



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 2019. Het betreft een bestemmingsplan verbrede reikwijdte. Hierdoor is een flexibele invulling van het plangebied mogelijk. Binnen het bestemmingsplan Spoorzone worden de geluidgevoelige functies wonen en onderwijs planologisch mogelijk gemaakt.

Overige geluidgevoelige functies zoals beschreven in het Besluit geluidhinder (Artikel 1.2 lid 1, b t/m f) te weten ziekenhuis, verpleeghuis, verzorgingstehuis, psychiatrische inrichting en een kinderdagverblijf zijn planologisch niet toegestaan.

Dit bestemmingsplan bestaat uit 7 deelgebieden. De volgende secties maken geheel of gedeeltelijk onderdeel uit van dit bestemmingsplan:

- Deelgebied 1: sectie N, 18248, 18249, 18250, 19994, 20260, 20744.
- Deelgebied 2: sectie N, 18253, 13353, 20844.
- Deelgebied 3: sectie N, 20481, 20844.
- Deelgebied 4: sectie N, 20463, 20844, 20466, 17248, 20003, 7994, 7995.
- Deelgebied 5: sectie N, 14240, 11671, 11672, 15436, 15437, 14797, 14796, 14795, 15850, 15851, 14686, 14687, 14688, 1574, 1575, 1576, 1577, 1578, 1579, 1580, 1581, 1582, 1583, 1584, 1585, 1586, 15859, 15858.
- Deelgebied 6; sectie N, 20844, 20720.
- Deelgebied 7, sectie N, 20844, 19856, 18254.

De hogere waarden worden vastgesteld voor railverkeerslawaai en wegverkeerslawaai.

Overwegingen ten aanzien van het besluit

- De gemeente Tilburg is gestart met de bestemmingsplanprocedure Spoorzone 2019:
- Het bestemmingsplan is gelegen binnen de geluidzone van het spoor, Besterdring-NS plein-Heuvelring, Burgemeester Broxlaan, Gasthuisring, Hart van Brabantlaan-Spoorlaan. Het betreft een bestemmingsplan verbrede reikwijdte. De definitieve stedenbouwkundige invulling van het gebied is nog niet bekend. Het bestemmingsplan voorziet in de bouw van circa 129.000 m² b.v.o. aan woningen. Dit zijn circa 1.300 woningen. Daarnaast zal circa 5200 m² b.v.o. aan onderwijsfuncties worden ontwikkeld Een en ander is afhankelijk van de definitieve invulling van het gebied;
- Voor de woningen is op basis van artikel 83 Wgh een hogere waarde mogelijk van maximaal 63 dB ten aanzien van wegverkeerslawaai. Voor railverkeerslawaai is op basis van het Besluit geluidhinder (artikel 4.10) een hogere waarde mogelijk van maximaal 68 dB;
- Voor onderwijsgebouwen is op basis van het Besluit geluidhinder (artikel 3.2) een hogere waarde mogelijk van maximaal 63 dB ten aanzien van wegverkeerslawaai. Voor railverkeerslawaai is op basis van het Besluit geluidhinder (artikel 4.11) een hogere waarde mogelijk van maximaal 68 dB;
- De hoogst optredende geluidbelasting vanwege wegverkeer voor de Burgemeester Broxlaan bedraagt ten hoogste 63 dB. De ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van 63 dB voor een binnenstedelijke situatie wordt niet overschreden. Voor de Besterdring-NS-Plein-Heuvelring bedraagt de maximaal optredende geluidbelasting 50 dB(A), voor de Gasthuisring 49 dB(A) en voor de Hart van Brabantlaan-Spoorlaan 52 dB(A);
- Voor railverkeerslawaai bedraagt de hoogst optredende geluidbelasting maximaal 75 dB. Dit betekent dat de maximale ontheffingswaarde voor railverkeerslawaai met maximaal 7 dB wordt overschreden;
- Maatregelen om de geluidbelasting terug te brengen tot onder de wettelijke voorkeursgrenswaarde van 48 dB (wegverkeerslawaai) respectievelijk 68 dB (railverkeerslawaai) 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 adviesbureau Antea (projectnummer 0435073.100 d.d. 26 juni 2019) is een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de optredende geluidbelastingen ten gevolge van weg- en railverkeerslawaai.

