

Besluit tot vaststelling Hogere waarde

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Tilburg heeft hogere waarden vastgesteld op grond van artikel 110a Wet geluidhinder ten behoeve van het bestemmingsplan BP Spoorzone West 2012, 2e herziening (woontoren).

Het plangebied omvat het perceel kadastraal bekend gemeente Tilburg, plaatselijk bekend als sectie P, nummer 7369 en gedeelten van de percelen 8410 en 8432. Met deze herziening van het vigerende bestemmingsplan wordt een woontoren gerealiseerd met 19 startersappartementen (< 50 m²), 61 middeldure- en 20 dure (senioren)appartementen en ca. 820 m² (gbo) aan verhuurbare commerciële ruimtes. Ten oosten van de woontoren wordt een dubbeldekse parkeervoorziening beoogd.

De hogere waarden zijn vastgesteld voor weg- en railverkeerslawaai.

Overwegingen ten aanzien van het besluit

- De gemeente Tilburg is voornemens middels een herziening van het vigerende bestemmingsplan een woontoren te realiseren met 19 startersappartementen (< 50 m²), 61 middeldure- en 20 dure (senioren)appartementen en ca. 820 m² (gbo) aan verhuurbare commerciële ruimtes. Ten oosten van de woontoren wordt een dubbeldekse parkeervoorziening beoogd. 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 7369, 8410 en 8432.
- De planlocatie is gelegen binnen de geluidzone van de spoorlijn Tilburg-Breda en de geluidzone van de Ringbaan West, Hart van Brabantlaan en de Professor Cobbenhagenlaan.
- Voor nieuwe woningen geldt een voorkeurgrenswaarde van 48 dB voor wegverkeer en 55 dB voor railverkeerslawaai.
- Op basis van artikel 83 Wet geluidhinder zijn hogere waarden mogelijk tot maximaal 63 dB voor een binnenstedelijke situatie voor wegverkeerslawaai. Voor railverkeerslawaai is op basis van het Besluit geluidhinder (artikel 4.10) een hogere waarde mogelijk van maximaal 68 dB.
- Uit akoestisch onderzoek blijkt dat de voorkeurgrenswaarde voor wegverkeerslawaai wordt overschreden t.g.v. de Ringbaan West. Op een klein deel van het plan wordt de maximale ontheffingswaarde van 63 dB voor wegverkeerslawaai overschreden.
- Uit akoestisch onderzoek blijkt dat de voorkeurgrenswaarde voor railverkeerslawaai wordt overschreden. De maximale ontheffingswaarde van 68 dB wordt niet overschreden.
- Maatregelen om de geluidbelasting terug te brengen tot onder de wettelijke voorkeurgrenswaarde van 48 dB voor wegverkeerslawaai respectievelijk 55 dB voor railverkeerslawaai zijn niet doelmatig.

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

Toetsing

Door Peutz is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Voor de uitgangspunten en rekenresultaten wordt verwezen naar het "Akoestisch onderzoek naar de geluidbelasting ten gevolge van rail- en wegverkeer Woontoren Hazelaarstraat Tilburg" d.d. 21 maart 2022 met rapportnummer O 16549-2-RA-004.

Wegverkeer

Uit de rekenresultaten van het akoestisch onderzoek blijkt dat:

- de voorkeurgrenswaarde van 48 dB voor de Hart van Brabantlaan en de Professor Cobbenhagenlaan wordt gerespecteerd;

- de voorkeurgrenswaarde van 48 dB voor de Ringbaan West op een groot deel van het plan wordt overschreden;
- de maximale ontheffingswaarde van 63 dB voor een binnenstedelijke situatie op een klein deel van het plan wordt overschreden.

Om de appartemeten akoestisch mogelijk te maken is het noodzakelijk om een hogere grenswaarde vast te stellen voor de Ringbaan West van maximaal 63 dB. Daar waar de maximale geluidbelasting meer bedraagt dan 63 dB worden gebouwgebonden maatregelen getroffen waarmee de geluidbelasting voor de Ringbaan West op de gevel van de appartementen wordt teruggebracht tot maximaal 63 dB. Indien gebouwgebonden maatregelen niet mogelijk zijn mogen dove gevels ter plaatse van de overschrijding van de maximale ontheffingswaarde van 63 dB worden toegepast.

Spoorverkeer

Uit de rekenresultaten van het akoestisch onderzoek blijkt dat:

- de voorkeurgrenswaarde van 55 dB wordt overschreden;
- de maximale ontheffingswaarde van 68 dB wordt niet overschreden.

