



BESLUIT

Het College van Burgemeester en wethouders van Tilburg stelt een hogere waarde vast op grond van art. 110a Wet geluidhinder ten behoeve van de bouw van maximaal 275 wooneenheden voor studenten (plandeel A) en 80 wooneenheden (plandeel B) voor onzelfstandige wooneenheden ten behoeve van het bestemmingsplan "Magazijnkwartier".

Daarnaast is het noodzakelijk voor een deel van de bestaande bebouwing een hogere waarde vast te stellen. Het betreft panden aan de Spoorlaan met de adresnummers 328-328A-330-334-336-346-350.

De bestemmingsplanlocatie is omsloten door de Spoorlaan en wordt aan de achterkant begrensd door de Telegraafstraat. Voor de exacte begrenzing wordt verwezen naar de bestemmingsplankaart.

Voor het bestemmingsplan is door Cauberg-Huygen een akoestisch onderzoek uitgevoerd voor het weg- en railverkeer. Uit dit onderzoek "Magazijnkwartier; toets Wet geluidhinder" met kenmerk 20110775-04 d.d. 30 september 2011 blijkt dat bij de te realiseren wooneenheden (plandeel A en B) en de bestaande bebouwing aan de Spoorlaan de voorkeurswaarde voor railverkeerslawaaai en/of wegverkeerslawaaai ingevolge de Wet geluidhinder wordt overschreden. Om het bouwplan te realiseren is het noodzakelijk een hogere grenswaarde vast te stellen.

Railverkeerslawaaai

De voorgenomen en bestaande woningbouw is gelegen binnen de geluidzone van de spoorlijn Tilburg - Breda (traject 651)

Voor de nieuw te realiseren wooneenheden (plandeel A en B) en de bestaande woningen geldt ingevolge artikel 4.9 e.v. van het Besluit geluidhinder een voorkeursgrenswaarde van 55 dB. Artikel 4.11 van het Besluit geluidhinder biedt burgemeester en wethouders de mogelijkheid om een hogere waarde vast te stellen tot een waarde van maximaal 68 dB.

Bron- en overdrachtsmaatregelen

Diverse maatregelen ter vermindering van de geluidsbelasting zijn tijdens het ontwerpproces onderzocht. Het is niet mogelijk de geluidsbelasting terug te brengen tot de voorkeursgrenswaarde.

Vermindering aan de bron door beperking van de intensiteit is vervoerskundig niet mogelijk. Raildempers zijn op grote delen van het traject waar mogelijk al aangebracht. Op de overige delen van het traject is het toepassen van raildempers niet mogelijk en niet doelmatig vanwege de aanwezigheid van wissels en het remmen en optrekken van de treinen.

In het akoestisch onderzoek zijn tevens twee schermvarianten onderzocht; een scherm met een totale hoogte van 3 meter en lengte van 400 meter, en een scherm met een totale lengte van 500 meter en een hoogte van 5 meter t.o.v. bovenkant spoor. De kosten van dergelijke schermen bedragen circa € 600.000 voor een scherm van 3 meter hoog, respectievelijk €1.000.000 voor een scherm van 5 meter hoog.

Uit het onderzoek blijkt dat met toepassing van de schermen bij een scherm van 5 meter hoog de voorkeursgrenswaarde op maximaal 73 rekenlocaties alsnog wordt overschreden.

Het uitvoeren van deze maatregel ligt niet in de invloedssfeer van de initiatiefnemer van het bouwplan. De geluidschermen zouden om overall aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen dermate hoog moeten worden dat dit stedenbouwkundig ongewenst is.

Conclusie is dat het plaatsen van schermen niet leidt tot het terugbrengen van de geluidbelasting tot de voorkeursgrenswaarde en dat, indien de schermen wel worden geplaatst, hier aanzienlijke kosten aan verbonden zijn. De maatregel wordt als niet doelmatig beschouwd.

Maatregelen aan de gebouwen

Voor de nieuw te realiseren wooneenheden (plandeel A en B) geldt voor één gebouw van plandeel A (noordgevel, rekenpunten A01 t/m A04) dat de maximale ontheffingswaarde voor railverkeerslawaaai wordt overschreden. Bij deze gevel zal door gebouwgebonden maatregelen de geluidbelasting op de gehele achterliggende gevel de geluidbelasting worden teruggebracht tot onder de maximale ontheffingswaarde.



