

Beoordeling woon- en leefklimaat

Inleiding

Bij de vaststelling van een bestemmingsplan moet de raad bestemmingen aanwijzen en regels geven die de raad uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening nodig acht (grondslag: artikel 3.1, lid 1, Wet ruimtelijke ordening). De raad heeft daarbij beleidsruimte en moet de betrokken belangen afwegen.

Wat precies een 'goede ruimtelijke ordening' is ligt niet vast. Het is aan de raad om dat zelf goed te motiveren. In haar uitspraak over het bestemmingsplan 'Stationsgebied 2020' d.d. 2 februari 2022 lichtte de Raad van State dit als volgt toe:

“Zoals de Afdeling heeft overwogen in haar uitspraak van 27 december 2017, ECLI:NL:RVS:2017:3542, moet de raad bij de beoordeling of een bestemmingsplan in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening is, een afweging van de betrokken belangen, waaronder een aanvaardbaar woon- en leefklimaat, maken. Het feit dat wordt voldaan of kan worden voldaan aan de in de Wet geluidhinder en de Wet milieubeheer gestelde eisen voor de aspecten waarop die wetten betrekking hebben, indiceert dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Dit betekent echter niet zonder meer dat een aanvaardbaar woon- en leefklimaat is gegeven. De raad moet bij die belangenafweging een oordeel geven over de gestelde verslechtering van de geluidssituatie ter plaatse van de woningen aan het Langgewenst. Voor zover aan de orde moet die beoordeling ook zien op in de sectorale wetten niet betrokken aspecten. In dit geval gaat het om de door [appellant sub1] en anderen gestelde geluidbelasting op de balkons, die voor de toepassing van de Wet geluidhinder niet als geluidgevoelige objecten worden aangemerkt. Ook moet het een en ander cumulatief en – ook voor zover aan de orde – samen met andere voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat ter plaatse relevante akoestische aspecten worden beoordeeld.”

Specifiek voor het bestemmingsplan Stationsgebied moet de raad een oordeel geven over de veranderende geluidssituatie die door het plan wordt veroorzaakt. In deze paragraaf worden de relevante aspecten uiteengezet, waarmee de raad in staat wordt gesteld deze afweging te maken.

1 Aanleiding en doel van het bestemmingsplan

De planvorming voor het stationsgebied kent een lange voorgeschiedenis, waarbij door de gemeenteraad in het verleden onder andere de volgende besluiten zijn genomen:

- Structuurvisie Hilversum 2030 (vastgesteld d.d. 15 mei 2013): in deze visie heeft de gemeente reeds doelen geformuleerd voor het stationsgebied en de ambitie vastgelegd om de Centrumring te verleggen en tweerichtingsverkeer op de Schapenkamp terug te brengen.
- Centrumvisie (vastgesteld d.d. 18 november 2015): in deze visie is als uitgangspunt beschreven dat het stationsgebied een aantrekkelijke en veilig entree wordt richting centrum en dat het te voet en op de fiets een logische verbinding vormt tussen oost en west. De Centrumvisie bevestigt het besluit uit de Structuurvisie Hilversum 2030 om de centrumring om het Langgewenst heen te leggen en de Stationsstraat autovrij te maken.
- Stedenbouwkundig Programma van Eisen Stationsgebied (vastgesteld d.d. 14 december 2016): dit programma van eisen borduurt voort op de uitgangspunten, ambities en doelen zoals die in de Centrumvisie zijn geformuleerd.
- Stedenbouwkundig plan (vastgesteld d.d. 6 december 2017) inclusief twee amendementen A17-92 en A17-95: de gemeente besloot o.a. om een herkenbare, veilige en aantrekkelijke aansluiting te creëren vanaf het stationsgebied naar het centrum en zo centrum en stationsgebied weer ruimtelijk te verbinden. Daarnaast werd besloten om de Stationsstraat autoluw te maken en daarmee de Groest en het Marktplaats met elkaar te verbinden (de uitwerking van de vragen uit deze amendementen zal leiden tot een definitief én integraal

'Stedenbouwkundig plan' inclusief herontwikkeling gebied tussen spoor en Koninginneweg. Dat 'Stedenbouwkundig plan' is in 2019 vastgesteld).

- Mobiliteitsvisie 2040 (vastgesteld d.d. 22 april 2022) 'Hilversum: de stad voor groene, duurzame en innovatieve mobiliteit'. Een van de speerpunten is het autoluw maken van het centrum.

In het kort komt de afweging met betrekking tot de Centrumring neer op het volgende. De huidige inrichting van het stationsgebied oogt niet aantrekkelijk, is niet veilig genoeg en de doorkruising van de Groest en het Marktplaats staat door de erg drukke Stationsstraat op gespannen voet met het voetgangers- en fietsverkeer tussen beide delen. Daardoor stagneert het verkeer regelmatig op de Centrumring (Stationsstraat - Schapenkamp). Door de Centrumring te verleggen en de Stationsstraat autoluw te maken ontstaat een aantrekkelijke nieuwe situatie voor de Groest en het Marktplaats en de doorstroming op de Centrumring. Dit leidt tot een onoverkomelijke verschuiving van geluidbelastingen. Bij woningen langs de Koninginneweg, Schoolstraat en Langgewenst vermindert het woon- en leefklimaat daardoor, maar beoordeeld is dat sprake blijft van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat zoals dat bij een centrumgebied van Hilversum te verwachten valt. Daarentegen verbetert het woon- en leefklimaat van de woningen aan en nabij de Stationsstraat en Groest als gevolg van het verkeersluw maken van de Stationsstraat.

