

Inleiding

1. Basisjaar

- 1.1 Voorstel Aanvullingsbesluit geluid versie consultatie maart 2019

2. Rekenmodel

- 2.1 Rijlijnen en te koppelen gegevens
- 2.2 Borging toelevering data
- 2.3 (On)nauwkeurigheid van de data
- 2.4 Stappenplan - voorbeeld

3. Geluidregister

- 3.1 Eerste vaststelling
- 3.2 Latere aanpassing
- 3.3 Landelijke voorziening

Gebruik van dit concept

..... – over betreffende onderdelen wordt nog discussie gevoerd.
De voorstellen in deze handreiking kunnen daarom nog niet bij
de voorbereiding op SWUNG worden betrokken.

Deze versie is vrijgegeven door IPO Werkgroep Geluid op

Uitgangspunt voor het hoofdstuk vaststelling Geluidproductieplafonds is dat gebruik wordt gemaakt van een rijlijnen bestand in eigen beheer bij de provincie of een rijlijnenbestand dat van een externe organisatie wordt afgenomen (bijvoorbeeld NWB). Aan deze rijlijnen moeten de verkeersintensiteit en wegkenmerken worden toegevoegd. De verlangde verkeersintensiteiten zijn aangegeven in het hoofdstuk 4 “Verkeer.

Belangrijk aandachtspunt bij keuze rijlijnen voor he bereken van GPP's

De te gebruiken rijlijnen en de daarop te plaatsen verkeersintensiteiten kunnen niet los van elkaar worden gezien omdat deze twee parameters elkaar direct beïnvloeden. Als er bijvoorbeeld voor een eenvoudige modellering van rijlijnen door middel van bijvoorbeeld één rijlijn per weg wordt gekozen, dan is het niet zinvol om een telprogramma specifiek voor SWUNG op te zetten waarbij de gegevens per rijbaan/rijrichting of zelfs per rijstrook worden verkregen. Andersom geldt natuurlijk, dat als er uitgebreide telgegevens/-verkeersintensiteiten beschikbaar zijn en blijven, dan kan er voor worden gekozen om het geluidsmodel daarop aan te passen door een meer gedetailleerd modelering van rijlijnen te maken. Het eenmaal gekozen model wordt gebruikt voor het vaststellen en monitoren van de GPP's en kan dus niet zomaar weer worden gewijzigd. Een keuze voor een eenvoudig of een meer gedetailleerd model heeft dus consequenties voor de te verzamelen data in de toekomst.

1. BASISJAAR

Met het basisjaar wordt het jaar bedoeld waarover de gemiddelde verkeersintensiteiten maatgevend zijn voor de vaststelling van de GPP's.

1.1 AANVULLINGSBESLUIT GELUID ONTWERP 2019 (LETTERLIJKE TEKST)

Begin 2019 is in het toen in de consultatie gebrachte versie van het Aanvullingsbesluit geluid, het basisjaar nader uitgeschreven.

Besluit tot wijziging van het Besluit kwaliteit leefomgeving, het Omgevingsbesluit, het Besluit bouwen leefomgeving en het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer met het oog op de beheersing van geluid afkomstig van wegen, spoorwegen en industrieterreinen (Aanvullingsbesluit geluid Omgevingswet)
25 februari 2019

Artikel IX (geluidproductieplafonds voor bestaande provinciale wegen)

1. In afwijking van paragraaf 3.6.2.2 van het Besluit kwaliteit leefomgeving zijn de geluidproductieplafonds, bedoeld in artikel 3.5, tweede lid, van de Aanvullingswet geluid Omgevingswet, de door provinciale staten berekende historische geluidproducties, die betrekking hebben op een kalenderjaar dat ten hoogste vijf jaar voor inwerkingtreding van dit besluit ligt, op de daarvoor door hen aangegeven geluidreferentiepunten, verhoogd met 1,5 dB.

2. In afwijking van het eerste lid kunnen provinciale staten de geluidproductieplafonds vaststellen op een andere waarde als wordt voorzien dat binnen vijf jaar na het tijdstip, bedoeld in artikel 3.5, tweede lid, van de Aanvullingswet geluid Omgevingswet overschrijding van op het eerste lid gebaseerde geluidproductieplafonds zal optreden als gevolg van recent genomen ruimtelijke besluiten of besluiten over de wegen en provinciale staten de gevolgen daarvan voor de leefomgeving aanvaardbaar achten.

