

Notitie onderbouwing verkeersgegevens

BSV, 29 april 2015

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 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 notitie geven wij aan waar de verkeersgegevens minimaal aan moeten voldoen.

2. Herkomst verkeersgegevens

Een akoestisch onderzoek dat gebruikt wordt voor de sanering, richt zich normaal gesproken op het toekomstig maatgevend jaar (10 jaar na dato). Hierbij wordt dus gebruik gemaakt van prognoses. In de regel worden deze prognoses gebaseerd op één van de volgende methoden:

1. Tellingen in een basisjaar met toepassing van een autonoom groeipercentage;
2. Een voor eenieder toegankelijk en openbaar verkeersmodel;
3. Een niet-openbaar en toegankelijk verkeersmodel.

Welke onderbouwing BSV verwacht in deze drie gevallen, is hierna beschreven.

3. De onderbouwing

3.1 Tellingen

Indien geen verkeersmodel maar tellingen als basis zijn gebruikt voor de verkeersprognoses, dan moeten deze tellingen representatief zijn. De tellingen mogen derhalve niet reeds 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. Bij voorkeur 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. Een onderbouwing dat een landelijk/regionaal groeipercentage is gebruikt, is daarbij niet zonder meer voldoende. De specifieke omstandigheden in de gemeente en van de betrokken weg, moeten in de overweging worden genomen.

3.2 Een voor eenieder toegankelijk en openbaar verkeersmodel

Indien een verkeersmodel is gebruikt dat voor eenieder toegankelijk en openbaar is, moet een verwijzing naar deze algemeen toegankelijke bron in het akoestisch rapport zijn opgenomen. Uit deze bron moeten tenminste de gegevens terug te vinden zijn die in paragraaf 3.3 als onderbouwing worden gevraagd.

3.3 Een niet-openbaar toegankelijk verkeersmodel

Indien een verkeersmodel is gebruikt dat niet openbaar is, dient de onderbouwing uit het volgende te bestaan:

- het akoestisch rapport waarin moet zijn opgenomen welk verkeersmodel is gebruikt en welk scenario is gebruikt;
- toegezonden leesbare uitsnedes/plots uit het verkeersmodel waaruit voor de relevante wegen de etmaalintensiteit blijkt in het uitgangsjaar van het verkeersmodel. Hierbij moet duidelijk zijn dat het om **weekdaggemiddelden** gaat en welk jaar het uitgangsjaar betreft. Het uitgangsjaar is het basisjaar waar het model op is gebaseerd.
- toegezonden leesbare uitsnedes/plots uit het verkeersmodel waaruit voor de relevante wegen de etmaalintensiteit blijkt in het prognosejaar van het verkeersmodel. Hierbij moet duidelijk zijn dat het om **weekdaggemiddelden** gaat en welk jaar het prognosejaar betreft.
- een toegevoegde opsomming van de relevante ontwikkelingen die leiden tot het verschil in intensiteiten tussen en uitgangsjaar en het prognosejaar.

Een voorbeeld van een uitsnede uit een verkeersmodel is bijgevoegd.