2 Wettelijke en beleidsmatige toets van milieuonderzoeken

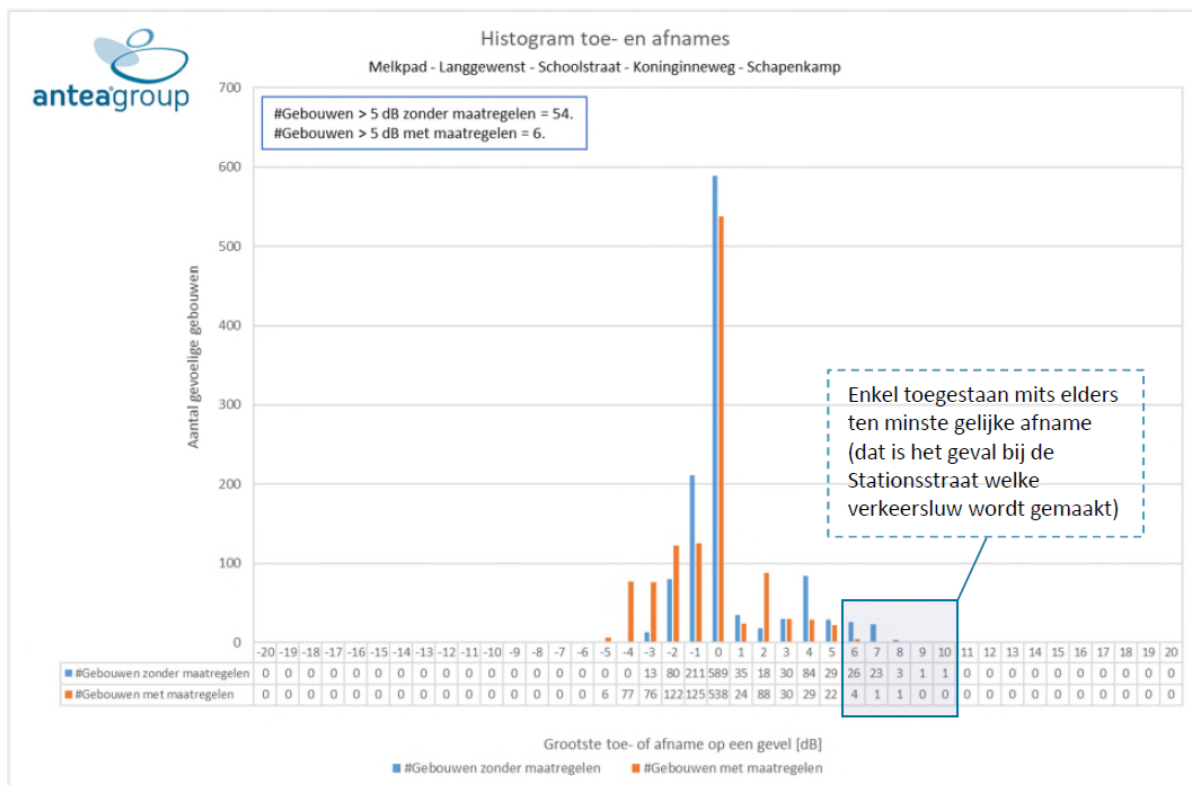
Op basis van het stedenbouwkundig plan is het bestemmingsplan opgesteld. Ten behoeve hiervan zijn onder andere de volgende milieuaspecten onderzocht:

- Akoestiek
- Externe Veiligheid
- Luchtkwaliteit
- Stikstofdepositie
- Trillingen
- Watertoets
- Verkeer en verkeersveiligheid

Uit alle onderzoeken blijkt dat wordt voldaan aan de van toepassing zijnde normen, al dan niet door het treffen van mitigerende (verzachtende) maatregelen. De meeste milieuthema's zijn niet rechtstreeks van invloed op de beleving van het woon- en leefklimaat, waarmee ten aanzien van die milieuthema's een aanvaardbaar woon- en leefklimaat als vanzelfsprekend is geborgd. Dit gaat niet op voor het aspect akoestiek.

