

Besluit tot vaststelling hogere waarde

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Tilburg stelt hogere waarden vast op grond van art. 110a Wet geluidhinder ten behoeve van het bestemmingsplan "Spoorzone West 2012, 1^e herziening (Spoorpark)", zoals opgenomen in bijlage 1, kadastraal bekend gemeente Tilburg, sectie P, perceelnummer 7532 (gedeeltelijk). In dit bestemmingsplan wordt de bouw van maximaal 40 woningen mogelijk gemaakt. De hogere waarden worden vastgesteld voor weg- en railverkeerslawaaï.

Overwegingen ten aanzien van het besluit

- De gemeente Tilburg is gestart met de bestemmingsplanprocedure "Spoorzone West 2012, 1^e herziening (Spoorpark)".
- Het bestemmingsplan is gelegen binnen de geluidzone van het spoor, de Ringbaan-West, Hart van Brabantlaan, Beukenstraat en de Boomstraat.
- Voor de woningen is op basis van artikel 83 Wgh een hogere waarde mogelijk van maximaal 63 dB ten aanzien van wegverkeerslawaaï. Voor railverkeerslawaaï is op basis van het Besluit geluidhinder (artikel 4.10) een hogere waarde mogelijk van maximaal 68 dB.
- De optredende geluidbelasting vanwege wegverkeer voor de Ringbaan-West bedraagt ten hoogste 55 dB. Voor de andere wegen geldt dat de voorkeursgrenswaarde niet wordt overschreden. De ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van 63 dB voor een binnenstedelijke situatie wordt niet overschreden.
- Voor railverkeerslawaaï bedraagt de hoogste optredende geluidbelasting maximaal 68dB. De ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van 68 dB voor railverkeerslawaaï wordt niet overschreden.
- Maatregelen om de geluidbelasting terug te brengen tot onder de wettelijke voorkeursgrenswaarden zijn redelijkerwijs niet mogelijk.

Op grond van het bepaalde in artikel 110a Wet geluidhinder is het college van burgemeester en wethouders bevoegd om een hogere waarde vast te stellen.

Toetsing

Door Antea (Rapportnummer 0417028.00 d.d. 17 augustus 2018-bijlage 10) is een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de optredende geluidbelastingen ten gevolge van weg- en railverkeer. Voor de rekenresultaten wordt verwezen naar bijlage 10 van dit rapport. Het betreft een memo met kenmerk 180704-0417028-RP-01-revisie 00.

Om het bestemmingsplan mogelijk te maken is het noodzakelijk om hogere grenswaarden vast te stellen. Voor de waarneempunten voor weg- en railverkeerslawaaï waarop de vast te stellen waarden van dit besluit betrekking hebben, wordt verwezen naar bijlage 3.

Wegverkeer

De vast te stellen hogere waarde bedraagt ten hoogste 55dB. Dit is de berekende geluidbelasting afkomstig van de Ringbaan-West.

Railverkeer

De vast te stellen hogere waarde bedraagt maximaal 68 dB ter plaatse van de noordgevel van het woongebouw.

Maatregelen

Bronmaatregelen

Wegverkeer

Aangezien de Ringbaan-West en de Hart van Brabantlaan nabij de woontoren een met verkeerslichten geregelde kruising hebben sluit de gemeente Tilburg in haar beleid de onderzoeks- en motiveringsplicht van een geluidreducerende wegdekverharding uit. Op dergelijke locaties is een dergelijke kwetsbare wegdekverharding ongewenst vanwege versnelde slijtage van de toplaag en daarmee de versnelde afname van de geluidreductie.

Railverkeer

Bronmaatregelen bij een spoor zijn niet of nauwelijks mogelijk aangezien de gemeente zeer beperkte invloed kan uitoefenen op de maatregelen aan het spoor. Zij is immers niet de bronbeheerder. Bovendien is er sprake van een zogenaamd geluid productie plafond (GPP) dat ProRail het recht geeft op te vullen tot de maximale waarde. Bij toepassing van een bronmaatregel, bijvoorbeeld een raildemper, zou je dan ook het geluid productie plafond moeten verlagen, anders is er in juridische zin geen geluid reducerend effect. Gezien de kleinschaligheid van het bouwplan verwachten wij dat het treffen van bronmaatregelen en het verlagen van het GPP geen realistisch scenario is.

Overdrachtsmaatregelen

Wegverkeer

De gemeente Tilburg heeft in haar hogere waarden beleid opgenomen dat het treffen van overdrachtsmaatregelen vanuit stedenbouwkundig oogpunt doorgaans onwenselijk is langs wegen. Langs de Ringbaan-West is het plaatsen van een scherm bovendien onpraktisch vanwege de zuidelijk gelegen kruising met de Hart van Brabantlaan. Daarnaast zal een geluidscherm relatief hoog moeten zijn om het geluid op de hoger gelegen bouwlagen van de woontoren af te kunnen schermen. Een geluidscherm met een akoestisch zinvol effect zal op grond van ervaring met vergelijkbare situatie tenminste 250 meter lang en 5 meter hoog moeten zijn. De kosten hiervoor zullen bij benadering $250 \text{ m} \times 5 \text{ m} \times 450 \text{ €/m}^2 = \text{€ } 562.500$ bedragen, dit hoge bedrag stuit op overwegende bezwaren van financiële aard: de kosten zullen niet opwegen tegen de baten.