Om het bestemmingsplan mogelijk te maken is het noodzakelijk om hogere grenswaarden vast te stellen. Het betreft een bestemmingsplan verbrede reikwijdte. De definitieve stedenbouwkundige verkaveling in de deelgebieden staat nog niet vast. Dit geldt ook voor de bouwvolgorde van gebouwen.

De keuze voor een flexibel plan maakt het onmogelijk om hogere waarden per adres vast te stellen. Daarom is er voor gekozen de geprognosticeerde maximale geluidbelasting per geluidbron vast te stellen voor alle nieuwe gevoelige gebouwen in de te onderscheiden deelplangebieden, en te bepalen dat bij elke toekomstige aanvraag voor een 'omgevingsvergunning bouwen' een maatwerk akoestisch onderzoek wordt overlegd waaruit blijkt dat de maximaal optredende geluidbelasting valt binnen de in het hogere waardenbesluit op te nemen geluidbelastingen én de regels uit het Tilburgse hogere waardenbeleid.

Wegverkeer

De vast te stellen hogere waarde bedraagt ten hoogste 63 dB. Dit betreft de geluidbelasting afkomstig van de Burgemeester Broxlaan op de deelgebieden 5 en 6.

De vast te stellen hogere waarde bedraagt voor de Besterdring-NS-Plein-Heuvelring 50 dB (deelgebied 7), voor de Gasthuisring 49 dB (deelgebied 1) en voor de Hart van Brabantlaan-Spoorlaan 52 dB (deelgebied 7).

Railverkeer

De vast te stellen hogere waarde bedraagt maximaal 68 dB voor de deelgebieden 1-2-6 en 7. In deze deelplangebieden (1, 2, 6 en 7) treden geluidbelastingen op van 69 dB en meer als gevolg van het spoor Eindhoven-Breda. Daar waar dat het geval is dient in het kader van omgevingsvergunningverlening een maatwerk oplossing te worden uitgewerkt, waarbij bv. gebruik gemaakt wordt van een zogenaamde 'dove gevel' of een andere maatwerkoplossing. De hogere waarde van 68 dB wordt derhalve met inachtneming van deze voorwaarde (maatwerkoplossing) vastgesteld.

Voor deelgebied 3 bedraagt de vast te stellen hogere waarde 66 dB, voor deelgebied 4, 64 dB en voor deelgebied 5, 60 dB.

Maatregelen

Bronmaatregelen

Wegverkeer

Het merendeel van de maatgevende wegen rondom de Spoorzone is – krachtens het gemeentelijke Actieplan Omgevingslawaai¹ – al uitgevoerd met een wegdekverharding van het type SMA-NL5. Dat is een type wegdekverharding dat ongeveer 1 dB aan geluid reduceert ten opzichte van de zogenaamde referentiewegdekverharding. Met dit geluid reducerende effect is in de berekeningen al rekening gehouden.

¹ In het gemeentelijke Actieplan Omgevingslawaai is opgenomen dat 50 km/uur-wegen met een wijkontsluitingsfunctie op termijn worden voorzien van een geluid reducerende wegdekverharding dat qua geluid reductie tenminste gelijkwaardig is aan SMA-NL5.



Theoretisch gezien is het mogelijk om een beter reducerende wegdekverharding toe te passen. Echter, aangezien er in het plangebied meerdere VRI's² bevinden en de wegen zijn voorzien van een aantal bochten, stuit een dergelijke wegdekverharding op overwegende bezwaren van civieltechnische en financiële aard en is zulks evenmin voldoende doelmatig. Dergelijke wegdekverhardingen zijn namelijk erg kwetsbaar voor wringend verkeer waardoor de levensduur sterk verkort wordt en de geluid reducerende werking wellicht al binnen enkele maanden verdwijnt.