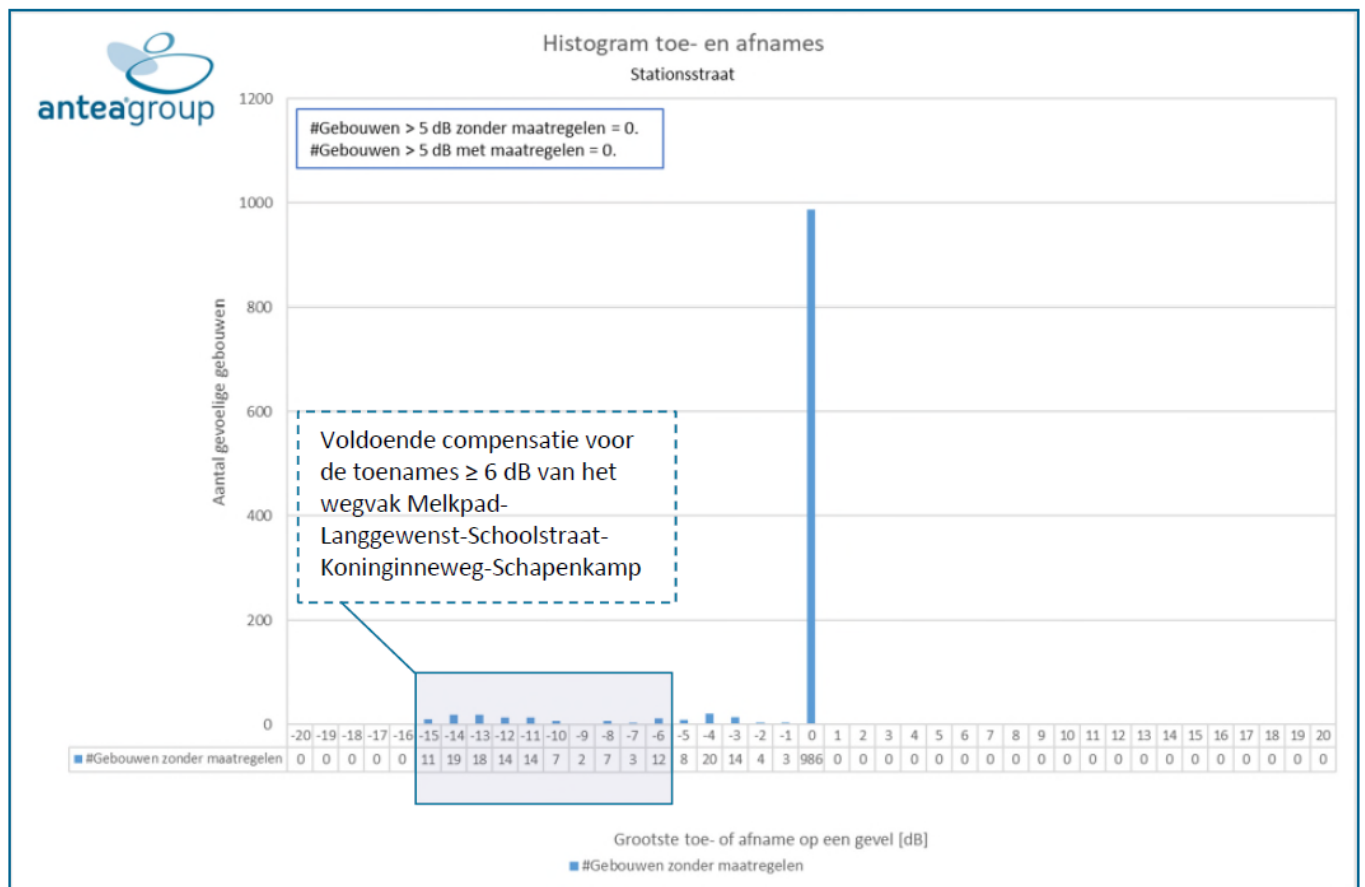
3 Beschouwing van het woon- en leefklimaat

Alhoewel met mitigerende maatregelen kan worden voldaan aan de maximaal vast te stellen hogere waarden op grond van de Wet geluidhinder (en het plan daarmee voldoet aan de wettelijke normen), is het evident dat door het verleggen van de Centrumring de met het verkeer gepaard gaande geluidhinder ook wordt verlegd. Per saldo is er echter sprake van een geluidsreductie in het centrum als gevolg van het plan. De verlegde Centrumring (Schapenkamp – Koninginneweg – Schoolstraat – Langgewenst – Naarderstraat – Melkpad) kent na het aanbrengen van een geluidsreducerende wegdekverharding namelijk minder woningen met een geluidtoename van 1 dB of meer (199 stuks) dan woningen waarbij de geluidbelasting afneemt met 1 dB of meer (406 stuks) (bron: bijlage 1 Akoestisch onderzoek). Zie voor een verbeelding van de geluidtoenames figuur 1 (bron: Afbeelding 6.2, bijlage 1 Akoestisch onderzoek). Ter illustratie is op de kaart van bijlage 5 weergegeven welke wegvakken te maken hebben met een geluid toe- of afname als gevolg van de nieuwe Centrumring.



Figuur 1 Toe- en afnames van de geluidbelasting met en zonder bronmaatregelen voor het wegvak Melkpad-Langgewenst-Schoolstraat-Koninginneweg-Schapenkamp.

Na toepassing van de geluidsreducerende wegdekverharding is er sprake van een toename van 6 dB of meer bij 6 woningen. Een toename in geluidbelasting van 6 dB of meer is enkel toegestaan wanneer er elders – als gevolg van de wegaanpassingen – voor een gelijk aantal woningen ten minste een gelijke afname van de geluidbelasting optreedt. Aan deze eis wordt voldaan door het autoluw maken van de Stationsstraat. Er is sprake van een afname van 6 dB of meer bij 107 woningen als gevolg van de wijzigingen aan deze weg. Zie voor een verbeelding van de geluidtoenames figuur 2 (bron: Afbeelding 6.3 bijlage 1 Akoestisch onderzoek).