TOELICHTING BASISJAAR – ONTWERP AANVULLINGSBESLUIT

Artikel IX (geluidproductieplafonds voor bestaande provinciale wegen) [artikel 2.24, eerste lid, Ow]

Het eerste lid van dit artikel geeft de hoofdregel voor de eerste vaststelling van geluidproductieplafonds voor provinciale wegen. Hierbij is geen bezwaar en beroep mogelijk is (zie artikel 2.3, onder 1, onder b, van de Aanvullingswet geluid Omgevingswet). De voorwaarde daarbij is dat de geluidproductieplafonds worden gebaseerd op de historische geluidproductie, vermeerderd met 1,5 dB. Het verdient de voorkeur dat uitgegaan wordt van de geluidproductie in één van de vijf kalenderjaren voorafgaande aan inwerkingtreding van dit besluit. De provincie kan op basis van praktische gronden een keuze maken waarbij het voor de hand ligt van betrouwbare en zo actueel mogelijke gegevens uit te gaan. Deze 1,5 dB is geluidruimte om te voorkomen dat direct overschrijdingen van geluidproductieplafonds dreigen. Ook in hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer werd een dergelijke geluidruimte in de eerste geluidproductieplafonds opgenomen.

In het tweede lid is geregeld dat de provincie in bepaalde gevallen kan afwijken van het eerste lid en dus een ander geluidproductieplafond kan vaststellen. In de eerste plaats moet er sprake zijn van de verwachting dat op het eerste lid gebaseerde geluidproductieplafonds binnen 5 jaar overschreden worden. Daarnaast moet de overschrijding veroorzaakt worden door een recent besluit over een ruimtelijke ontwikkeling of over infrastructuur. Tot slot moet de provincie de gevolgen van de hogere geluidproductieplafonds voor de omgeving aanvaardbaar achten. Tegen geluidproductieplafonds die met dit tweede lid zijn vastgesteld is wel bezwaar en beroep mogelijk. De uitzondering van artikel 2.3, onder 1, onder b, van de Aanvullingswet geluid Omgevingswet is hier namelijk niet van toepassing.

2. REKENMODEL

2.1 RIJLIJNEN EN TE KOPPELEN GEGEVENS

BELANG

Voor de vaststelling van de GPP's moet een rekenmodel worden gemaakt waarvoor de opgave van de verkeersintensiteiten de wegen moeten worden gemodelleerd door middel van homogene rijlijnen.

Een homogene rijlijn is hierbij het kleinste functionele en administratieve stukje weg dat er binnen een wegennet kan worden onderscheiden waarbij er geen verkeer (anders dan van individuele erfaansluitingen) op en af kan behalve aan het begin of einde.

Voor de opgave van type asfalt op een weg of de maximaal toelaatbare rijksnelheid kan het nodig zijn in het rekenmodel deze rijlijnen worden opgeknipt.

Als meest simpele variant van het geluidregister kan aan de hand van deze verzamelde gegevens de geluidbelasting op de GPP-punten worden berekend.

Voor onderzoeken naar de geluidbelasting van woningen moet aanvullend op de verkeersintensiteit, wegdekverharding en rijksnelheid de volgende data nog worden opgenomen in het rekenmodel:

- Breedte wegdekverharding
- Geluidschermen en -wallen (indien zij bedoeld zijn om geluid afkomstig van verkeer op het beschouwde wegdeel achter de wallen/schermen te reduceren)
- Hoogte profielen van weg en omgeving

Bovenstaande aanvullende informatie wordt mogelijk ook in de Wet voorgeschreven om te gebruiken bij de bepaling van de GPP. De Aanvullingsregeling geluid moet hierover uitsluitend geven.

