

## Gewijzigde aftrek artikel 110g Wgh bij praktijktoepassing

Ing. B.H. Willighagen, Alcedo, 12 augustus 2014

### De essentie van de wijziging

Bij de beoordeling van geluid afkomstig van wegen mag er volgens de Wet geluidhinder (Wgh) rekening worden gehouden met de verwachting dat het wegverkeer in de toekomst stiller wordt. Dit is opgenomen in artikel 110g Wgh, waarin is vermeld dat de aftrek ten hoogste 5 dB mag bedragen. In artikel 3.4 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (RMG) is de toe te passen aftrek verder ingevuld.

Tot 20 mei 2014 was er sprake van een vrij eenvoudige differentiatie ten aanzien van de toe te passen aftrek. Bij snelheden vanaf 70 km/uur gold een aftrek van 2 dB op de berekende geluidsbelasting. Voor lagere snelheden gold een aftrek van 5 dB.

Op 20 mei 2014 is het RMG gewijzigd (Staatscourant jaargang 2014, nr. 10330). De belangrijkste wijziging betreft een tijdelijke verruiming van de aftrek bij geluidberekeningen voor wegen met een snelheid vanaf 70 km/uur (artikel 3.4, lid 1). De aftrek bij deze snelheden was voorheen 2 dB en is nu gewijzigd in:

- 4 dB voor situaties met een geluidsbelasting van 57 dB zonder aftrek volgens art. 110g Wgh.
- 3 dB voor situaties met een geluidsbelasting van 56 dB zonder aftrek volgens art. 110g Wgh;
- 2 dB voor andere waarden van de geluidsbelasting.

Voor wegen met snelheden lager dan 70 km/uur is de aftrek niet gewijzigd.

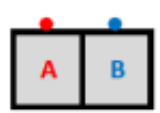
### Reden en consequenties van de wijziging

De reden voor de wijziging heeft te maken met een wetswijziging die in de toekomst mogelijk wordt doorgevoerd in het kader van Swung-2. Verwacht wordt dat in dat kader de maximaal toegestane grenswaarden zullen worden versoepeld. Daardoor is woningbouw bij hogere geluidsbelastingen mogelijk.

In de toelichting bij de wijziging van het RMG wordt aangegeven dat met tijdelijke verruiming "extra belemmeringen voor de woningbouw" worden voorkomen. Het is de vraag hoe de uitleg ten aanzien van de "extra belemmering" moet worden geïnterpreteerd. Het lijkt erop dat de verruiming enkel is doorgevoerd om, vooruitlopend op Swung-2, meer woningbouwmogelijkheden te creëren.

Kenmerkend voor de wijziging van het RMG is dat geluidsbelastingen bij snelheden vanaf 70 km/uur die voorheen op 54 of 55 dB zouden zijn bepaald, nu uitkomen op 53 dB. Deze waarde is de maximaal toelaatbare grenswaarde voor buitenstedelijk gebied, bijvoorbeeld langs snelwegen.

Dit fenomeen kan tot bijzondere situaties leiden, zoals in de onderstaande figuur is geïllustreerd. Het gaat hierbij om het effect van de geluidsbelasting-afhankelijke aftrek bij een twee-onder-een-kap woning nabij een 80 km/uur weg.



woning	A	B	
berekende geluidsbelasting straatzijde (ongecorrigeerd)	57,48	57,52	dB
berekende geluidsbelasting (afgerond, ongecorrigeerd)	57	58	dB
aftrek volgens art. 3.4, lid 1 RMG	-4	-2	dB
te toetsen geluidsbelasting (gecorrigeerd)	53	56	dB

In het bovenstaande voorbeeld is sprake van een vrijwel identieke ongecorrigeerde geluidsbelasting op de woningen. Na correctie met de aftrek ontstaat een, aan een leek moeilijk uit te leggen, verschil van 3 dB. Bij de oude systematiek was dit verschil 1 dB.