Railverkeer

Aan de zuidzijde van de spoorlijn – tussen de spoorlijn en de nieuwe woontoren – is reeds een geluidwal met een hoogte van circa 5,6 meter aanwezig. Het geluid reducerende effect van deze wal is meegenomen in de geluidberekeningen. In lijn met het gemeentelijke beleid verwachten wij dat het ophogen van deze wal zal stuiten op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige aard. Bovendien zal het extra geluidreducerende effect relatief klein zijn op de hoger gelegen bouwlagen. Ook hier zullen de kosten een rol spelen. Een akoestisch zinvolle ophoging zal over een lengte van ongeveer 600 m moeten plaatsvinden, waardoor de kosten bij een ophoging van 2 meter al om en nabij € 540.000 zullen bedragen. De kosten hiervan wegen niet op tegen de baten.



Maatregelen bij de ontvanger

Een belangrijke randvoorwaarde die het gemeentelijke beleid stelt is dat er sprake moet zijn van een geluidluwe gevel en buitenruimte met een gecumuleerde geluidbelasting van ten hoogste 55 dB. Met name op de hoger gelegen bouwlagen is hiervan geen sprake. De geluidbelasting als gevolg van de spoorweg is dermate hoog dat op zowel de noordgevel, oostgevel als westgevel de gecumuleerde geluidbelasting L_{cum} 56 dB of meer bedraagt. Zelfs op de niet maatgevende zuidgevel leidt de cumulatie van weg- en spoorweggeluid tot geluidbelastingen van 56 dB of meer. Om een geluidluwe gevel te creëren mag conform het beleid ingezet worden op een vliesgevel, verhoogde borstwering of een gesloten paneel in het verlengde van de gevel.

Cumulatie

De cumulatie-effecten van weg- en railverkeerslawaai zijn in voorliggende situatie vrijwel niet aanwezig. Hiervoor is het verschil in optredende geluidbelasting Spoorweglawaai (59-68 dB) en wegverkeerslawaai (50-51 dB) te groot. Het cumulatie effect is hierdoor minder als 1dB.

Procedure

Het ontwerpbesluit tot vaststellen van de hogere waarde(n) heeft overeenkomstig de bepalingen van art. 110c van de Wet geluidhinder en afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht ter inzage gelegen gedurende de periode van 8 oktober 2018 tot en met 19 november 2018. Belanghebbenden hebben gedurende deze termijn zienswijzen in kunnen dienen. Er zijn geen zienswijzen kenbaar gemaakt.

Besluit

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Tilburg besluit:

1. ten behoeve van het bestemmingsplan "Spoorzone West 2012, 1^e herziening (Spoorpark)", zoals opgenomen in bijlage 1, kadastraal bekend gemeente Tilburg, sectie P, perceelnummer 7532 (deels) hogere waarden vast te stellen vanwege weg- en railverkeerslawaai. Voor de vast te stellen hogere waarden wordt verwezen naar bijlage 3;
2. daarbij de volgende voorwaarden gelden:
 - a) de woningen beschikken over een geluidluwe gevel en een geluidluwe buitenruimte. Deze voorwaarde geldt als de geluidbelasting vanwege spoorweglawaai hoger is dan 60 dB. Geluidluw wil zeggen dat de gecumuleerde geluidbelasting ≤ 55 dB;
 - b) bij de aanvraag WABO wordt een gevelweringsrapport overlegd waaruit blijkt dat voldaan wordt aan afdeling 3.1 van het Bouwbesluit 2012 en de onder a) aangegeven voorwaarde.