EISEN AAN RIJLIJNEN EN DE TE KOPPELEN GEGEVENS

1. Rijlijnen - zie hoofdstuk 4 verkeer paragraaf 1.1 "Ligging van de weg"

2. Verkeersintensiteiten - zie hoofdstuk 4 verkeer paragraaf 2 "Reken model met betrouwbare opgave van gebruikssituatie"

3. Wegdekverharding

Per wegdeel moet de wegdekverharding bekend zijn. De afwijking ten opzichte van de werkelijke overgang van het ene type wegdek naar het andere mag maximaal 5 meter bedragen. De gegevens zoals die door Beheer en Onderhoud (of een andere onderdeel van de provinciale organisatie) worden aangegeven zijn daarbij leidend.

4. Maximum rijksnelheid

De wettelijk maximum snelheid wordt in de berekeningen wordt gebruikt en deze moet 100% accuraat zijn. Daarvoor moet precies bekend zijn waar de borden die een wijziging van het snelheidsregime aangeven staan. De afwijking ten opzichte van de werkelijke plaats van de borden conform de geldende verkeersbesluiten mag bij voorkeur niet meer dan 10 meter bedragen (over deze afstand moet nog een besluit worden genomen). Indien de snelheid per rijrichting verschillend is kan dat consequenties hebben voor het modelleren van rijlijnen.

5. Breedte wegdekverhardingen

De breedte van de wegdekverhardingen is van belang omdat het oppervlak van het wegdek akoestisch hard is en bij open wegdekken een geluidsabsorberende werking heeft. De breedte van de wegdekverhardingen heeft betrekking op de totale breedte het asfaltpakket dat onderdeel uit maakt van de weg met uitzondering van de parkeerstroken, afslagen e.d. De afwijking ten opzichte van de werkelijke breedte van het asfaltpakket mag maximaal 15% bedragen. Voor het bepalen van de breedte van het asfaltpakket kan gebruik worden gemaakt van de in het BGT aanwezige vlakken. De afwijking van het asfaltpakket in het BGT ten opzichte van de werkelijke breedte bedraagt ca. 5% en past daarbij ruim binnen de aangegeven maximale afwijking van 15%.

6. Schermen/Wallen

Voorgesteld wordt om schermen/wallen alleen in het model op te nemen als het scherm of de wal zich bevindt tussen de rijlijn en het GPP punt en is aangelegd met als doel te (kunnen) voldoen aan de normen uit de Wet geluidhinder. Een dergelijk scherm moet vanuit de wegbeheerder een wettelijke geluidswerende functie bezitten. Schermen/wallen die om een andere reden tussen de rijlijn en het GPP punt aanwezig zijn, bijvoorbeeld door een gemeente geplaatst om woningbouw langs de weg mogelijk te maken, **lijken niet te hoeven worden meegenomen.**

7. Hoogteprofielen weg en omgeving

PM

ADVIES

Het rekenmodel waarmee de GPP's moeten worden berekend dient te bestaan uit rijlijnen voor homogene wegvakken waaraan de verkeersintensiteit gekoppeld is. Deze rijlijnen moeten vervolgens worden opgeknipt naar gelang er verschillen in wegdekverharding en/of rijsnelheid bestaan. Bestaande geluidsschermen/-wallen die aangelegd zijn in opdracht van de wegbeheerder en waarvan de wegbeheerder tevens eigenaar/beheerder is moeten schematisch in het rekenmodel worden opgenomen.

Hoewel niet strikt noodzakelijk wordt, aanvullend op de rijlijnen en de schermen, geadviseerd in het rekenmodel ook de breedte van de wegdekverharding op te nemen. **Het modelleren van de hoogte van de weg en de omgeving wordt mogelijk verplicht maar is niet echt noodzakelijk.**

TOELICHTING OP ADVIES

pm

2.2 BORGING TOELEVERING DATA

De wijze waarop de in onder 2.1 genoemde data met de daarbij horende kwaliteit binnen de provinciale organisatie beschikbaar is, zal per provincie verschillen. Er kan daarom geen eenduidige wijze voor het verzamelen en borgen van de genoemde data met de daarbij horende kwaliteit worden gegeven.

Wel worden hierbij een aantal aandachtspunten genoemd die van belang zijn voor de organisatie van de borging van de toelevering van de data in de eigen organisatie.