Figuur 2 Afnames van de geluidbelasting als gevolg van de afwaardering van de Stationsstraat

Het hoge aantal geluidafnames wordt veroorzaakt door de combinatie van het verkeersluw maken van de Stationsstraat en het aanbrengen van een geluidsreducerende wegdekverharding op het deel van de nieuwe loop van de Centrumring, overeenkomstig het Akoestisch onderzoek (de geluidsreducerende wegdekverharding is verankerd in de planregels van dit bestemmingsplan). Dat maakt dat het voorliggende bestemmingsplan in zijn geheel een verbetering van het woon- en leefklimaat realiseert in het Stationsgebied van Hilversum.

Voor een deel van de woningen langs de verlegde Centrumring Koninginneweg, Schoolstraat en het Langgewenst gaat dit niet op. Daar is namelijk sprake van een significante verkeers- en geluidstoename (ondanks de voorziene geluidsreducerende wegdekverharding). De toename wordt daar veroorzaakt door de combinatie van het verhoogde verkeersaanbod ten opzichte van de autonome situatie en het aan te passen wegprofiel (om deze hogere verkeersstroom te kunnen verwerken). Op deze wegen neemt de verkeersintensiteit behoorlijk toe door de verlegging van de Centrumring. Evenwel is het aantal geprognosticeerde verkeersbewegingen in 2040 voor de Koninginneweg, Schoolstraat/Langgewenst passend op een ring rond het centrum. De verkeersintensiteiten zullen in 2040 bijvoorbeeld vergelijkbaar zijn met de aantallen op de Schapenkamp en de Stationsstraat in 2019 (bron: Tabel 1, Verkeersonderzoek RHDHV, bijlage 2).

De Koninginneweg, Schoolstraat en het Langgewenst hebben een duidelijke relatie met de binnenstad van Hilversum. Het Marktplaatsplein begrenst het noordelijke uiteinde van het stadscentrum. In het gebied rondom het Marktplaatsplein is sprake van afnemende commerciële functies en meer wonen. Het verleggen van de Centrumring naar de beoogde locatie, waarmee er een duidelijkere scheiding komt tussen de centrumfuncties en wonen, is planologisch gezien een logische stap. De woningen langs de nieuwe Centrumring liggen aan de rand van het centrumgebied en binnen de

invloedsfeer daarvan. Voor het bepalen van het woon- en leefklimaat spelen – met name in het centrum van een dorp of stad – veel factoren een rol.

Enerzijds is in het centrum van Hilversum sprake van factoren die een positieve invloed hebben op het woon- en leefklimaat. Onder andere de directe nabijheid van voorzieningen zoals detailhandel en horeca (en de daarmee gepaard gaande levendigheid), een uitstekende openbaar vervoer aansluiting (trein- en busstation) en de kwaliteit van de openbare ruimte. Anderzijds is sprake van hinder veroorzakende factoren die een beperkende invloed hebben op het woon- en leefklimaat. Het stadscentrum van Hilversum is immers geen reguliere woonwijk, maar een gebied waarin diverse functies van oudsher een plek hebben gevonden. Horeca, detailhandel en evenementen zijn – inclusief de daarmee gepaard gaande hinder – inherent aan het wonen in een stadscentrum.

4 Woon- en leefklimaat nabij locatie Koninginneweg

De grootste geluidtoenames (tot maximaal 8 dB) treden op bij de woningen aan de Koninginneweg - Schoolstraat. Dit wordt veroorzaakt door een combinatie van de geprognosticeerde verkeersgroei (deels vanwege de verlegging van de centrumring en deels vanwege de herontwikkeling van het stationsgebied met nieuwe functies), het aan te passen wegprofiel en de afstand van de woningen tot aan de weg. De cumulatieve geluidbelastingen op de gevels van de bestaande en nieuwe woningen zullen daar variëren van 56 dB tot en met 68 dB. Dat maakt dat de impact van het verkeers- en railverkeersgeluid vergelijkbaar zal zijn met de heersende situatie langs de Stationsstraat. Dit is evenwel niet ongebruikelijk voor een stadscentrum, en sluit bovendien aan op de maximaal vast te stellen hogere waarde op grond van de Wet geluidhinder bij vervangende nieuwbouw (68 dB voor zowel weg- als railverkeer) in een stedelijke omgeving. Omdat voor vrijwel al deze woningen een zogenaamde hogere waarde op grond van de Wet geluidhinder moet worden vastgesteld geldt ook de wettelijke plicht om het binnenniveau te borgen op het wettelijke maximum.

De gemeente heeft in 2021 door Raadgevend ingenieursbureau Metz B.V. een globale raming laten opstellen van de kosten voor het aanbrengen van noodzakelijke aanvullende gevelmaatregelen om het vereiste binnenniveau te kunnen realiseren (zie bijlage 3). De kostenraming is opgesteld op basis van:

- De geluidsbelastingen op de gevels van de woningen, exclusief de aftrek ex artikel 110g uit de Wet geluidhinder;
- Het bouwjaar van de woningen zoals opgenomen in het BAG; en
- een optische inspectie van de gevels van de woningen.

Er is hierbij uitgegaan van een maximale kosten-scenario. De uitkomsten zijn betrokken/onderdeel van de kostenramingen van het bestemmingsplan. Nader bouwkundig/akoestisch onderzoek zal, nadat het bestemmingsplan is vastgesteld, per woning duidelijkheid moeten verschaffen over exacte geluidwerende maatregelen. Een bijkomend aspect is dat extra gevelgeluidwering ook bijdraagt aan een lager energieverbruik. Voor de woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen wordt de gevelgeluidwering afgestemd op de wettelijke eis voor het binnenniveau.