Tilburg, 24 januari 2019

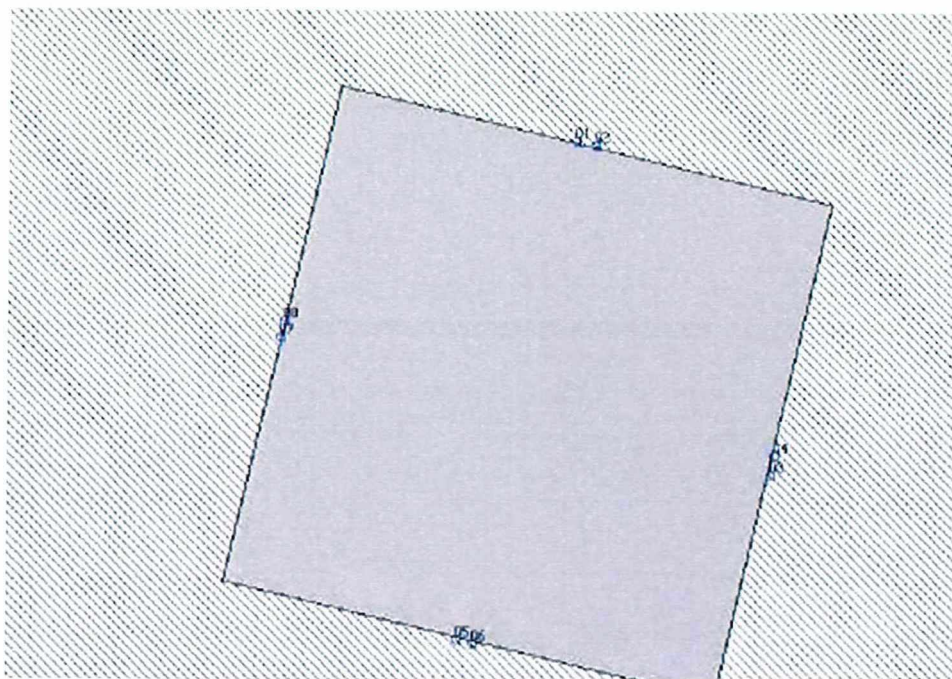
Het college van burgemeester en wethouders van Tilburg,

namens deze,

Inge Spijkers

teammanager Ruimtelijke Plannen

Bijlage 2: overzicht waarneempunten





Bijlage 3: aan te vragen hogere waarden

Rekenpunt – Hoogte - Oriëntatie	Hogere waarde Ringbaan West [dB] ²	Hogere waarde spoorlijn Tilburg-Breda [dB]	L _{cum} [dB] ³
01_A - 1,5 m - Noordgevel	-	-	-
01_B - 5,5 m - Noordgevel	50	59	58
01_C - 8,5 m - Noordgevel	50	62	60
01_D - 11,5 m - Noordgevel	51	63	61
01_E - 14,5 m - Noordgevel	51	64	61
01_F - 17,5 m - Noordgevel	51	65	62
02_A - 20,5 m - Noordgevel	51	66	62
02_B - 23,5 m - Noordgevel	51	67	63
02_C - 26,5 m - Noordgevel	51	67	63
02_D - 29,5 m - Noordgevel	51	68	64
02_E - 32,5 m - Noordgevel	51	68	64
03_A - 1,5 m - Oostgevel	-	-	-
03_B - 5,5 m - Oostgevel	-	57	52
03_C - 8,5 m - Oostgevel	-	59	54
03_D - 11,5 m - Oostgevel	-	61	56
03_E - 14,5 m - Oostgevel	-	62	57
03_F - 17,5 m - Oostgevel	-	62	58
04_A - 20,5 m - Oostgevel	-	63	59
04_B - 23,5 m - Oostgevel	-	64	59
04_C - 26,5 m - Oostgevel	-	64	60
04_D - 29,5 m - Oostgevel	-	65	60

² Na aftrek van 5 dB ingevolge artikel 110, lid g, Wet geluidhinder.

³ Bij het berekenen van de cumulatieve geluidbelasting L_{cum} worden conform bijlage 1 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 dosis-effect relaties verdisconteerd. Aangezien railverkeersgeluid doorgaans als minder hinder wordt ervaren ten opzichte van wegverkeersgeluid is daarom in veel gevallen de berekende cumulatieve geluidbelasting lager dan de vast te stellen hogere waarde.

Rekenpunt – Hoogte - Oriëntatie	Hogere waarde Ringbaan West [dB] ²	Hogere waarde spoorlijn Tilburg-Breda [dB]	L _{cum} [dB] ³
04_E - 32,5 m - Oostgevel	-	65	60
05_A - 1,5 m - Zuidgevel	-	-	-
05_B - 5,5 m - Zuidgevel	49	-	54
05_C - 8,5 m - Zuidgevel	50	-	55
05_D - 11,5 m - Zuidgevel	50	-	55
05_E - 14,5 m - Zuidgevel	51	-	56
05_F - 17,5 m - Zuidgevel	51	-	56
06_A - 20,5 m - Zuidgevel	51	-	56
06_B - 23,5 m - Zuidgevel	51	56	57
06_C - 26,5 m - Zuidgevel	51	57	58
06_D - 29,5 m - Zuidgevel	51	56	57
06_E - 32,5 m - Zuidgevel	51	-	56
07_A - 1,5 m - Westgevel	52	-	57
07_B - 5,5 m - Westgevel	53	56	59
07_C - 8,5 m - Westgevel	54	60	60
07_D - 11,5 m - Westgevel	54	61	61
07_E - 14,5 m - Westgevel	55	61	61
07_F - 17,5 m - Westgevel	55	62	62
08_A - 20,5 m - Westgevel	55	63	62
08_B - 23,5 m - Westgevel	55	64	62
08_C - 26,5 m - Westgevel	55	64	63
08_D - 29,5 m - Westgevel	55	65	63
08_E - 32,5 m - Westgevel	55	65	63
Maximaal	55	68	64