



Besluit tot vaststelling hogere waarde

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Tilburg stelt hogere waarden vast op grond van artikel 110a Wet geluidhinder ten behoeve van het bestemmingsplan Reit 2007, 7e herziening (Reitseplein 15). De planlocatie is kadastraal bekend als gemeente Tilburg, TBG, sectie P, perceelnummer 6291. Met deze herziening van het vigerende bestemmingsplan wordt een studentencomplex met ondersteunende faciliteiten voor de studenten mogelijk gemaakt.

De hogere waarden worden vastgesteld voor weg- en spoorweglawaai.

Overwegingen ten aanzien van het besluit

- De gemeente Tilburg is voornemens middels een herziening van het vigerende bestemmingsplan een studentencomplex met ondersteunende faciliteiten voor de studenten mogelijk te maken. De nieuwe geluidgevoelige bestemmingen worden gerealiseerd binnen de bestemming 'Wonen-gestapeld' zoals opgenomen in bijlage 1.
- De herziening is van toepassing op de planlocatie, kadastraal bekend gemeente Tilburg, TBG, sectie P, perceelnummer 6291.
- De planlocatie is gelegen binnen de geluidzone van de spoorlijn Tilburg-Breda en de geluidzone van de Ringbaan West, de Professor Cobbenhagenlaan en de Hart van Brabantlaan.
- Voor nieuwe woningen geldt een voorkeurgrenswaarde van 48 dB voor wegverkeer en 55 dB voor spoorwegverkeerslawaai.
- Voor de woningen is op basis van artikel 83 Wgh een hogere waarde mogelijk van maximaal 63 dB voor een binnenstedelijke situatie voor wegverkeerslawaai. Voor spoorweglawaai is op basis van het Besluit geluidhinder (artikel 4.10) een hogere waarde mogelijk van maximaal 68 dB.
- Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de voorkeurgrenswaarde voor wegverkeerslawaai enkel t.g.v. de Ringbaan West wordt overschreden. De maximale geluidbelasting voor wegverkeerslawaai bedraagt 57 dB t.g.v. de Ringbaan West. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB voor wegverkeerslawaai wordt niet overschreden.
- De maximale geluidbelasting voor spoorweglawaai bedraagt 75 dB. Hiermee wordt de maximale ontheffingswaarde overschreden. Dit geldt niet voor het gehele plangebied maar een deel ervan.
- Maatregelen om de geluidbelasting terug te brengen tot onder de wettelijke voorkeurgrenswaarde van 48 dB voor wegverkeerslawaai respectievelijk 55 dB voor spoorweglawaai zijn niet mogelijk.

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

Toetsing

Door Cauberg Huygen is een akoestisch onderzoek (d.d. 11 november 2020 met referentie 06297-52489-06) uitgevoerd ten behoeve van het bestemmingsplan Reit 2007, 7e herziening (Reitseplein 15).

Wegverkeer

Uit de rekenresultaten van het akoestisch onderzoek blijkt dat:

- de voorkeurgrenswaarde van 48 dB voor de Professor Cobbenhagenlaan en de Hart van Brabantlaan wordt gerespecteerd;
- de voorkeurgrenswaarde van 48 dB voor de Ringbaan West wordt overschreden met maximaal 9 dB;
- de maximale ontheffingswaarde van 63 dB voor een binnenstedelijke situatie niet wordt overschreden.

Om de woningen akoestisch mogelijk te maken is het noodzakelijk om hogere grenswaarden vast te stellen voor de Ringbaan West. Voor de te verlenen hogere waarden wordt verwezen naar figuur 5.2 van het akoestisch rapport d.d. 11 november 2020 met referentie 06297-52489-06. De te verlenen hogere waarden zijn slechts van toepassing voor zover de geluidbelasting hoger is dan 48 dB.

Spoorverkeer

Uit de rekenresultaten van het akoestisch onderzoek blijkt dat:

- de voorkeurgrenswaarde van 55 dB wordt overschreden;
- de maximale ontheffingswaarde van 68 dB op een deel van het plangebied wordt overschreden.

Om de woningen akoestisch mogelijk te maken is het noodzakelijk om hogere grenswaarden vast te stellen voor spoorwegverkeer. Voor de te verlenen hogere waarden wordt verwezen naar figuur 5.1 van het akoestisch rapport d.d. 11 november 2020 met referentie 06297-52489-06. De te verlenen hogere waarden zijn slechts van toepassing voor zover de geluidbelasting hoger is dan 55 dB tot een maximum van 68 dB.

Maatregelen

Ringbaan West

Bronmaatregelen

Maatregelen aan de bron zoals het toepassen van geluidreducerend asfalt, het beperken van de verkeersintensiteit en het verlagen van de rijsnelheid ontmoeten overwegende bezwaren van verkeerskundige- en financiële aard.

Overdrachtsmaatregelen

Om de geluidbelasting te reduceren kunnen geluidschermen worden toegepast. Toepassing van geluidschermen in een binnenstedelijke omgeving is vanuit stedenbouwkundige argumenten niet gewenst.

Spoorlijn Tilburg-Breda

Bronmaatregelen

Bronmaatregelen om de geluidbelasting te reduceren tot aan de voorkeurgrenswaarde van 55 dB zoals het beperken van de verkeersintensiteit en/of het verlagen van de rijsnelheid is vervoerskundig niet gewenst/mogelijk omdat de gemeente niet de bronbeheerder is. Het toepassen van raildempers (effect circa 2 tot 3 dB) wordt als niet doelmatig gezien omdat er dan nog steeds sprake is van een (forse) overschrijding van de voorkeurgrenswaarde.