Een andere vorm van een bronmaatregel is het verlagen van de snelheid of het weren van het (vracht)verkeer. Dit past echter niet bij de belangrijke verkeerskundige functie van deze wegen en stuit daarmee dan ook op overwegende bezwaren.

Railverkeer

De technische mogelijkheden voor bronmaatregelen aan een spoorweg zijn zeer beperkt. ProRail werkt met zogenaamde raildempers, welke in theorie een geluid reductie van 3 dB kunnen realiseren. Raildempers zijn doorgaans echter niet toepasbaar bij wissels en overwegen en minder effectief bij lagere snelheden zoals in het stationsgebied.

Het voorgaande maakt de toepassing van raildempers rondom de stationslocatie niet geschikt. ProRail heeft raildempers – waar mogelijk – al toegepast nabij het plangebied.

Een andere vorm van een bronmaatregel is het verlagen van de snelheden en/of het weren van bepaalde type (goederen)treinen. Echter, daarmee wordt ingegrepen op de belangrijke (nationale) logistieke functie van de spoorweg, waardoor ProRail daarmee niet akkoord zal kunnen gaan.

Overdrachtsmaatregelen

Wegverkeer

De Spoorzone leent zich niet voor het toepassen van overdrachtsmaatregelen langs verkeerswegen, zoals een geluidscherm of -wal. Daarvoor is te weinig ruimte, dit past niet in de stedelijke omgeving en het geluid reducerende effect voor de geplande hoogbouw zal nihil zijn. Ter beeldvorming : een effectieve overdrachtsmaatregel zou nabij het trottoir geplaatst moeten worden en vrijwel even hoog moeten zijn als het af te schermen gebouw.

Overdrachtsmaatregelen stuiten dus op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige en financiële aard.

Railverkeer

Ook voor railverkeer geldt dat de Spoorzone zich niet leent voor het toepassen van overdrachtsmaatregelen langs spoorwegen in de vorm van hoge geluidschermen. Dergelijke schermen zouden gezien de geplande hoogbouw (ca 90 meter woontoren aan het spoor) een aanzienlijke hoogte moeten (>10 meter) hebben om ook op de hogere verdiepingen nog enig effect te hebben. Dergelijke hoge geluidsschermen stuiten op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige aard.

Een mogelijke kansrijke maatregel is het 'dichten' van het spoorhek (ongeveer 500 m lang) dat parallel aan het spoor op het talud staat, ten noorden van de spoorweg en ten oosten van het station. Door het plaatsen van een dicht geluidscherm hier (ca 1m hoog) neemt de geluidbelasting vanwege railverkeerslawaai op maaiveldniveau (Locomotiefboulevard) met circa 10 dB af. Hiermee verbetert het woon- en leefklimaat op deze boulevard aanzienlijk. De gemeente Tilburg gaat deze maatregel nader onderzoeken op de haalbaarheid.

Maatregelen bij de ontvanger

Een belangrijke randvoorwaarde vanuit het gemeentelijke beleid is dat er sprake moet zijn van een geluidluwe gevel en geluidluwe buitenruimte per appartement of woning met een gecumuleerde geluidbelasting van ten hoogste 55 dB. Bij kleinere appartementen mag de buitenruimte conform eisen uit het bouwbesluit 2012 gezamenlijk zijn.

² 'Stoplichten'.



Woonfuncties

Vanwege de hoge geluidbelastingen wordt bij woonfuncties de eis gesteld dat de individuele of collectieve buitenruimten behorende bij de woningen geluidluw moeten zijn. Dit betekent dat de gecumuleerdere geluidbelasting in deze buitenruimten 55 dB of minder bedraagt, berekent volgens het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Ook dienen de woningen te beschikken over een geluidluwe gevel. Achterliggende gedachte achter deze eis is dat de toekomstige bewoners rustig kunnen slapen met geopend raam en in relatieve rust in de (collectieve) buitenruimte kunnen recreëren.

