



Besluit tot vaststelling hogere waarde(n) Wet geluidhinder

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 Binnenstad 2010, 3^e herziening (Spoorlaan 450) vanwege weg- en railverkeer.

Overwegingen ten aanzien van het besluit

- De gemeente Tilburg is gestart met de procedure tot vaststelling van het bestemmingsplan Binnenstad 2010, 3^e herziening (Spoorlaan 450). Het voornemen bestaat om binnen dit bestemmingsplan circa 84 appartementen te realiseren.
- Het plangebied is gelegen binnen de geluidzone van de Spoorlaan, de Noordhoekring en de spoorlijn Tilburg-'s-Hertogenbosch/Eindhoven.
- Voor de genoemde wegen geldt een voorkeurgrenswaarde van 48 dB op grond van artikel 82 Wet geluidhinder.
- Voor de spoorlijn geldt een voorkeurgrenswaarde van 55 dB op grond van artikel 4.9 Besluit geluidhinder.
- Op grond van de Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder is het mogelijk een hogere waarde van 63 dB vast te stellen voor wegverkeer (Spoorlaan, Noordhoekring) en 68 dB voor railverkeer.
- Voor het bestemmingsplan is op basis van akoestisch onderzoek gebleken dat sprake is van een overschrijding van de voorkeurgrenswaarde met maximaal 13 dB vanwege de Spoorlaan en maximaal 8 dB vanwege de spoorlijn.
- Maatregelen om de geluidbelasting terug te brengen tot onder de wettelijke voorkeurgrenswaarden zijn niet mogelijk.

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

Toetsing

Door Tritium Advies is een akoestisch onderzoek (d.d. 27 november 2014, 1409/086/RV-01, versie 3) uitgevoerd ten behoeve van dit bestemmingsplan.

Wegverkeer

Uit de rekenresultaten blijkt dat de voorkeurgrenswaarde van 48 dB op diverse rekenpunten wordt overschreden ten gevolge van de Spoorlaan. De maximale geluidsbelasting bedraagt 61 dB ter plaatse van de rekenpunten t02 t/m t04 (noordzijde bouwplan). De maximaal toelaatbare grenswaarde waarvoor een hogere waarde kan worden vastgesteld is 63 dB voor een binnenstedelijke situatie.

Uit de rekenresultaten blijkt dat de voorkeurgrenswaarde van 48 dB t.g.v. de Noordhoekring niet wordt overschreden.

Om de woningen mogelijk te maken is het noodzakelijk om hogere grenswaarden vast te stellen voor de Spoorlaan. Voor de vast te stellen waarden van dit besluit voor wegverkeer wordt verwezen naar bijlage 2.



Railverkeer

Uit de rekenresultaten blijkt dat de voorkeurgrenswaarde van 55 dB ter plaatse van een aantal bouwblokken wordt overschreden. De maximale geluidsbelasting bedraagt 63 dB (rekenpunt t04 - op waarneemhoogtes 16,8 en 19,75 meter). De maximaal toelaatbare grenswaarde van 68 dB wordt niet overschreden.

Om het bestemmingsplan mogelijk te maken is het noodzakelijk hogere waarden vast te stellen. Voor de vast te stellen waarden van dit besluit voor railverkeer wordt verwezen naar bijlage 3 van dit besluit.

Maatregelen

Spoorlaan

Bronmaatregelen

Als bronmaatregel kan geluidarmer asfalt als wegdekverharding worden aangebracht. De Spoorlaan is voorzien van een Steenmastiek Asfalt deklaag. Deze deklaag gaat lang mee en heeft een geluidreductie van circa 1 dB. Het toepassen van bijvoorbeeld een dunne deklaag type II (geluidreductie circa 4 dB) is vanuit civieltechnisch oogpunt niet mogelijk. Daarnaast zal deze maatregel er niet toe leiden dat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt bereikt.

Andere maatregelen aan de bron om de geluidbelasting te reduceren tot aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB (bijvoorbeeld het beperken verkeersintensiteit of het verlagen van de rijsnelheid) ontmoeten overwegende bezwaren van verkeerskundige aard.

Overdrachtsmaatregelen

Het plaatsen van een geluidsscherm langs de Spoorlaan is stedenbouwkundig niet wenselijk.