Gezien de hoge leeftijd van deze woningen is de verwachting dat het merendeel hiervan in aanmerking komt voor geluidwerende maatregelen aan de gevel, waarbij de uiteindelijke geluidskwaliteit in de verblijfsruimten (o.a. woonkamer en slaapkamers) hoogstwaarschijnlijk beter zal worden dan die in de heersende situatie zonder deze geluidwerende maatregelen.

5 Woon- en leefklimaat nabij locatie Schoolstraat/Langgewenst

Bij de woningen aan deze wegen neemt de geluidbelasting toe als gevolg van de geprognosticeerde verkeersgroei en het aan te passen wegprofiel. De geprognosticeerde geluidtoename bij de

woningen aan de Schoolstraat/Langgewenst (rekening houdende met de aan te brengen geluidsreducerende wegdekverharding) is minder dan bij de Koninginneweg. De heersende cumulatieve geluidbelasting (weg- en railverkeer) is echter wel al hoog (maximaal 65 dB) ter plaatse van de buitenruimtes/balkons van de woningen nabij Schoolstraat/Langgewenst. De geprognoseerde geluidtoenames variëren van 1 t/m 4 dB en voldoen daarmee nog steeds aan de maximaal toegestane toename van 5 dB, waardoor compensatie elders wettelijk gezien (zoals bedoeld in artikel 100a, lid 1, sub a, onder 1°, Wet geluidhinder) niet nodig is. Opgemerkt wordt dat de locatie met de hoogste geluidsbelasting in de bestaande situatie niet dezelfde is als waar in de nieuwe situatie het geluid het meest toeneemt. In de huidige situatie heeft Honingstraat 2b de hoogste geluidsbelasting, namelijk 65,87 dB. Dat is ook het geval in de toekomstige situatie, namelijk 68,12 dB, een geluidstoename van 2,25 dB (NB: Op grond van het 'Reken- en meetvoorschrift geluid 2012' artikel 1.3 worden berekende waarden geluidsbelasting afgerond). De hoogste geluidstoename door uitvoering van het plan is te vinden op Koninginneweg 171a, namelijk 7,76 dB. In de nieuwe situatie zullen de cumulatieve geluidbelastingen (weg- en railverkeer) nabij Schoolstraat/Langgewenst maximaal 68 dB (zonder aftrek volgens artikel 110g Wet geluidhinder) bedragen, waarmee binnen de maximale te ontheffen geluidsbelasting wordt gebleven.

a Nadere beschouwing geluidsbronnen rondom de markt

Naast het wegverkeersgeluid ervaren bewoners nabij de locatie Schoolstraat/Langgewenst ook al geluiden van aspecten die niet met sectorale wetten zijn gereguleerd. Dit betreft vooral geluid afkomstig van activiteiten op of rond het marktpllein, zoals:

- Warenmarkt op Marktpllein (inclusief op- en afbouw marktkramen);
- Schoonmaak van de markt met bladblazers en een veegwagen;
- Kermis;
- Evenementen;
- Spelende kinderen op het Marktpllein;
- Stemgeluiden van personen;
- Bromfietsen;
- Laden en lossen van goederen;
- Parkeren van voertuigen (inclusief sluiten van autoportieren in de dag, avond en nacht).

Daarnaast ervaren de omwonenden mogelijk nog geluiden van aspecten die wel met sectorale wetten zijn gereguleerd, maar niet in de Wet geluidhinder, zoals:

- Horecabedrijven (met terrassen) en een bioscoop;
- Popcentrum De Vorstin.
- Vliegverkeer.

In bijlage 4 bestemmingsplan is een nadere beschouwing van bovengenoemde geluidbronnen opgenomen.

De hinderlijkheid van de geluiden die niet met sectorale wetten zijn gereguleerd vindt grotendeels zijn oorzaak in kortdurende activiteiten (bijvoorbeeld de kermis) dan wel piekgeluiden (bijvoorbeeld het sluiten van een autoportier). Deze verschillende vormen van geluid zijn niet te cumuleren op een wijze zoals bedoeld in bijlage I van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, dat uitgaat van een jaargemiddelde geluidbelasting. Het wettelijke cumulatievoorschrift is enerzijds niet van toepassing op deze geluidsoorten, maar houdt sowieso geen rekening met piekgeluiden. Een getalsmatige beoordeling is dan ook niet mogelijk.

b Kwalitatieve beoordeling geluid nabij Schoolstraat/Langgewenst

Wat de kwalitatieve beoordeling van deze geluiden lastig maakt is dat de beleving ervan sterk verschilt van persoon tot persoon. Sommige mensen vinden (stem)geluid van spelende kinderen