1. Inventariseren welke data binnen de provinciale organisatie beschikbaar is, waar deze zich bevindt, wie de data beheerd en welke kwaliteit de data heeft. Dit betreft feitelijk een update van het onderzoek “Data op orde” dat Royal Haskoning DHV in 2014/2015 per provincie heeft uitgevoerd. Aanbevolen wordt dit rapport nog eens door te lezen.
2. Als alle data beschikbaar is en aan de onder 2.1 aangeven kwaliteit voldoet kan in overleg met de beheerder(s) van de data worden volstaan met het opstellen van een protocol om het proces hoe deze data tot stand is gekomen en de kwaliteit van deze data eenduidig vast te leggen en te borgen. Daarmee wordt het gebruik van deze data in de toekomst (b.v. ten behoeve van monitoring) vastgelegd.
3. Indien de noodzakelijke data niet beschikbaar is en/of niet voldoet aan de onder 2.1 aangegeven kwaliteitseisen dan moet in overleg met de beheerder(s) van de data worden vastgesteld hoe deze data alsnog kan worden verkregen en hoe aan de kwaliteitseisen voldaan kan worden.
4. Indien de data kan met de gewenste kwaliteit kan worden verkregen kan het onder punt 2 genoemde protocol worden opgesteld.
5. Indien niet alle onder 2.1 genoemde data binnen de provinciale organisatie beschikbaar is dan moet er binnen de provinciale organisatie actie worden ondernomen om deze data met de vereiste kwaliteit alsnog op korte termijn (voor eind 2020) te verkrijgen. De data is immers nodig om na het in werking treden van de Omgevingswet per 1 januari 2021 aan de wettelijke verplichting tot het vaststellen van GPP's te voldoen.
6. Indien de noodzakelijke data wel beschikbaar is maar deze data niet voldoet aan de in 2.1 aangegeven kwaliteitseisen dan moet binnen de provinciale organisatie actie worden ondernomen om wel aan de gewenste kwaliteit te voldoen. Indien ondanks pogingen om de kwaliteit van de data te verbeteren niet de gewenste kwaliteit kan worden gehaald dan kan gebruik worden gemaakt van de data met een lagere kwaliteit. Vervolgens kan het onder punt 2 genoemde protocol worden opgesteld. I

Eisen aan het opstellen van een protocol

De belangrijkste eis die aan een protocol voor het verkrijgen en borgen van de data voor het berekenen van GPP's wordt gesteld is dat onder meer het volgende (niet limitatieve opsomming) eenduidig is vastgelegd:

- op welke wijze de data is verkregen (bronnen, wijze van meten e.d.)
- welke bewerkingen er op de “ruwe” data zijn uitgevoerd
- welke kwaliteit de data heeft en waar deze kwaliteit op gebaseerd is (eventueel de foutmarge van het meetinstrument aangeven)
- het detailniveau van de data en voor zover relevant een beschrijving van de wezenlijke kenmerken van de data
- wie verantwoordelijk is voor het verzamelen van de data

- waar de data is opgeslagen
- hoe het proces loopt voor het verkrijgen van deze data
- de frequentie waarmee de data is/wordt verkregen
- hoe wordt omgegaan met wijzigingen in het verzamelen/bewerken van data of het veranderen van de kwaliteit van de data (zowel positief als negatief)
- en alle overige nog van belang zijnde punten/onderdelen om de kwaliteit te garanderen en het verzamelen van data binnen de provinciale organisatie te borgen.

Voor elk onderdeel van de voor het berekenen van GPP's gebruikte data moet een apart protocol worden opgesteld. Dus per wegkenmerk maar ook voor rijlijnen en verkeersintensiteiten.

Wijze van aanleveren van de data zodat deze geschikt is voor gebruikt in het rekenmodel en het geluidsregister

Naast het op orde hebben/brengen van de verlangde data voor het rekenmodel is het ook van belang eenduidig vast te stellen hoe rijlijnen en wegkenmerken kunnen/moeten worden samengevoegd tot gegevens die een rekenmodel voor geluid ingelezen kunnen worden.

BELANG

pm

ADVIES

pm

TOELICHTING OP ADVIES

pm

2.3 (ON)NAUWKEURIGHEID GEBRUIKTE DATA

Dit hoofdstuk is voor een deel gebaseerd op de uitkomsten van een in 2014/2015 door Royal Haskoning DHV in opdracht van het IPO uitgevoerde onderzoek naar kwaliteit en beschikbaarheid van data bij de provincies.