Om de appartemeten akoestisch mogelijk te maken is het noodzakelijk om een hogere grenswaarden vast te stellen voor railverkeerslawaai van maximaal 64 dB.

Maatregelen

Ringbaan West

Bronmaatregelen

Maatregelen aan de bron zoals het beperken van de verkeersintensiteit en het verlagen van de rijnsnelheid ontmoeten overwegende bezwaren van verkeerskundige aard.

Bronmaatregelen in de vorm van stille wegdekken is hier ook niet mogelijk omdat dergelijke wegdekken veel onderhoud vergen, met name bij optrekkend en remmend verkeer bij met verkeerslichten geregelde kruispunten en rotondes.

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 rijnsnelheid 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

Het plaatsen van een geluidscherm langs het spoor is slechts beperkt effectief. Daarnaast is er reeds deels een aarden wal aanwezig langs het spoor. Deze kan worden doorgetrokken of er kan een scherm worden geplaatst tot en voorbij de Ringbaan West. Daar waar de hoogste reductie wordt behaald door de aarden wal door te trekken of een geluidscherm langs het spoor te plaatsen wordt de geluidbelasting bijna volledig bepaald door het wegverkeerslawaai. De behaalde geluidreductie zal op deze gevels niet merkbaar zijn. Op de gevels waar de geluidbelasting voornamelijk wordt bepaald door het railverkeerslawaai is de reductie beperkt en voornamelijk aanwezig op de onderste woonlagen. Om een verdergaande reductie van het railverkeerslawaai te realiseren zou het scherm een hoogte van minimaal 4 meter dienen te krijgen en moet deze minimaal 50 meter lang zijn. Een dergelijk scherm vergt een zeer forse investering. Kosten en baten meegewogen is een geluidscherm (of een verlengde aarden wal) langs het spoor niet doelmatig.

Cumulatie

Er is sprake van cumulatie vanwege weg- en railverkeerslawaai. De maximale gecumuleerde geluidbelasting bedraagt 69 dB zonder toepassing van de wettelijke aftrek voor wegverkeerslawaai volgens artikel 110g van de Wgh. Deze geluidbelasting wordt acceptabel geacht omdat aan de appartementen zodanig maatregelen worden getroffen dat voldaan kan worden aan (de voorwaarden van) het gemeentelijk geluidbeleid.

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 railverkeerslawaai. 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 de 53 dB resp. de 60 dB op een groot deel van het plangebied wordt overschreden. Daarom is het noodzakelijk om aanvullende voorwaarden te stellen conform het gemeentelijk geluidbeleid om voor alle appartementen ondanks de hoge geluidbelasting een aanvaardbaar woon- en leefklimaat te kunnen realiseren.

Om aan de voorwaarden van het gemeentelijk geluidbeleid te kunnen voldoen worden de appartementen van het type B, C, D, E, G en H voorzien van een loggia (met een dichte balustrade in de vorm van een geluidscherm met een hoogte van 1,2 meter en een zeer absorberend plafond) waarmee het mogelijk is een geluidluwe buitenruimte met daarachter een geluidluwe gevel te realiseren. Een klein deel van de loggia's zullen beglaasd uitgevoerd worden om te kunnen voldoen aan de eis van een geluidluwe buitenruimte en een geluidluwe gevel te kunnen voldoen. Voor beglaasde loggia's gelden de voorwaarden uit het gemeentelijk geluidbeleid waaronder permanente buitenluchtcondities.

Om aan de eis van een geluidluwe buitenruimte voor de startersappartementen (type A, kleiner dan 50 m²) te kunnen voldoen wordt op het dak ter hoogte van rekenpunt I1 "buitenruimte" een gezamenlijk dakterras gerealiseerd waarbij het dakterras wordt afgeschermd met een dicht uitgevoerd geluidscherm van minimaal 1,5 meter hoog rondom. Ook de maisonette (type F) wordt voorzien van een dakterras waarbij het dakterras rondom wordt afgeschermd met een dicht uitgevoerd geluidscherm van minimaal 1,2 meter hoog. Hiermee is het mogelijk om het dakterras, de noord- en de oostgevel op de 22^e verdieping geluidluw te maken. Om te kunnen voldoen aan de eis van een geluidluwe gevel op de 23^e verdieping dienen de geluidgevoelige ruimten te worden voorzien van Harbour fensters voor een van beide gevels. Hoewel de gevel op de 23^e verdieping niet geheel als geluidluw is aan te merken zal de geluidbelasting bij een geopend raam niet meer dan 55 dB bedragen waardoor de bewoners toch in relatieve rust kunnen verblijven. Een verhoging van de balustrade of het toevoegen van een extra geluidscherm is onvoldoende effectief en/of wenselijk om de noord- en/of oostgevel op de 23^e verdieping geluidluw te maken.