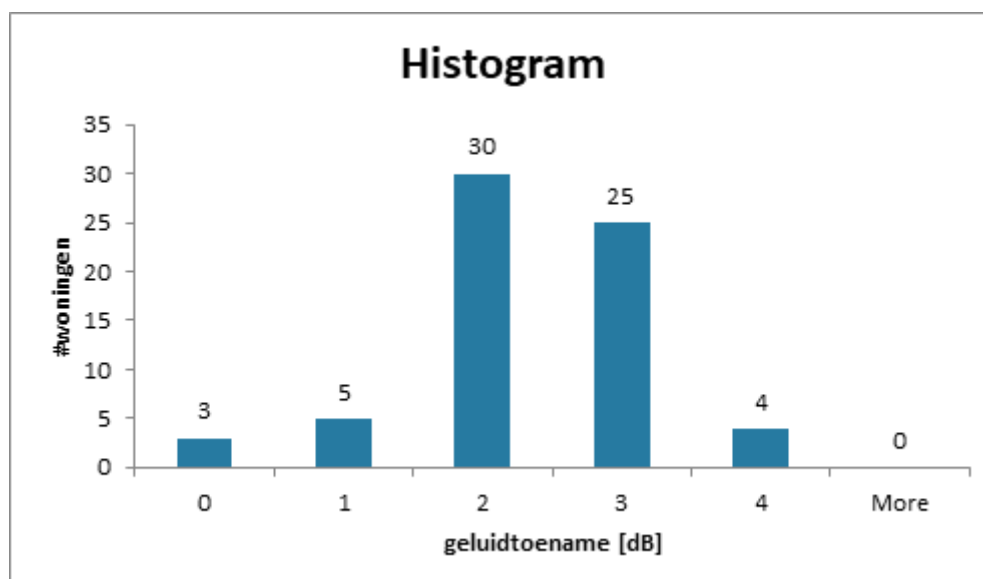
storend, anderen niet. Dat geldt bijvoorbeeld ook voor muziekgeluid van de horeca of een evenement (zoals de kermis). Er is dan ook geen eenduidige kwalificatie te geven.

Het betreft een situatie die historisch zo gegroeid is en onlosmakelijk verbonden met het stadscentrum van Hilversum. Juist de menging van woningen met niet-woonfuncties is kenmerkend en waardevol. Het draagt bij aan de positieve beleving van het stadscentrum die de gemeente omarmt en met dit plan wil verstevigen.

Uit de in de bijlage 4 opgenomen beschouwing van de diverse geluidbronnen blijkt dat de al bestaande en nieuw geprojecteerde activiteiten (bedrijven, horeca en voorzieningen) rond en op het Marktplaatsplein passen in een 'gemengd gebied' zoals het stationsgebied. Ook het gebruik van het Marktplaatsplein voor evenementen en warenmarkt zijn passend voor een centrumlocatie. Daarbij hoort ook het frequent schoonhouden. Op het plein is ook meer toelaatbaar als het gaat om geluidsnormen en eindtijden ten opzichte van een woonwijk. Niettemin is het aantal evenementendagen voor het Marktplaatsplein gemaximeerd in het daarvoor geldende bestemmingsplan 'Langgewenst'. Hierbij dient in aanmerking te worden genomen dat er tussen de diverse evenementen onderling grote verschillen zijn als het gaat om impact op de omgeving. De woningen rond het plangebied (met name langs het Marktplaatsplein) hebben over het algemeen een beperkte buitenruimte. Dat is niet ongebruikelijk in een stadscentrum. Die buitenruimten zijn vaak – dat is inherent aan het wonen in het centrum – gericht naar het openbaar gebied (straatzijde). Dat daar meer geluid dan gemiddeld is, is ook niet ongebruikelijk. In de bestaande situatie is dan ook sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat passend bij een centrumgebied.

Zoals eerder aangegeven zal het aantal geprognoseerde verkeersbewegingen in 2040 voor de Schoolstraat/Langgewenst passend zijn op een ring rond het centrum. De verkeersintensiteiten zullen in 2040 vergelijkbaar zijn met de aantallen op de Schapenkamp en de Stationsstraat in 2019. Daarmee is de toename van geluid als gevolg van wegverkeer op de Schoolstraat/Langgewenst ook niet uitzonderlijk voor een centrumring-locatie.

Bij 94% van de woningen aan het Langgewenst varieert de toename van 0-3 dB, en bij 6% van de woningen 4 dB (bron Akoestisch onderzoek, bijlage 1). Zie figuur 3 voor een verbeelding van de geluidtoenames op adresniveau.



Figuur 3 Verdeling van de geluidtoename per adres/woning aan het Langgewenst (inclusief geluid reducerende wegdekverharding).

Ondanks de stijging van de geluidsbelasting bij woningen aan het Langgewenst, vindt de gemeente dit aanvaardbaar omdat het project leidt tot een afname van de geluidbelasting in het centrumgebied van Hilversum. Per saldo is het plan daarom positief van invloed op het woon- en leefklimaat in het stadscentrum. Voor wat betreft de 'cumulatie' van de diverse geluidbronnen is de gemeente van mening dat, ondanks de toename van geluid door wegverkeer, er sprake blijft van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat zoals dat bij een centrumgebied van Hilversum te verwachten is, inclusief alle voor- en nadelen die het stadscentrum met zich meebrengt. Ook wanneer rekening wordt gehouden met de geluiden van aspecten die niet met sectorale wetten zijn gereguleerd. Het gaat hierbij met name om in tijd begrensde (gedurende een bepaalde periode) geluiden en piekgeluiden, dat historisch zo is gegroeid en is onlosmakelijk verbonden met het stadscentrum van Hilversum.