Onderwijsfuncties

Voor onderwijsgebouwen geldt dat de buitenruimtes indien mogelijk geluidluw wordt gesitueerd. Theorielokalen waar stilte benodigd is dienen zoveel als mogelijk geluidluw te worden gesitueerd.

Openbare Buitenruimtes Spoorzone

Vanuit geluid zal er aandacht moeten zijn om het geluid (mechanisch geluid vanwege weg- en railverkeer) in de openbare buitenruimtes zoveel als mogelijk buiten te sluiten. Vanwege de alzijdige geluidbelasting (Spoorweglawaai vanuit het zuiden, wegverkeerslawaai vanuit alle richtingen) zal het niet altijd mogelijk zijn deze geluiden door slimme positionering van de openbare buitenruimten buiten te sluiten. Geadviseerd wordt deze buitenruimten te voorzien van veel groen en eventueel maskerende geluiden (bijvoorbeeld fontein) toe te passen.

Cumulatie

De gecumuleerdere geluidbelasting ten gevolge van weg- en railverkeerslawaai bedraagt ten hoogste 70 dB $L_{vl,cum}$. Hierbij is geluidbelasting omgerekend naar de bronsoort wegverkeer rekening houdend met de verschillende dosis-effect relaties. Door het stellen van compenserende maatregelen bij de nieuwe woningen (geluidluwe zijde, buitenruimte) zal er ondanks de hoge geluidbelastingen sprake zijn van een acceptabel woon- en leefklimaat.

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 21 oktober tot en met 2 december 2019. Belanghebbenden hebben gedurende deze termijn zienswijzen in kunnen dienen. 7 bewoners van de Lange Nieuwstraat hebben een gelijkkluidende zienswijze tegen het bestemmingsplan ingediend en als onderdeel hiervan voert men aan niet eens te zijn met de vast te stellen hogere waarden. De zienswijze is - op dit onderdeel - ongegrond. Voor een reactie op de zienswijze wordt verwezen naar de notitie behandeling zienswijzen Ontwerp hogere waarden besluit Spoorzone 2019.

Besluit

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

1. ten behoeve van het Bestemmingsplan Spoorzone 2019, zoals opgenomen in bijlage 1, kadastraal bekend gemeente Tilburg, bestaande uit de volgende deelgebieden en secties of wel delen van secties:
 - Deelgebied 1: sectie N, 18248, 18249, 18250, 19994, 20260, 20744;
 - Deelgebied 2: sectie N, 18253, 13353, 20844;
 - Deelgebied 3: sectie N, 20481, 20844;
 - Deelgebied 4: sectie N, 20463, 20844, 20466, 17248, 20003, 7994, 7995;
 - Deelgebied 5: sectie N, 14240, 11671, 11672, 15436, 15437, 14797, 14796, 14795, 15850, 15851, 14686, 14687, 14688, 1574, 1575, 1576, 1577, 1578, 1579, 1580, 1581, 1582, 1583, 1584, 1585, 1586, 15859, 15858;
 - Deelgebied 6; sectie N, 20844, 20720.;



- Deelgebied 7, sectie N, 20844, 19856, 18254, hogere waarden vast te stellen vanwege weg- en railverkeerslawaaï.
2. Voor de vast te stellen hogere waarden wordt verwezen naar bijlage 2 van dit besluit en daarbij de volgende voorwaarden te stellen:
- a) Bij de aanvraag WABO omgevingsvergunning bouwen wordt een gevelweringsrapport overlegd waaruit blijkt dat voldaan wordt aan afdeling 3.1 van het Bouwbesluit 2012. Voor de benodigde gevelwering wordt conform artikel 3, lid 3 van het bouwbesluit uitgegaan van de daadwerkelijke optredende geluidbelastingen;
 - b) De woningen beschikken over een geluidluwe gevel en een geluidluwe (collectieve) buitenruimte. Deze voorwaarde geldt als de geluidbelasting vanwege spoorweglawaaï hoger is dan 60 dB of de optredende geluidbelasting vanwege wegverkeer hoger is dan 53 dB. Geluidluw wil zeggen dat de gecumuleerde geluidbelasting ≤ 55 dB;
 - c) Voor onderwijsgebouwen geldt dat de buitenruimtes indien mogelijk geluidluw wordt gesitueerd. Theorielokalen waar stilte benodigd is dienen zoveel als mogelijk geluidluw te worden gesitueerd;
 - d) De gemeente onderzoekt het 'dichten' van het spoorhek (ongeveer 500 m lang) dat parallel aan het spoor op het talud staat, ten noorden van de spoorweg en ten oosten van het station op haalbaarheid;
 - e) Bij openbare buitenruimten en hoven in de Spoorzone dienen mechanische geluiden van (rail)verkeer zoveel als mogelijk worden uitgesloten. Hier wordt in het ontwerp van de openbare ruimte rekening mee gehouden.