Overdrachtsmaatregelen

Om de geluidbelasting vanwege het spoorwegverkeer overal terug te brengen tot aan de maximale grenswaarde, is een scherm met een minimale hoogte van 6,0 m nodig over een lengte van minimaal 210 m (van de brug van de Ringbaan West tot halverwege het sportveld). Een geluidscherm langs het spoor gaat (indicatief) ca. € 500,-- per m2 kosten. Het afschermend effect van schermen langs het spoor is het grootst als deze dicht langs het spoor staan.

Hiervoor is toestemming van ProRail nodig als de grond in hun eigendom is. Daarnaast is het noodzakelijk het beheer en onderhoud van schermen te regelen. Gezien de zeer korte afstand tot het spoor en de beoogde gebouwhoogte is een dergelijk scherm niet realistisch en wordt deze optie financieel niet haalbaar geacht.



Cumulatie

Er is sprake van cumulatie omdat op een groot aantal rekenpunten de voorkeurgrenswaarde wordt overschreden voor zowel weg- als spoorweglawaai. De maximale gecumuleerde geluidbelasting omgerekend naar wegverkeerslawaai ($L_{VL,cum}$), exclusief toepassing van de wettelijke aftrek volgens artikel 110g van de Wgh voor wegverkeerslawaai, bedraagt ten hoogste 70 dB.

Gemeentelijk geluidbeleid

Het gemeentelijk geluidbeleid is opgenomen in het document 'Hogere waarde beleid' van april 2015. Uitgangspunt van het gemeentelijk geluidbeleid is dat op geluid belaste locaties sprake moet zijn van een "acceptabel woon- en leefklimaat". In het geluidbeleid is aangegeven wanneer het zinvol is om aanvullende eisen te stellen.

Deze aanvullende eisen zijn van toepassing als de geluidbelasting op de gevels van de nieuwe woningen berekend volgens de Wet geluidhinder meer bedraagt dan 53 dB voor wegverkeerslawaai respectievelijk 60 dB voor spoorweglawaai. Reden hiervoor is dat uit onderzoek blijkt dat pas boven deze geluidbelastingen er sprake kan zijn van substantiële hinder. Uit de rekenresultaten van het akoestisch onderzoek blijkt dat deze waarden op een groot deel van het plangebied wordt overschreden. Daarom is het noodzakelijk om aanvullende voorwaarden te stellen om te kunnen voldoen aan het gemeentelijk geluidbeleid. Om aan de voorwaarden van het gemeentelijk geluidbeleid te kunnen voldoen zullen in het ontwerp gebouwgebonden maatregelen worden getroffen. Zoals het er nu laat uitzien worden de woonkamers voorzien van een loggia en de eenzijdig georiënteerde studentenappartementen van een zogenaamd Harbour Fenster.

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 14 december 2020 tot en met 25 januari 2021. Belanghebbenden hebben gedurende deze termijn zienswijzen in kunnen dienen. Er is één zienswijze kenbaar gemaakt. Deze is ongegrond verklaard.



Besluit

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

1. Ten behoeve van het bestemmingsplan Reit 2007, 7e herziening (Reitseplein 15) hogere waarden vast te stellen vanwege weg- en spoorweglawaaï. Voor de vast te stellen hogere waarden voor weg- en spoorweglawaaï wordt verwezen naar figuur 5.1 en figuur 5.2 van het akoestisch rapport d.d. 11 november 2020 met dien verstande dat voor spoorweglawaaï een maximale hogere waarde geldt van 68 dB.
2. Hieraan de volgende voorwaarden te verbinden:
 - a. om de geluidbelasting t.g.v. spoorweglawaaï te verminderen tot maximaal 68 dB dienen aanvullende (gebouwgebonden) maatregelen getroffen te worden.
 - b. Indien ter plaatse van de betreffende gevel/geveldeel geen gebouwgebonden maatregelen getroffen kunnen worden, dient de gevel/geveldeel "doof" te worden uitgevoerd. Voor de definitie van een dove gevel wordt verwezen naar artikel 1b lid 4 van de Wet geluidhinder;
 - c. De woonkamers dienen zodanig te worden uitgevoerd dat deze beschikken over een geluidluwe buitenruimte en een geluidluwe gevel(delen). Ingeval het toepassen van een loggia dienen de in het gemeentelijk geluidbeleid d.d. april 2015 gestelde uitgangspunten in acht te worden genomen. Aan de geluidluwe gevel(deel) ligt minimaal 1 verblijfsruimte.
 - d. De eenzijdig georiënteerde studentenappartementen beschikken over een geluidluwe geveldeel.
 - e. De eenzijdig georiënteerde studentenappartementen beschikken minimaal over een gezamenlijke geluidluwe buitenruimte.
 - f. Definitie geluidluw: gecumuleerde geluidbelasting van maximaal 55 dB berekend conform Hoofdstuk 2 van Bijlage II van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder;
 - g. Bij de aanvraag om vergunning ingevolge de Wabo onderdeel bouwen wordt aan de hand van een akoestisch (gevelwerings)rapport aangetoond dat aan afdeling 3.1 van het Bouwbesluit en de in lid 2 van dit besluit gestelde voorwaarden wordt voldaan.

Tilburg, 14 april 2021

Het college van burgemeester en wethouders van Tilburg,

namens deze,

Jeroen Kusters

teammanager Ruimtelijke Plannen



Bijlage 1: planverbeelding