### Toepassing in de praktijk

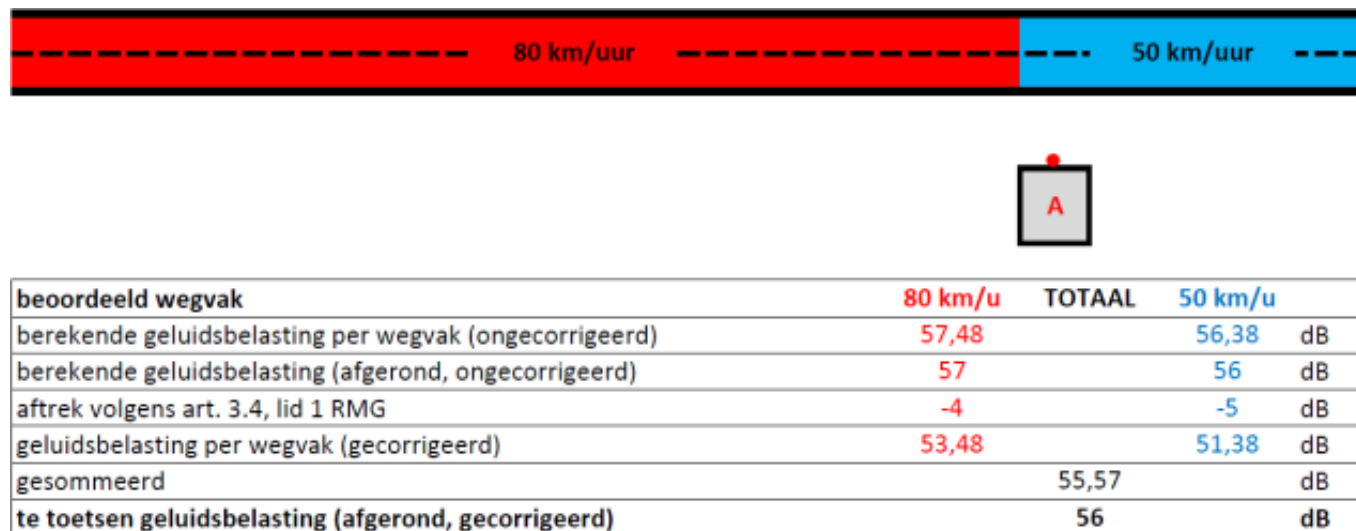
Los van de principiële haarkloverij over de reden en de consequenties van de wijziging is het de vraag hoe de gewijzigde aftrek in de praktijk moet worden toegepast. In de basis komt het er op neer dat bij wegen met een snelheid vanaf 70 km/uur eerst de geluidsbelasting zonder de aftrek moet worden berekend. Afhankelijk van de berekende geluidsbelasting wordt vervolgens de aftrek bepaald op 2, 3 of 4 dB en kan de te beoordelen, gecorrigeerde, geluidsbelasting worden bepaald.

Als er sprake is van eenvoudige situaties met overal een rijsnelheid van 70 km/uur of hoger, is het bepalen van de juiste correctie vrij eenvoudig te doen. Het wordt lastig als sprake is van een sprong in rijsnelheden, bijvoorbeeld ter hoogte van de bebouwde kom grens waar de rijsnelheid wijzigt van 50 km/uur naar bijvoorbeeld 80 km/uur.

Tot aan de wijziging van het RMG kon ook in deze situatie de gecorrigeerde geluidsbelasting vrij eenvoudig worden bepaald. De geluidsbelasting vanwege het 50 km/uur deel werd bepaald en gecorrigeerd met 5 dB. De geluidsbelasting vanwege het 80 km/uur deel werd gecorrigeerd met 2 dB. Vervolgens werden de gecorrigeerde geluidsbelastingen gesommeerd en het resultaat was de te beoordelen geluidsbelasting. Dit alles was in de rekensoftware eenvoudig uit te voeren door het toepassen van zogenaamde groepsreducties.

De vraag is hoe in deze situatie moet worden omgegaan met het gewijzigde RMG. De correctie is immers niet enkel afhankelijk van de rijsnelheid maar ook van de berekende geluidsbelasting. Maar welke geluidsbelasting wordt dan bedoeld? Gaat het om de totale geluidsbelasting vanwege het 50 km/uur deel plus het 80 km/uur deel of gaat het enkel om het 80 km/uur deel? Het RMG geeft hierop geen antwoord.

Het ligt voor de hand om het oude systeem zoveel als mogelijk te blijven hanteren. Dus eerst de ongecorrigeerde geluidsbelasting bepalen per wegvak. Vervolgens de juiste, geluidsbelasting-afhankelijke aftrek bij elk wegvak verrekenen en tot slot het geheel sommeren en afronden. In de onderstaande figuur is dit geïllustreerd.



Complicerende factor bij het geheel is dat de gangbare rekensoftware nog geen simpele oplossing heeft voor het doorberekenen van de geluidsbelasting-afhankelijke aftrek. Tot die tijd zullen de resultaten volgens de bovenstaande systematiek handmatig (of in een spreadsheet) moeten worden verwerkt.