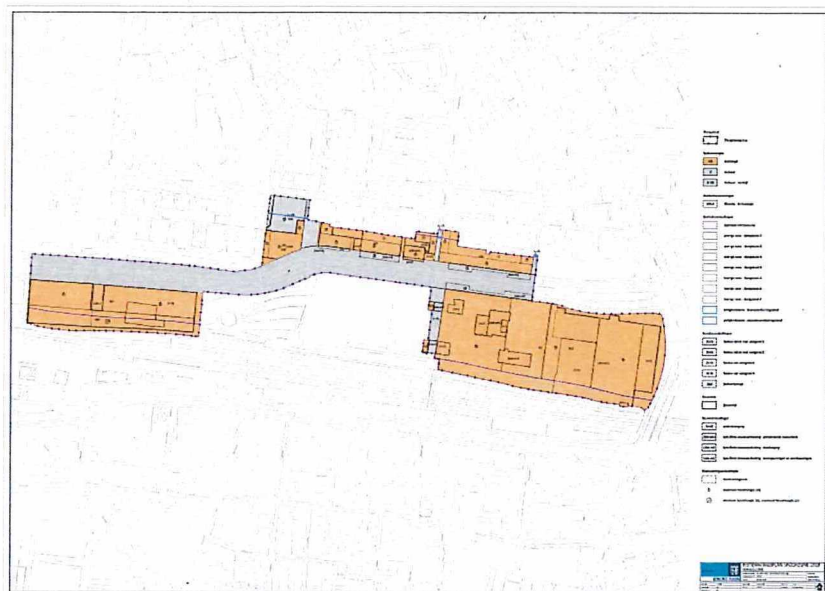
Tilburg, 20 februari 2020

Het college van burgemeester en wethouders van Tilburg,

Namens deze,

Jeroen Kusters
teammanager Ruimtelijke Plannen

Bijlage 1: Planverbeelding



Bijlage 2 deelgebieden en aan te vragen hogere waarden:


Bron/deelplangebieden:	1	2	3	4	5	6	7
Besterding-NS-Plein- Heuvelring	-	-	-	-	-	-	50
Burgemeester Brokxlaan-Sint Ceciliastraat	59	59	59	63	63	63	56
Gasthuisring	49	-	-	-	-	-	-
Hart van Brabantlaan- Spoorlaan	49	51	-	-	-	50	52
Spoorweg Eindhoven- Breda	68*	68*	66	64	60	68*	68*

Vast te stellen hogere waarden [dB] per deelplangebied voor alle gevoelige gebouwen in dat gebied (inclusief 5 dB aftrek krachtens artikel 110, lid g, Wet geluidhinder; maar niet voor de spoorweg).

* In deze deelplangebieden (1, 2, 6 en 7) treden geluidbelastingen op van 69 dB en meer als gevolg van het spoor Eindhoven-Breda. Daar waar dat het geval is dient een maatwerk oplossing te worden uitgewerkt, waarbij bv. gebruik gemaakt wordt van een zogenaamde 'dove gevel' of een andere maatwerkoplossing. Een andere maatwerkoplossing kan bijvoorbeeld bestaan uit een verglaasde buitenruimte waarin buitenluchtcondities heersen.