Wat betreft de bestaande bebouwing blijkt uit het akoestisch onderzoek blijkt dat voor grote delen voor de bestaande bebouwing geldt dat de maximale ontheffingswaarde t g v. railverkeerslawaai wordt overschreden. Er kan alleen een hogere waarde worden vastgesteld indien er aanvullende maatregelen worden genomen

Deze maatregelen bestaan uit het treffen van gebouwgebonden maatregelen of gelijkwaardige voorzieningen waarbij wordt aangetoond dat de maximale ontheffingswaarde, ter hoogte van de gevel van de geluidsgevoelige bestemming, wordt gerespecteerd. Deze maatregel is alleen noodzakelijk indien in de bestaande bebouwing nieuwe geluidsgevoelige functies worden gecreëerd

Wegverkeerslawaai

De nieuw te realiseren wooneenheden (plandeel A en B) en de bestaande woningen zijn gelegen binnen de geluidzones van de Spoorlaan, Heuvelring en het NS plein. Volgens artikel 3.1 van het Besluit geluidhinder geldt een voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Artikel 3.2 van het Besluit geluidhinder biedt burgemeester en wethouders de mogelijkheid om een hogere waarde vast te stellen tot een waarde van maximaal 63 dB.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de voorkeursgrenswaarde vanwege de Spoorlaan wordt overschreden.

Het toepassen van een (nog) stiller wegdek op de Spoorlaan wordt niet doelmatig geacht ter hoogte van het plan om de volgende redenen:

- Met het toepassen van een (nog) stiller wegdek zal de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet worden behaald. De berekende geluidbelasting op panden langs de Spoorlaan bedraagt 63 dB. Geluidarmer asfalt reduceert, afhankelijk van het gekozen type, circa 2-3 dB ten opzichte van de wegdekverharding die nu aanwezig is. Ter hoogte van de bestaande bebouwing aan de Spoorlaan bedraagt de geluidbelasting dan circa $63 - 3 = 60$ dB. Met het toepassen van (nog) stiller wegdek kan niet worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Het toepassen van een (nog) stiller wegdek wordt vanuit dit oogpunt onvoldoende doelmatig geacht.
- Het plan ligt ter hoogte van de kruising Spoorlaan/Magazijnstraat. Bij de kruising is sprake van optrekkend en afremmend verkeer, hier zal wringing plaatsvinden ten gevolge van het draaien van voertuigen, waardoor het effect van stil asfalt teniet wordt gedaan en het asfalt snel kapot wordt gereden. Het toepassen van een (nog) stiller wegdek is vanuit beheer technisch/verkeerskundig oogpunt niet doelmatig.

Geluidsschermen zijn stedenbouwkundig niet gewenst.

Verdere maatregelen ter reductie van de geluidsbelasting zijn niet mogelijk. Voor plandeel A wordt de voorkeursgrenswaarde niet overschreden. De geluidbelasting vanwege het wegverkeer bedraagt ten hoogste 49 dB op plandeel B. Voor de bestaande bebouwing aan de Spoorlaan bedraagt de geluidbelasting ten hoogste 63 dB.

De maximaal toelaatbare hogere grenswaarde wordt derhalve niet overschreden.

De geluidsbelastingen afkomstig van het weg- en railverkeer waarvoor hogere waarde moet worden verleend zijn weergegeven in bijlage VII en XII van het akoestisch onderzoek.

Geluidsluwe gevel en buitenruimte

Voor de nieuw te realiseren wooneenheden (plandeel A en B) geldt dat per woning een geluidsluwe gevel aanwezig moet zijn met hieraan grenzend een verblijfsruimte met een te openen deel, bij voorkeur de slaapkamer. Onder geluidsluw wordt verstaan dat de gecumuleerdere geluidbelasting per lawaaisoort op de betreffende gevel kleiner of gelijk is aan de voorkeursgrenswaarde. De geluidsluwe zijde dient aan de buitenlucht te grenzen of gelijkwaardige condities.

Voor de nieuw te realiseren wooneenheden (plandeel A en B) geldt als tweede eis dat per woning een geluidsluwe buitenruimte aanwezig is. In plandeel A en B is voorzien in gezamenlijke geluidsluwe buitenruimten.



Voor de bestaande bebouwing geldt dat als eis bij realisatie van geluidsgevoelige functies de functie een geluidsluwe zijde dient te hebben met hieraan een te openen deel. De geluidsluwe zijde dient aan de buitenlucht te grenzen of gelijkwaardige condities.

Voor de bestaande bebouwing geldt als tweede eis dat er per woning een geluidsluwe buitenruimte aanwezig is.

