

Handreiking onderbouwing verkeersgegevens

volgens regelgeving onder de Wet geluidhinder

BSV, mei 2025

Inleiding

Deze handreiking kan gebruikt worden bij het opstellen van een saneringsprogramma voor wegverkeerslawaaï, voor adressen waarvoor onder de Wet geluidhinder een voorbereidingssubsidie is verleend. Het saneringsprogramma wordt opgesteld volgens de wetgeving die tijdens de verlening van de voorbereidingssubsidie van kracht was.

Aan de basis van elk akoestisch onderzoek voor wegverkeerslawaaï 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 geluid 2012 is hierover onder andere het volgende opgenomen.

In het akoestisch rapport betreffende wegverkeerslawaaï worden vermeld:

4.2. De gehanteerde verkeersintensiteiten per etmaal, de gehanteerde jaargemiddelde verkeersintensiteiten per uur in de drie etmaalperioden en ook 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 als eerste 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 is kwalitatief van aard.

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

Herkomst verkeersgegevens

In een onderzoek naar de geluidbelasting voor de sanering wordt voor de verkeersgegevens uitgegaan van een realistisch prognosejaar, in gevallen waarin zich geen bijzondere omstandigheden voordoen het tiende jaar na het akoestisch onderzoek (artikel 8.1 Reken- en meetvoorschrift geluid 2012). In de regel worden deze prognoses gebaseerd op één van de volgende bronnen.

1. Tellingen met toepassing van een autonoom groeipercentage om te komen tot de intensiteiten in het prognosejaar.
2. Verkeersmodel, werkdagintensiteiten omgezet naar weekdagintensiteiten.
3. Rekenmodel gegenereerd vanuit een verkeersmodel (milieumodel).
4. Geluidkaarten op basis van een combinatie van gegevensbronnen, zoals tellingen, verkeersmodellen en andere gegevensbronnen.

Uiteraard moet gebruik worden gemaakt van de meest actuele, beschikbare verkeersgegevens.

Welke onderbouwing BSV verwacht in bovenstaande vier gevallen, is hierna beschreven. Mochten de verkeersgegevens uit een andere bron komen, kan wellicht een onderbouwing naar analogie van onderstaande beschrijvingen worden gegeven.

De onderbouwing

Bron 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. Hierbij wordt bijvoorbeeld verwezen naar een trend in de telgegevens. Als een dergelijke trend in telgegevens niet voorhanden is, mag een redelijk ander groeipercentage worden gebruikt dat nader is toegelicht.

Bron 2. Verkeersmodel

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

- In het akoestisch rapport moet zijn opgenomen welk versie van het verkeersmodel is gebruikt en welk scenario is gekozen als er meerdere zijn.
- Afbeeldingen uit het verkeersmodel, met voor de relevante wegen de etmaalintensiteiten in het basisjaar en het prognosejaar. Dit mag in werkdag- en weekdaggemiddelden. BSV heeft hiermee inzicht in de geprognostiseerde verkeersontwikkeling ten opzichte van het basisjaar dat op werkelijke verkeersaantallen is gebaseerd. De etmaalintensiteiten in het basisjaar en prognosejaar mogen ook worden opgenomen in een tabel, zie bijvoorbeeld tabel 1.
- Aangeven hoe de werkdaggemiddelde verkeersintensiteiten in het verkeersmodel zijn omgezet naar weekdaggemiddelde verkeersintensiteiten.
- Als er ontwikkelingen zijn die rechtstreeks effect hebben op de verkeersprognose op de onderzochte weg, bijvoorbeeld een wijziging of nieuwe woonwijk, dit 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. Als deze gegevens openbaar toegankelijk zijn, is het goed om een verwijzing in het akoestisch rapport op te nemen.