Spoorlijn Tilburg-'s-Hertogenbosch/Eindhoven

Bronmaatregelen

Bronmaatregelen om de geluidbelasting te reduceren tot aan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB zoals het beperken van de verkeersintensiteit of het verlagen van de rijsnelheid zijn vervoerskundig niet wenselijk. Het verder aanbrengen van extra raildempers is niet mogelijk vanwege de grote hoeveelheid wissels bij het station. Er kan met het (extra) plaatsen van raildempers geen substantiële geluidreductie gerealiseerd worden. Daarnaast ligt het niet in de directe macht van de ontwikkelaar om raildempers bij het spoor te plaatsen.

Overdrachtsmaatregelen

Om de geluidbelasting te reduceren kunnen geluidschermen worden toegepast. Om een optimaal effect van geluidschermen te creëren, moeten deze bij voorkeur dicht bij de bron (in dit geval evenwijdig aan het spoor) of dicht bij de ontvanger worden geplaatst. Een geluidsscherm langs het spoor waarbij bij het bouwplan overal aan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB wordt voldaan stuit op bezwaren van stedenbouwkundige en landschappelijke aard.

Cumulatie

Er is sprake van cumulatie omdat zowel voor weg- als voor railverkeer de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden. De gecumuleerde geluidsbelasting exclusief toepassing van de wettelijke aftrek volgens artikel 110g van de Wgh voor wegverkeer bedraagt maximaal 67 dB. Deze geluidbelasting wordt acceptabel geacht omdat alle woningen over een geluidluwe gevel en een gezamenlijke geluidluwe buitenruimte kunnen beschikken (zie tevens Gemeentelijk geluidsbeleid)

Gemeentelijk geluidsbeleid

Conform het gemeentelijk geluidsbeleid moeten woningen die bloot worden gesteld aan een geluidbelasting van meer dan 53 dB t.g.v. wegverkeerslawaai respectievelijk 55 dB t.g.v. railverkeerslawaai beschikken over een geluidluwe gevel met daaraan gelegen ten minste 1 verblijfsruimte (bij voorkeur de hoofslaapkamer) en een (gezamenlijke) geluidluwe buitenruimte. Hier zal bij de aanvraag WABO onderdeel bouwen op worden getoetst.

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 19 oktober 2015 tot en met maandag 30 november 2015.



Belanghebbenden hebben gedurende deze termijn zienswijzen in kunnen dienen. Er zijn twee zienswijzen kenbaar gemaakt.

Zienswijzen

Reclamanten, woonachtig aan de Fabrieksstraat 43 respectievelijk Noordstraat 79C te Tilburg, zijn het niet eens met het verlenen van een ontheffing inzake hogere grenswaarden en verwijzen daarbij naar hun zienswijzen aangaande het ontwerpbestemmingsplan (zienswijzen met volgnummers 13 en 14). Daarin staat wat betreft het aspect 'geluid' alleen dat reclamanten verwachten dat het bouwproject 'akoestische tunnels' zal veroorzaken in de Noordstraat en de Utrechtsestraat.

Standpunt gemeente

Om de mogelijke effecten t.g.v. het bouwinitiatief inzichtelijk te maken zijn aanvullende geluidberekeningen met behulp van "Standaard Rekenmethode II" zoals beschreven in het *Reken- en meetvoorschrift geluid 2012* gedaan door extra rekenpunten neer te leggen ter hoogte van de Fabrieksstraat 43 en de Noordstraat 79C. Uit de geluidberekeningen blijkt dat de geluidbelasting t.g.v. railverkeerslawaai onder de wettelijke voorkeurgrenswaarde van 55 dB blijft, zowel in de bestaande als in de nieuwe situatie (situatie inclusief planrealisatie). In de nieuwe situatie wijzigt de geluidbelasting t.g.v. wegverkeerslawaai ter plaatse van de extra rekenpunten niet ten opzichte van de bestaande situatie. Hierbij wordt opgemerkt dat voor beide situaties geldt dat de optredende geluidbelasting wordt bepaald door wegverkeerslawaai op de Noordstraat. Omdat de geluidbelasting in de nieuwe situatie niet toeneemt vindt er geen verslechtering plaats van het woon- en leefklimaat anders dan op grond van het huidig bestemmingsplan al is toegestaan. Dit betekent dat er dan ook geen sprake is van een onevenredig grote achteruitgang in woonkwaliteit.

Artikel 83 van de Wet geluidhinder biedt het bevoegd gezag de mogelijkheid om een hogere geluidbelasting (hogere waarde) toe te staan dan de wettelijke voorkeurgrenswaarde van 48 dB voor wegverkeerslawaai respectievelijk 55 dB voor railverkeerslawaai.

