt dat deze gegevens ook voor bewoners duidelijk en inzichtelijk zijn. Zie bijvoorbeeld tabel 1.
- De onderbouwing van de verkeersgegevens mag verder in de hoofdtekst, maar ook in bijlagen worden opgenomen.

Tabel 1

VERKEERSGEGEVENS EN UITGANGSPUNTEN					
Naam en versie verkeersmodel					
Toekomstscenario					
Basisjaar					
Prognosejaar					
Relevante ontwikkelingen (indien van toepassing)					
Wegvak	Wegvak/Modelnummer	Verkeersintensiteit uitgangsjaar (weekdaggemiddelde)	Verkeersintensiteit prognosejaar (weekdaggemiddelde)	Voertuigsnelheid (km/u)	Type wegdek