Dit onderzoek heeft onder andere geleid tot de in 2.1 aangegeven kwaliteitseisen aan de data voor werkkenmerken en in het hoofdstuk 4 “Verkeer” van de handreiking opgenomen eisen aan verkeersintensiteiten. Tevens is naar aanleiding van dit onderzoek binnen de werkgroep geluid, op basis van een destijds opgestelde notitie, gesproken over de wijze waarop met onnauwkeurigheden in data kan worden omgegaan.

Afgesproken is dat bij het vastleggen en verzamelen van gegevens zoveel mogelijk moet worden aangesloten bij de huidige praktijk. Eerder in dit hoofdstuk is aangegeven hoe omgegaan kan/moet worden met gegevens die nog niet bekend zijn en/of nog niet de noodzakelijke nauwkeurigheid bevatten. De inspanning van iedere provincie moet zich richten op een zo groot mogelijke kwaliteit(verbetering) van de gegevens. Ondanks de inspanningen van de provincie om te voldoen aan de kwaliteitseisen, kan het zijn dat onnauwkeurigheden in data niet of slechts met grote inspanning of hoge kosten kunnen worden hersteld. Als dat het geval is dan kan de provincie besluiten deze onnauwkeurigheid in stand te laten. In de voor eigengebruik op te stellen protocollen, maar eventueel ook in het geluidsregister (hierin zou het geluidsregister dan nog wel moeten voorzien), moeten deze onnauwkeurigheden duidelijk worden omschreven zodat voor iedereen bekend is dat deze onnauwkeurigheid aanwezig is. Een onnauwkeurigheid zou bijvoorbeeld de verdeling van het verkeer over de verschillende voertuigcategorieën kunnen zijn. Deze verdeling zou, voor wegen waarvoor deze gegevens niet beschikbaar zijn, kunnen worden afgeleid van een vergelijkbare weg. Het is dan wel een onnauwkeurigheid in de verkeersgegevens maar één die de provincie bewust heeft genomen en ook heeft opgenomen in het protocol. Deze onnauwkeurigheid blijft in het systeem aanwezig en hoeft daarom geen invloed te hebben op de toetsing aan de GGP's bij monitoring. Deze onnauwkeurigheid genereert een absolute afwijking die bij elke berekening/vergelijking hetzelfde is (met andere woorden als het altijd op dezelfde manier fout doet zijn de verschillende uitkomsten prima met elkaar te vergelijken).

2.4 STAPPENPLAN – VOORBEELD ZEELAND

Bij veel provincies leeft de vraag welke stappen er in het proces gezet moeten worden om uiteindelijk tot het vaststellen van GPP's te komen. Zeeland heeft een stappenplan opgesteld waarin de volgorde van de te nemen stappen is aangegeven. Deze 10 stappen zijn hieronder aangegeven. Hoewel er per provincie kan worden besloten om bepaalde stappen eerder of later te zetten geven de punten 1 t/m 10 een goed beeld van de inspanning die de provincie moet leveren ter voorbereiding op het vaststellen van GPP's. In het stappenplan is geen planning opgenomen omdat het moment waarop een bepaalde stap genomen kan worden afhankelijk is van verschillende interne en externe factoren.