Onder geluidsluw wordt verstaan dat de gecumuleerdere geluidbelasting per lawaaisoort op de betreffende gevel kleiner of gelijk is aan de voorkeursgrenswaarde. De geluidsluwe gevel dient aan de buitenlucht te grenzen of gelijkwaardige condities.

Cumulatie

Op de diverse zijden van plandeel A en B alsmede op de bestaande bebouwing is sprake van cumulatie van weg- en railverkeer. Door het grote aandeel goederenverkeer op het spoor wordt bij geluidsisolatieberekeningen, conform de aanbevelingen in het Handboek Spoorweggeluid van NSTO, uitgegaan van het wegverkeerspectrum. Bij de bepaling van de gevelvoorzieningen wordt uitgegaan van de gecumuleerde geluidsbelasting.

Het College van BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN TILBURG:

Gelet op de Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder,

- Stelt een hogere grenswaarde vast tot een waarde van maximaal 68 dB (railverkeerslawaai) en tot een waarde van 63 dB (wegverkeerslawaai) voor 275 wooneenheden (plandeel A) en 80 wooneenheden (plandeel B) en de bestaande woningen met adressen Spoorlaan 328-328A-330-334-336-346-350.

Voorwaarden die daarbij worden gesteld zijn:

- De plandelen A en B dienen gelijktijdig te worden opgericht in verband met akoestische afscherming.
- Voor de nieuw te realiseren wooneenheden (plandeel A en B) geldt voor één gebouw van plandeel A (noordgevel, rekenpunten A01 t/m A04) dat de maximale ontheffingswaarde voor railverkeerslawaai wordt overschreden. Bij deze gevel zal door gebouwgebonden maatregelen de geluidbelasting op de gehele achterliggende gevel de geluidbelasting worden teruggebracht tot onder de maximale ontheffingswaarde.
- Voor de nieuw te realiseren wooneenheden (plandeel A en B) geldt dat per woning een geluidsluwe gevel aanwezig moet zijn met hieraan grenzend een verblijfsruimte met een te openen deel, bij voorkeur de slaapkamer. Onder geluidsluw wordt verstaan dat de gecumuleerdere geluidbelasting per lawaaisoort op de betreffende gevel kleiner of gelijk is aan de voorkeursgrenswaarde. De geluidsluwe zijde dient aan de buitenlucht te grenzen of gelijkwaardige condities.
- Voor de nieuw te realiseren wooneenheden (plandeel A en B) geldt als eis dat per woning een geluidsluwe buitenruimte aanwezig is. In plandeel A en B is voorzien in gezamenlijke geluidsluwe buitenruimten; dit wordt voor de plandelen A en B als gelijkwaardige oplossing beschouwd.
- Voor de bestaande bebouwing blijkt dat er alleen een hogere waarde kan worden vastgesteld indien er aanvullende maatregelen worden genomen. Deze maatregelen bestaan uit het treffen van gebouwgebonden maatregelen of gelijkwaardige voorzieningen waarbij wordt aangetoond dat de maximale ontheffingswaarde, ter hoogte van de gevel van de geluidsgevoelige bestemming wordt gerespecteerd. Deze maatregel is alleen noodzakelijk indien in de bestaande bebouwing nieuwe geluidsgevoelige functies worden gecreëerd.
- Voor de bestaande bebouwing geldt dat bij realisatie van geluidsgevoelige functies de functie een geluidsluwe gevel dient te hebben met hieraan een te openen deel.
- Voor de bestaande bebouwing geldt dat er per woning een geluidsluwe buitenruimte aanwezig is.
- Onder geluidsluw wordt verstaan dat de gecumuleerdere geluidbelasting per lawaaisoort op de betreffende gevel kleiner of gelijk is aan de voorkeursgrenswaarde. De geluidsluwe gevel en buitenruimte dienen aan de buitenlucht te grenzen of gelijkwaardige condities.



- Op de diverse zijden van plandeel A en B alsmede op de bestaande bebouwing is sprake van cumulatie van weg- en railverkeer. Door het grote aandeel goederenverkeer op het spoor wordt bij geluidsisolatieberekeningen, conform de aanbevelingen in het Handboek Spoorweggeluid van NSTO, uitgegaan van het wegverkeerspectrum. Bij de bepaling van de geveelvoorzieningen wordt uitgegaan van de gecumuleerde geluidsbelasting

Tilburg, 10 januari 2012

Het college van Burgemeester en wethouders van Tilburg,
namens deze,
teammanager afdeling Ruimte,

mr. E.M.A. van Sprang-Helmig