De geluidbelasting op het bouwinitiatief is onderzocht. Hiervoor wordt verwezen naar het akoestisch onderzoek opgesteld door Tritium Advies d.d. 27 november 2014, documentkenmerk 1409/086/RV-01, versie 3) uitgevoerd. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de voorkeurgrenswaarde op het bouwinitiatief wordt overschreden zowel voor weg- als voor railverkeerslawaai. Maatregelen om de geluidbelasting t.g.v. weg- en railverkeerslawaai terug te brengen tot aan de wettelijke voorkeurgrenswaarden zijn onvoldoende doeltreffend dan wel ontmoeten overwegende bezwaren van vanwege verkeerskundige, stedenbouwkundige of financiële aard. Omdat de geluidbelasting niet kan worden teruggebracht tot aan de wettelijke voorkeurgrenswaarde kan het bouwinitiatief slechts mogelijk worden gemaakt door gebruik te maken van de wettelijke mogelijkheid conform artikel 83 Wet geluidhinder. Het bevoegd gezag heeft van deze mogelijkheid gebruik gemaakt.

Conclusie

De zienswijzen zijn ongegrond.

Op grond van artikel 110i van de Wet geluidhinder dient een bestuursorgaan een onherroepelijk besluit tot vaststelling van hogere waarden zo spoedig mogelijk in te schrijven in de openbare registers.



Besluit

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

Ten behoeve van het bestemmingsplan Binnenstad 2010, 3^e herziening (Sporlaan 450), kadastraal bekend gemeente Tilburg, sectie N, nummer 14189 hogere waarden vast te stellen vanwege weg- en railverkeer. Voor de vast te stellen hogere waarden wordt verwezen naar bijlage 3.

Hieraan de volgende voorwaarden te verbinden:

- Alle afzonderlijke appartementen beschikken over een geluidluwe gevel en een geluidluwe buitenruimte. De buitenruimte mag conform eisen Bouwbesluit 2012 eventueel gezamenlijk worden uitgevoerd. Geluidluw betekent $L_{VICUM} \leq 55\text{dB}$ berekend volgens bijlage I van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Bij meerdere bronnen wordt hierbij gecumuleerd;
- De buitenruimte moet zich altijd buiten de thermische schil bevinden;
- Geluidgevoelige ruimten zijn zoveel mogelijk (en ten minste één, bij voorkeur de hoofdslaapkamer) gelegen aan de geluidluwe zijde;
- Bij de aanvraag om vergunning Wabo onderdeel bouwen wordt m.b.v. een akoestisch rapport aangetoond dat voldaan wordt aan afdeling 3.4 van het Bouwbesluit 2012. De gecumuleerde geluidbelasting op de gevels van de woningen bedraagt maximaal 67 dB.

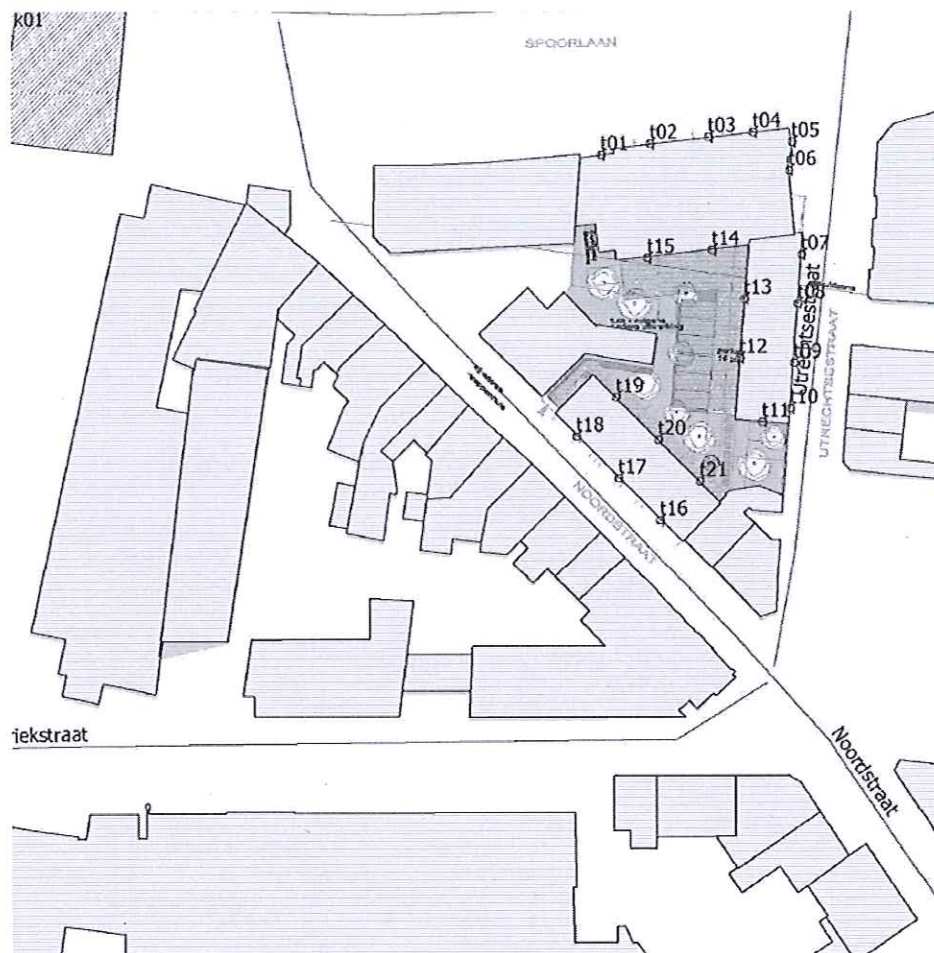
Dit besluit nadat het onherroepelijk is geworden ter inschrijving aan te bieden aan het Kadaster, conform art. 110i van de Wet geluidhinder.