1. Keuze maken voor het te gebruiken rijlijnenbestand (eigen bestand of het bestand van het NWB). De NWB heeft een verbetering van de accuraatheid aangekondigd. Mogelijk dat de keuze voor het te gebruiken rijlijnenbestand hierop nog even moet wachten.
2. Het bestand met verkeersintensiteiten per weg opvragen (als het goed is heeft de afdeling verkeer deze ondertussen aangepast aan de eisen die aan dit bestand worden gesteld voor het vaststellen van de GPP's)
3. Nagaan of het verkeersintensiteit- en het rijlijnenbestand qua detailniveau met elkaar overeen komen. Als dat niet het geval is dan is de aanpassing van het rijlijnenbestand het eenvoudigst. Wanneer er een grote afwijking is kan worden overwogen om het bestand met verkeersintensiteiten aan te passen. Indien er extra telpunten nodig zijn, dan moet hier zo snel mogelijk actie op worden ondernomen.
4. Verzamelen wegkenmerken:
 - Wegdekverharding
 - Snelheid op het betreffende wegdeel
 - Geluidschermen en -wallen (indien zij bedoeld zijn om geluid afkomstig van verkeer op het beschouwde wegdeel achter de wallen/schermen te reduceren)
 - Breedte wegdekverharding
 - Hoogte profielen van de weg en haar omgeving (RIVM is bezig met ontwikkeling en heeft levering van deze data toegezegd).
5. Vastleggen en borgen van alle data en de wijze waarop deze data tot stand zijn gekomen. Voor de continuïteit van levering van de data wordt het sterk aanbevolen met protocollen te werken.
6. Verkeersintensiteiten en wegkenmerken toevoegen aan de rijlijnen zodat geluidsberekeningen kunnen worden uitgevoerd met het bij alle provincies aanwezige programma Geomilieu van adviesbureau DGMR. Dit kan door gebruik te maken van FME zoals de provincie Noord-Brabant doet. Het uitwisselingsprotocol is op basis van data in Exceltabellen of shapes. Noord-Brabant is bereid dit uitwisselingsprotocol om niet beschikbaar te stellen aan de andere provincies.
7. Vastleggen GPP punten langs alle provinciale wegen. De bedoeling is dat deze punten door Geomilieu automatisch worden gegenereerd als daar behoefte aan bestaat.
8. Berekenen van geluidsniveaus in de GPP punten
9. Vastleggen van de geluidsniveaus in de GPP punten met de voor deze berekeningen gebruikte brongegevens in het geluidsregister. Daarbij ook overwegen of er sprake is van afwijking van standaard werkruimte van 1,5 dB. Een dergelijke afwijking moet wel deugdelijk zijn gemotiveerd.
10. Opstellen doelmatigheidscriterium (DMC) ter ondersteuning van de afwegen tot het treffen van maatregelen aan de weg in de overdracht (wal/scherm) of het verhogen van de plafondwaarde met de daarbij horende kosten voor het eventueel isoleren van woningen. Voor het opstellen van een DMC bestaat (nog) geen wettelijke verplichting. Het hebben van een soort DMC wel is gewenst. Overwogen kan worden aan te sluiten bij het DMC zoals dat wordt gebruikt bij Rijkswegen.

Nadere toelichting/uitwerking van de punten 1 en 3 van het stappenplan.

Punt 1

Vaststellen welk rijlijnenbestand wordt gebruikt voor het vaststellen van de geluidsproductieplafonds. De provincie moet daarin een keuze maken tussen het opstellen van een eigen rijlijnenbestand of aan te sluiten bij het door het NWB aan geboden bestand. Bij het gebruik van een eigen model moeten er bij het opstellen van het rijlijnenbestand keuzes worden gemaakt over hoe gedetailleerd het rijlijnen bestand moet zijn/worden, hoe wordt omgegaan met het modelleren van rotondes, op- en afritten. Dat geldt, zij het in mindere mate, ook voor rijlijnen die worden afgenomen bij het NWB omdat duidelijk moet zijn/worden op welk detailniveau het NWB deze rijlijnen aan kan leveren. Daarover bestaat op dit moment nog geen duidelijkheid. Voor zowel het eigen model als het NWB model geldt dat aan de rijlijnen door de provincie nog de verkeersintensiteiten en de wegkenmerken (breedte wegdek, snelheid, type asfalt en eventueel aanwezige schermen of wallen moeten worden toegevoegd).

In onderdeel 1 van het Hoofdstuk Verkeer van de Handreiking (versie 8 mei 2017) wordt duidelijk aangegeven welke eisen er aan de ligging van de rijlijnen worden gesteld. Dit hoofdstuk moet nog hier en daar wat worden aangepast maar geef voor nu wel een goed beeld van de wijze waarop rijlijnen vastgesteld kunnen worden. In onderdeel 3.2 zijn verschillende manieren aangegeven hoe omgegaan kan worden met rijlijnen voor het modelleren van rotondes en verkeerspleinen. Daarbij wordt ook aangegeven op welke wijze verkeersintensiteiten over deze rijlijnen verdeeld kunnen worden.