6 Woon- en leefklimaat nabij de Stationsstraat

Als gevolg van het verkeersluw maken van de Stationsstraat zal de geluidbelasting vanwege het wegverkeer daar gemiddeld 12 dB afnemen, met uitschieters tot 15 dB afname. Dat betekent dat het woon- en leefklimaat bij 107 woningen (Stationsstraat en de Groest) aanzienlijk zal verbeteren.

7 Woon- en leefklimaat nabij andere locaties

Voor de geluidgevoelige objecten langs andere wegen is geen geluidtoename vanwege het wegverkeer geprognosticeerd. Zo blijft langs de Schapenkamp – mede door de inzet van een geluidsreducerende wegdekverharding – de geluidbelasting gelijk of neemt deze af met 1 tot en met 5 dB. Aan de andere zijde van de verlegde Centrumring, daar waar de Centrumring weer aansluit op het oude profiel nabij de Naarderstraat, blijft de geluidbelasting gelijk, en is her en der sprake van een lichte verbetering met een afname tot maximaal 3 dB. Dit laatste is het gevolg van het verkeersluw maken van de Stationsstraat waardoor die geluidbijdrage nihil wordt, en dat er geen verkeerstoename op de Naarderstraat is geprognosticeerd. Het effect op andere – aansluitende – wegen is nihil.

8 Samenvattende beschouwing woon- en leefklimaat

Zoals hiervoor beschreven zijn de meeste milieuthema's niet rechtstreeks van invloed op de beleving van het woon- en leefklimaat, waarmee ten aanzien van die milieuthema's een aanvaardbaar woon- en leefklimaat als vanzelfsprekend is geborgd. Voor wat betreft de gevolgen van het bestemmingsplan voor luchtkwaliteit voldoet het aan de wettelijke eisen (zie paragraaf 5.5.4.3 bestemmingsplantoelichting). Meer in algemene zin kan worden gesteld dat er samenhang is tussen luchtkwaliteit en het aantal verkeersbewegingen. Daar waar het aantal verkeersbewegingen toeneemt, zal de luchtkwaliteit verminderen, daar waar de verkeersbewegingen afnemen zal dat positieve gevolgen hebben op de luchtkwaliteit. Uit het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat op alle beoordelingspunten ruimschoots wordt voldaan aan de grenswaarden. De gemeente is daarom van mening dat ook voor wat betreft het aspect luchtkwaliteit sprake blijft van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Voor geluid ligt dat anders. Het nieuwe bestemmingsplan heeft geen of maar beperkt invloed op de diverse genoemde geluidsoverlastbronnen zoals die nu door veel bewoners wordt ervaren. Zo neemt het aantal evenementen of marktdagen als gevolg van het nieuwe bestemmingsplan niet toe. Wel wordt met het bestemmingsplan de Centrumring verlegd. Op veel plekken langs de nieuwe Centrumring zal daardoor de geluidbelasting vanwege verkeer toenemen, op andere plekken zal de geluidbelasting juist door het verleggen van de Centrumring afnemen.

Het verleggen van de Centrumring leidt vooral bij de woningen langs de Koninginneweg - Schoolstraat - Langgewenst tot een toename verkeer en daarmee van de geluidbelasting. Daarentegen zal de geluidbelasting bij de woningen langs de Stationsstraat en op de Groest afnemen als gevolg van het verkeersluw maken van de weg. In totaliteit leidt het project tot een afname van de geluidbelasting in het centrumgebied van Hilversum. De verlegde Centrumring (Schapenkamp – Koninginneweg – Schoolstraat – Langgewenst – Naarderstraat – Melkpad) kent na het leggen van een geluidsreducerende wegdekverharding namelijk minder woningen met een geluidtoename van 1 dB of meer (199 stuks) dan woningen waarbij de geluidbelasting afneemt met 1 dB of meer (406 stuks). Per saldo is het plan daarom positief van invloed op het woon- en leefklimaat in het stadscentrum. Ter illustratie is op de kaart van bijlage 5 weergegeven welke wegvakken te maken hebben met een geluid toe- of afname als gevolg van de nieuwe Centrumring.

Alhoewel met name langs de Koninginneweg, Schoolstraat en Langgewenst de geluidtoename een effect heeft op het heersende woon- en leefklimaat is de geprognosticeerde eindsituatie er toch een die past in het beeld dat hoort bij een stadscentrum, inclusief alle voor- en nadelen die het stadscentrum met zich meebrengt. De geprognosticeerde cumulatieve geluidbelasting van het weg- en railverkeer bedraagt namelijk ten hoogste 68 dB (exclusief 5 dB correctie ex artikel 110g Wet geluidhinder), en voldoet daarmee aan de maximaal vast te stellen hogere waarde op grond van de Wet geluidhinder. De maximaal vast te stellen hogere waarde geeft aan wat onze wetgever als landelijk maximum aanvaardbaar acht voor stedelijke gebieden, waaronder het stadscentrum van Hilversum. Met het voorgenomen plan blijft de geluidbelasting als gevolg van het verkeer op de nieuwe centrumring daar dus nog onder of gelijk, namelijk maximaal 63 dB (inclusief 5 dB correctie ex artikel 110g Wet geluidhinder). Niet ideaal, maar niettemin is de beoordeling dat het woon- en leefklimaat aanvaardbaar blijft. Ook wanneer rekening wordt gehouden met de geluiden van aspecten die niet met sectorale wetten zijn gereguleerd, zoals hiervoor uiteengezet.