Voor de startersappartementen is het niet mogelijk om een geluidluwe gevel te realiseren vanwege het feit dat de startersappartementen aan twee zijden (west- en noordgevel) hoog geluidbelast is. Middels toepassing van bijvoorbeeld Harbour Fensters (dubbele raamconstructie) is het mogelijk om een geluidluw geveldeel te realiseren. Hierdoor kunnen de bewoners de woning ventileren zonder in de herrie te zitten. Voor de bepaling van de vereiste geluidniveaureductie van het Harbour Fenster of een hieraan gelijkwaardige voorziening wordt uitgegaan van de ongewogen gecumuleerde geluidbelasting zoals gepresenteerd in Bijlage 2 van het rapport. Dit wil zeggen zonder rekening te houden met met de verschillen in dosis-effect relatie in de verschillende geluidbronnen.

Voor de beoordeling van de vereiste gevelwering conform het Bouwbesluit wordt tevens uitgegaan van de ongewogen gecumuleerde geluidbelasting.

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 maandag 1 augustus tot en met maandag 12 september. Belanghebbenden hebben gedurende deze termijn zienswijzen in kunnen dienen. Er zijn geen zienswijzen kenbaar gemaakt.

Besluit

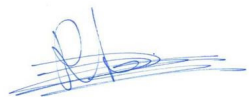
Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Tilburg besluiten:

1. Ten behoeve van het bestemmingsplan BP Spoorzone West 2012, 2e herziening (woontoren) een hogere waarden vast te stellen voor wegverkeerslawaaï voor de Ringbaan West van 63 dB respectievelijk 64 dB voor railverkeerslawaaï voor het spoortraject Tilburg-Breda.
2. Hieraan de volgende voorwaarden te verbinden:
 - a. om de geluidbelasting t.g.v. wegverkeerslawaaï voor de Ringbaan West terug te brengen tot de maximale ontheffingswaarde van 63 dB dienen aanvullende (gebouwgebonden) maatregelen getroffen te worden. 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;
 - b. De startersappartementen (type A) beschikken over een gezamenlijke geluidluwe buitenruimte;
 - c. De startersappartementen (type A) worden voorzien van Harbour Fensters of een hieraan gelijkwaardige voorziening om te kunnen voldoen aan de eis van geluidluwe geveldelen;
 - d. De maisonette (type F) beschikt over een eigen geluidluwe buitenruimte. De noord- of oostgevel van de maisonette is op de 22^e én de 23^e verdieping geluidluw. Hiertoe wordt een van de gevels van de maisonette op de 23^e verdieping voorzien van Harbour Fensters of een hieraan gelijkwaardige voorziening;
 - e. De appartementen van het type B, C, D, E, G en H beschikken over een eigen geluidluwe buitenruimte en een geluidluwe gevel. Ingeval het toepassen van een beglaasde afsluitbare loggia worden de in het gemeentelijk geluidbeleid d.d. april 2015 gestelde uitgangspunten in acht te worden genomen;
 - f. Voor alle appartementen geldt dat aan de geluidluwe gevel(deel) minimaal 1 verblijfsruimte aanwezig is;
 - g. Definitie geluidluw: gecumuleerde geluidbelasting t.g.v. weg- en railverkeerslawaaï van maximaal 55 dB;
 - h. Bij de aanvraag om vergunning ingevolge de Wabo onderdeel bouwen wordt aan de hand van een (gevelwerings)rapport aangetoond dat aan afdeling 3.1 van het Bouwbesluit en de in lid 2 van dit besluit gestelde voorwaarden wordt voldaan. Voor de bepaling van de vereiste geluidniveaureductie van het Harbour Fenster of een hieraan gelijkwaardige voorziening alsmede voor de vereiste karakteristieke geluidwering van een uitwendige scheidingsconstructie wordt uitgegaan van de ongewogen gecumuleerde geluidbelasting zoals gepresenteerd in Bijlage 2 van het rapport. Dit wil zeggen zonder rekening te houden met met de verschillen in dosis-effect relatie in de verschillende geluidbronnen.

Tilburg, 11 oktober 2022

Het college van burgemeester en wethouders van Tilburg,

namens deze,



Jeroen Kusters
Teammanager Ruimtelijke Plannen

Bijlage 1: planverbeelding