Tilburg, 13 januari 2016

Het college van burgemeester en wethouders van Tilburg, namens deze,
Angela Barendregt,

Teammanager afdeling Ruimte

Bijlage 1: Rekenpunten bestemmingsplan



**Bijlage 2: aan te vragen hogere waarden Spoorlaan (wegverkeer)**

waarneempunt	waarneem- hoogte	aantal woningen waarop wnp betrekking heeft	studio nummers waarop wnp betrekking heeft	geluidbelastingen voor maatregelen (inclusief reductie art. 110g Wgh)	geluidbelastingen na maatregelen c.q. verzochte hogere waarden (inclusief reductie art. 110g Wgh)
	[m]			(dB)	(dB)
to1	5,00	1	7	60	60
	8,00	1	27	60	60
to2	5,00	3	8/9/10	61	61
	8,00	3	28/29/30	61	61
	10,90	3	49/50/51	60	60
	13,85	3	58/59/60	60	60
	16,80	3	67/68/69	60	60
	19,75	3	76/77/78	60	60
to3	5,00	1	11	61	61
	8,00	1	31	61	61
	10,90	1	52	60	60
	13,85	1	61	60	60
	16,80	1	70	60	60
	19,75	1	79	60	60
to4	8,00	2	32/33	61	61
	10,90	2	53/54	60	60
	13,85	2	62/63	60	60
	16,80	2	71/72	60	60
	19,75	2	80/81	60	60
to7	5,00	1	15	52	52
	8,00	1	37	52	52
to8	5,00	2	16/17	50	50
	8,00	2	38/39	50	50
to9	5,00	2	18/19	49	49
	8,00	2	40/41	49	49

Bijlage 3: aan te vragen hogere waarden Railverkeer

waarneempunt	waarneem- hoogte	aantal woningen waarop wnp betrekking heeft	studio nummers waarop wnp betrekking heeft	geluidbelastingen voor maatregelen (inclusief reductie art. 110g Wgh)	geluidbelastingen na maatregelen c.q. verzochte hogere waarden (inclusief reductie art. 110g Wgh)
	[m]			(dB)	(dB)
to2	5,00	3	8/9/10	58	58
	8,00	3	28/29/30	58	58
	10,90	3	49/50/51	59	59
	13,85	3	58/59/60	60	60
	16,80	3	67/68/69	60	60
	19,75	3	76/77/78	60	60
to3	5,00	1	11	59	59
	8,00	1	31	60	60
	10,90	1	52	61	61
	13,85	1	61	62	62
	16,80	1	70	62	62
	19,75	1	79	62	62
to4	8,00	2	32/33	60	60
	10,90	2	53/54	61	61
	13,85	2	62/63	62	62
	16,80	2	71/72	62	62
	19,75	2	80/81	63	63
to7	5,00	1	15	56	56
	8,00	1	37	57	57
to8	8,00	2	38/39	56	56

toetspunt	toetshoogte (m)	geluidbelasting (dB)
to1	1,50/5,00/8,00/10,90	≤ 55
	13,85	56
	16,80/19,75	57

Toelichting:

Bij de waarneempunten to1 t/m to8 is het planologisch mogelijk woningen te realiseren. Ook voor to1 wordt een hogere waarde verleend

