Bijlage 1 : Verklaring ontwikkeling aantal adressen boven de plandrempel

In deze 1 bijlage is een overzicht opgenomen van de verschillende verklaringen voor de ontwikkeling van het aantal geluidgevoelige adressen boven de plandrempel zoals die is weergegeven in tabel 3.1. Deze verklaring zijn ook opgenomen in de rapportage van de EU-geluidsbelastingkaart voor het jaar 2021:

- Door de aanleg van de Parkstad Buitenring heeft er een duidelijke herverdeling van het verkeer plaatsgevonden in de gemeenten Brunssum en Heerlen waardoor de intensiteiten op bestaande wegen zijn gereduceerd en waardoor de geluidsbelasting langs deze wegen is afgenomen.
- Op verschillende wegvakken zijn geluidreducerende deklagen aangebracht. Voorbeelden hiervan zijn de Akerstraat-Noord, Uterweg en Schaesbergerweg in Heerlen
- Bij de opbouw van het geluidsmodel is onder andere gebruik gemaakt van de uitkomsten van een nieuw verkeersmodel dat in samenwerking met de provincie Limburg en alle gemeenten in de provincie Limburg tot stand is gekomen. De uitkomsten van dit verkeersmodel zijn geoptimaliseerd aan de hand van verkeerstellingen die op verschillende punten op het wegennet zijn uitgevoerd in de afgelopen jaren. Hiermee geeft het verkeersmodel een zo goed mogelijke beschrijving van het huidige verplaatsingenpatroon op de hoofdwegen binnen de provincie Limburg. De resultaten van dit verkeersmodel zijn niet één op één te vergelijken met de uitkomsten van het verkeersmodel dat is gebruikt bij de opbouw van het geluidsmodel voor het jaar 2016, aangezien de uitgangspunten van beide verkeersmodellen verschillen van elkaar. Voorbeelden hiervan zijn:
  - In het nieuwe verkeersmodel wordt gebruik gemaakt van een andere methode voor het beschrijven van het verplaatsingsgedrag. Het nieuwe model is gebaseerd op tour-based ketenmobiliteit, terwijl het oude model was gebaseerd op een trip-based benadering. Deze verandering kan uiteindelijk ook effect hebben op de bepaling van de verkeersintensiteiten op wegvakniveau.
  - In het nieuwe verkeersmodel is een andere selectie van wegen opgenomen waardoor de routering van het verkeer op sommige locaties van elkaar kan afwijken.
  - In het nieuwe verkeersmodel worden de vertragingstijden op de kruispunten op een andere manier berekend waardoor de routering van het verkeer op sommige locaties van elkaar kan afwijken.
- In het geluidsmodel zijn nu bodemgebieden opgenomen die afkomstig zijn uit de Basisregistratie Grootschalige Topografie, terwijl de vorige keer gebruik is gemaakt van informatie uit de TOP10-NL. Hierdoor worden de bodemgebieden nauwkeuriger weergegeven en worden de geluidsbelastingen nu nauwkeuriger berekend.