Te ondernemen acties:

- Keuze maken voor de wijze waarop rijlijnen worden vastgesteld en welk model (eigen of NWB) daarvoor wordt gebruikt.
- Keuze maken op welke wijze wordt omgegaan met rotondes/verkeerspleinen met betrekking tot rijlijnen en de wijze waarop de verkeersintensiteit over de rotonde/verkeersplein wordt verdeeld
- Gemaakte keuzes eenduidig vastleggen en borgen in een protocol (de technische werkgroep zal nog een voorzet geven aan welke eisen dit protocol onder meer moet voldoen)

Punt 3

Aan de hand van de keuze voor het rijlijnenbestand nagaan of de verkeersgegevens voldoen aan het detailniveau van het rijlijnenbestand. Dit kan leiden tot de volgende conclusie:

- De verkeersgegevens voldoen

Te ondernemen actie

Borging van de verkeersgegevens door in een protocol vast te leggen hoe deze verkeersgegevens zijn verkregen en welke stappen er zijn doorlopen om tot deze verkeersgegevens te komen. Dit is nodig om in de toekomst, bij het monitoren van de GPP's, de verkeersgegevens op exact dezelfde wijze vast te stellen. Als dat namelijk niet gebeurt dan kan het zijn dat er overschrijdingen of dreigende overschrijdingen van GPP's ontstaat die het gevolg zijn van het op een andere wijze bepalen van de verkeersintensiteiten.

- De verkeersgegevens voldoen niet

Te ondernemen actie

De rijlijnen zodanig aanpassen dat zij passen bij het detailniveau waarop de verkeersintensiteiten beschikbaar zijn of de verkeersintensiteiten aanpassen aan het

detailniveau van de rijlijnen. Voor het aanpassen van de verkeersgegevens is het waarschijnlijk al te laat daarom lijkt het aanpassen van de rijlijnen aan het detailniveau van de verkeersgegevens de meest voor de hand liggende keuze. Vervolgens de gewijzigde rijlijnen en de daarbij horende verkeersintensiteiten en de wijze waarop zij zijn verkregen borgen en vastleggen in een protocol.

3. GELUIDREGISTER

Over hoe en welke data in het geluidsregister moet worden opgenomen kan nu nog geen duidelijkheid worden gegeven omdat de wetgever nog niet heeft aangegeven welke informatie in het geluidsregister opgenomen moet worden. In het nu voor rijkswegen geldende geluidsregister moeten de volgende onderdelen op grond van de wet worden opgenomen:

- de ligging van referentiepunten
- de hoogte van het geluidproductieplafond op deze punten
- de brongegevens

De voor de provincies op dit moment belangrijkste wettelijke eis is het opnemen van de brongegevens in het geluidsregister. Het gaat daarbij om de rijlijnen en de in paragraaf 2.1 genoemde verkeersgegevens en wegkenmerken.

Elke provincie heeft de vrijheid om zelf het detailniveau te kiezen voor het vaststellen van rijlijnen waarmee GPP's worden berekend. Dit kan er toe leiden dat het detailniveau van de brongegevens in het geluidsregister per provincie anders is.

Wanneer de het landelijke Centrale Voorziening Geluidsgegevens (CVGG) van het RIVM daadwerkelijk gaat functioneren als een landelijk geluidregister voor alle provincies dan moet dat zodanig flexibel zijn dat er kan worden omgegaan met verschillende detailniveaus die de individuele provincies kiezen bij de opzet van hun rekenmodel. Ook moet het geluidsregister de mogelijkheid (gaan) bieden om per provincie het detailniveau en de kwaliteit van de in het register opgenomen data aan te geven (META data). Het vergaand voorschrijven op welke wijze/welke detailniveau provincies de brongegevens in het geluidsregister op moeten nemen zou de beleidsvrijheid van de provincies op dat punt ernstig schaden. Uiteraard moeten de data van de verschillende provincies wel volgens een vastgesteld protocol aan het geluidsregister worden aangeleverd.

[notitie 5.1.2e “Keuze in detaillering model GPP's” hier ook opnemen]

BELANG

pm

ADVIES

pm

TOELICHTING OP ADVIES

pm