4. De verwerking in het rapport

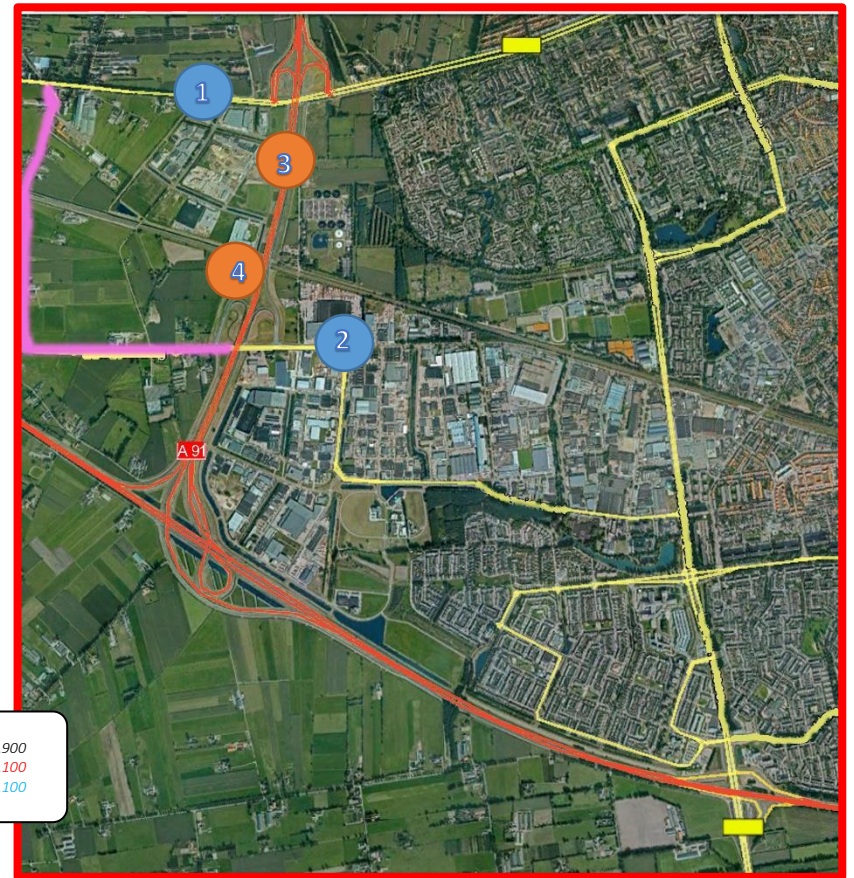
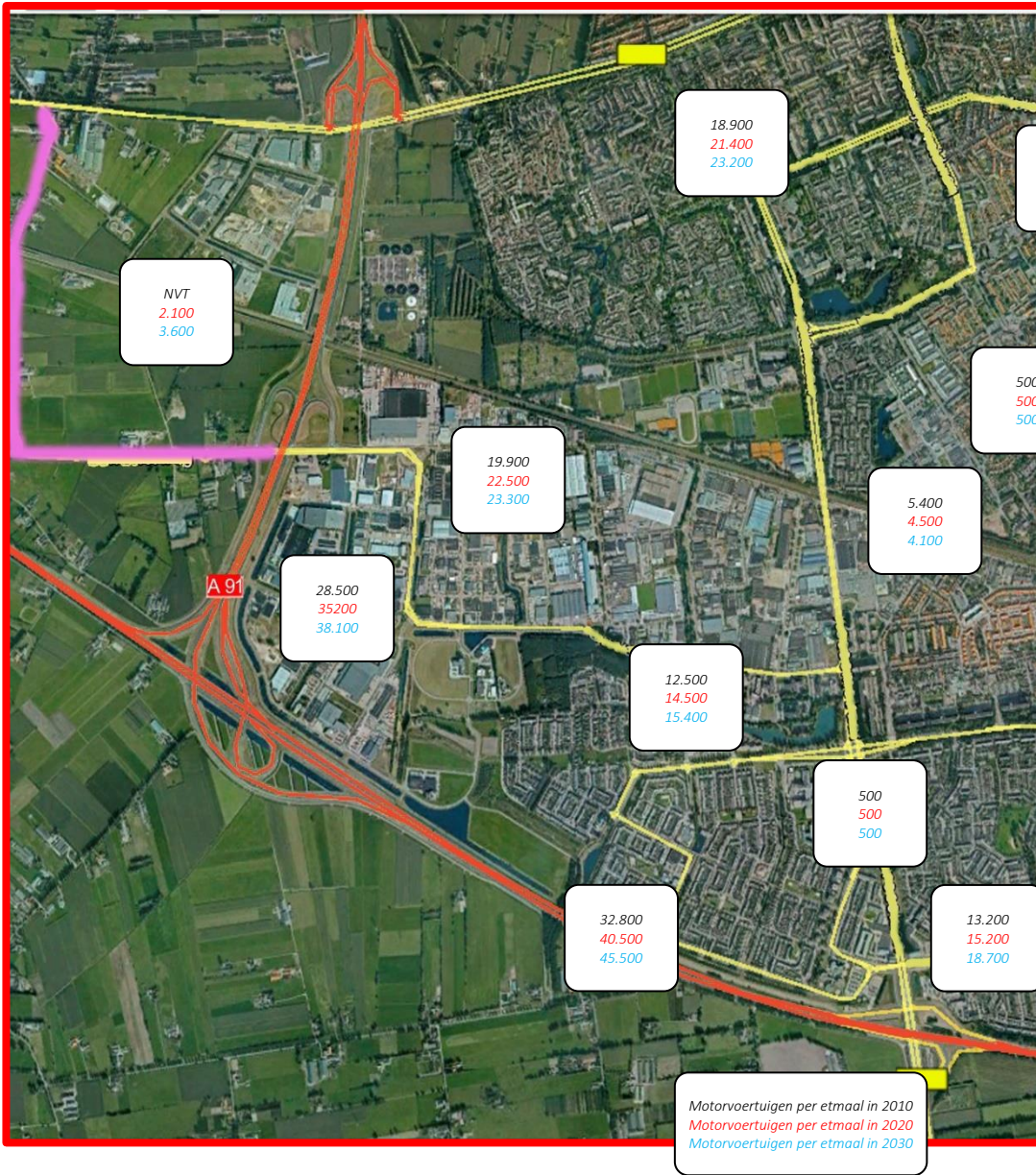
Er is geen voorgeschreven format voor de wijze waarop verkeersgegevens en de onderbouwing daarvan verwerkt worden in een akoestisch rapport. BSV verlangt, met het oog op de inzichtelijkheid, wel het volgende.

- In de hoofdtekst van het akoestisch onderzoek wordt een tabel opgenomen waaruit de belangrijkste gehanteerde verkeersgegevens blijken. Dit maakt dat het rapport ook voor bewoners duidelijk is.
- De onderbouwing van deze verkeersgegevens (zie de rest van deze notitie) mag in de hoofdtekst maar ook in bijlagen worden opgenomen.
- In de bijlagen van het akoestisch onderzoek moeten uitdraaien van de invoergegevens van het gebruikte akoestisch model worden toegevoegd. Deze invoergegevens moeten herleidbaar zijn naar de plots van het model waarop de woningen en de rekenpunten te zien zijn. Dit kan bijvoorbeeld door in de plots de wegnummers zichtbaar te maken.

VOORBEELD: Verkeersmodel 8.2: "beperkte economische groei"

Toekomstige ontwikkelingen:

1. Aansluiting N22
2. Aansluiting A91
3. Ontwikkeling industrieterrein "Noeste Arbeid"
4. Ontwikkeling recreatiegebied



Weekdag intensiteit