Bron 3. Rekenmodel gegenereerd vanuit een verkeersmodel (milieumodel)

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, de versie van het verkeersmodel en het gekozen scenario als er meerdere zijn.
- Afbeeldingen uit het rekenmodel, met voor de relevante wegen de etmaalintensiteiten in het basisjaar en het prognosejaar. BSV heeft hiermee inzicht in de geprognostiseerde verkeersontwikkeling ten opzichte van het basisjaar dat op werkelijke verkeersaantallen is gebaseerd. Deze gegevens mogen eventueel ook worden opgenomen in een tabel, zie bijvoorbeeld tabel 1.
- Als er ontwikkelingen zijn die rechtstreeks effect hebben op de verkeersprognose op de betreffende weg, bijvoorbeeld een wijziging of nieuwe woonwijk, dit aangeven.
- De technische rapportages 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. Als deze gegevens openbaar toegankelijk zijn, is het goed om een verwijzing in het akoestisch rapport op te nemen.

Bron 4. Geluidkaarten op basis van een combinatie van gegevensbronnen

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

- In het akoestisch rapport moet een beschrijving zijn opgenomen welke gegevens ten grondslag liggen aan de kaart met verkeersintensiteiten. Bijvoorbeeld welk verkeersmodel, tellingen en andere gegevensbronnen.
- Afbeeldingen uit de kaarten, met voor de relevante wegen de etmaalintensiteiten in het basisjaar en het prognosejaar. BSV heeft hiermee inzicht in de geprognostiseerde verkeersontwikkeling ten opzichte van het basisjaar dat op werkelijke verkeersaantallen is gebaseerd. 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 onderzochte weg, bijvoorbeeld een wijziging of nieuwe woonwijk, dit aangeven.
- De technische rapportage van hoe de intensiteitskaart tot stand is gekomen hoeft niet bij het saneringsprogramma te worden gevoegd. Als BSV de onderbouwende stukken nodig heeft, vragen wij deze bij u op. Als deze gegevens openbaar toegankelijk zijn, is het goed om een verwijzing in het akoestisch rapport op te nemen.

Prognosejaar

Als gebruik wordt gemaakt van een verkeersmodel of een daarvan afgeleid model, kan de gemiddelde jaarlijkse groei op de onderzochte weg uit de verkeersintensiteit in het basisjaar en de verkeersintensiteit in het prognosejaar op die weg berekend worden. Deze kan gebruikt worden om de verkeersintensiteit voor het juiste prognosejaar, 10 jaar na het akoestisch onderzoek, te bepalen.

Prognosejaar > 10 jaar

Een prognosejaar mag, wat BSV betreft, enkele jaren verder weg liggen dan 10 jaar na het akoestisch onderzoek. En als zich bijzondere omstandigheden voordoen kan gemotiveerd worden afgeweken van het tiende jaar.

Prognosejaar < 10 jaar

Wanneer er veel tijd zit tussen de eerste versie van het akoestisch onderzoek en de definitieve versie, kan het voorkomen dat het prognosejaar niet meer 10 jaar na het akoestisch onderzoek ligt. In dat geval kan het prognosejaar worden opgehoogd door een realistische autonome groei, bijvoorbeeld zoals hiervoor beschreven, op de verkeersintensiteiten toe te passen. Als er relatief weinig autonome groei wordt verwacht, zou een onderbouwing kunnen worden opgenomen dat het in het onderzoek gehanteerde prognosejaar representatief is voor het actuele prognosejaar.

Akoestisch rapport

BSV ziet, met het oog op de inzichtelijkheid, in de hoofdtekst van het akoestisch onderzoek graag een tabel met de belangrijkste gehanteerde verkeersgegevens. Dit maakt dat deze gegevens ook voor bewoners duidelijk en inzichtelijk zijn. Zie voor een voorbeeld 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 ontwikkeling(en) (indien van toepassing)					
Wegvak	Wegnummer rekenmodel	Verkeersintensiteit basisjaar (werk- of weekdaggemiddelde)	Verkeersintensiteit prognosejaar (werk- of weekdaggemiddelde)	Voertuig- snelheid (km/u)	Type wegdek