Samengevat komt het erop neer dat de huidige inrichting van het stationsgebied niet aantrekkelijk oogt, niet veilig genoeg is en de doorkruising van de Groest en het Marktplaatsje staat door de erg drukke Stationsstraat op gespannen voet met het voetgangers- en fietsverkeer tussen beide delen. Daardoor stagneert het verkeer regelmatig op de centrumring (Stationsstraat - Schapenkamp). Door de centrumring te verleggen en de Stationsstraat autoluw te maken ontstaat een aantrekkelijke nieuwe situatie. Dit leidt tot een onoverkomelijke verschuiving van geluidbelastingen. Bij woningen langs de Koninginneweg, Schoolstraat en Langgewenst vermindert het woon- en leefklimaat ten opzichte van de autonome situatie. Evenwel zal in absolute zin op de nieuwe Centrumring in 2040 het aantal verkeersbewegingen vergelijkbare aantallen hebben als op de huidige Centrumring in 2019.

In de bestaande situatie wordt met name rond het Marktplaatsje al veel overlast ervaren van diverse geluidbronnen. Op basis van de beschouwing van deze geluidbronnen wordt geconcludeerd dat het met name gaat om in tijd begrensde (gedurende een bepaalde periode) geluiden en piekgeluiden, dat historisch zo is gegroeid en onlosmakelijk verbonden is met het stadscentrum van Hilversum. Alle geluidsaspecten in acht nemend is de gemeente van mening dat, ondanks de toename van geluid door wegverkeer, er voor het gehele centrum sprake blijft van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat zoals dat bij een centrumgebied van Hilversum te verwachten is. Het woon- en leefklimaat van de woningen nabij de Stationsstraat verbetert als gevolg van het verkeersluw maken van de Stationsstraat. Daarnaast is per saldo voor het centrum ook sprake van een geluidreductie als gevolg van het plan.

Bijlagen

1. Akoestisch onderzoek (revisie 05, Antea) (separaat bijgevoegd)

2. Verkeersonderzoek RHDHV (separaat bijgevoegd)
3. Gevelonderzoek (2021, Raadgevend ingenieurbureau Metz B.V.) (separaat bijgevoegd)
4. Beschouwing bestaande situatie geluid
5. Kaart Effect geluid door verleggen Centrumring

Bijlage 4 ‘Beschouwing bestaande situatie geluid’

Veel indieners van een zienswijze en andere bewoners in en rond het plangebied geven aan in de huidige situatie al veel geluidoverlast te ervaren, vooral rondom het Marktpllein. Hieronder worden de genoemde geluidbronnen nader beschouwd.

Evenementen

Op het Marktpllein worden evenementen gehouden. In het Evenementenkader ‘Evenementen met een verhaal’ (vastgesteld in december 2017) wordt het belang van evenementen voor Hilversum beschreven. Evenementen bieden onder andere vermaak, vormen een belangrijke economische motor en zorgen voor verbinding. Het Evenementenkader onderkent hiermee het belang van evenementen voor de stad. Tegelijkertijd is benoemd dat er zorgen zijn over de hinder en overlast die evenementen met zich mee kunnen brengen. Dit vraagt om balans tussen levendigheid en leefbaarheid. De gemeente heeft de verantwoordelijkheid het evenwicht te bewaken.

In het Evenementenkader is aangegeven dat het vernieuwde Marktpllein als grote evenementenlocatie een belangrijke aanjager is voor aantrekkelijke evenementen in het centrum. Het Marktpllein is heel geschikt voor grotere evenementen, mede dankzij de faciliteiten (water, afvoer, stroom, lichtmasten) waarover het beschikt.

Volgens het kader is, gelet op het maatschappelijk belang, voor het centrum meer toelaatbaar dan in bijvoorbeeld woonwijken of in een groene omgeving. Dit vertaalt zich in andere geluidsnormen en eindtijden.

Doel van het geluidbeleid bij evenementen is het zoveel als mogelijk beperken van overlast (onduldbare hinder) van evenementen voor omwonenden en andere belanghebbenden. Primair gaat het daarbij om overlast van muziek, maar ook stemgeluid van het publiek kan als overlast worden ervaren. Vertrekpunt is niet meer geluid produceren dan nodig. Beleidsmatig gaat het om het vinden van het ‘redelijk midden’ tussen tegengestelde belangen. Dit gebeurt door het begrenzen van geluidsniveaus, het aantal dagen belasting en het daar waar mogelijk realiseren van maatwerk. De voorwaarden uit het beleid borgen hiermee de aanvaardbaarheid van de leefbaarheid in de omgeving en geven invulling aan een levendig stadscentrum.

De gemeentelijke ‘evenementenkalender’ geeft het overzicht van alle evenementen per locatie per jaar. Uit de kalender van de afgelopen jaren blijkt dat op het Marktpllein een grote diversiteit aan evenementen plaats vindt variërend van grotere, soms meerdaagse, evenementen zoals het muziek-evenement Hilversum Alive of de vuurwerkshow met Oud & Nieuw, tot kleinere zoals een bier- of wijnfestival of een platenbeurs. Ook sportevenementen zoals de Cityrun worden er gehouden. Naast evenementen staat ook 1 of 2 maal per jaar de kermis op het plein voor een periode van zo’n 10 dagen (inclusief 2 weekenden).

Het Marktpllein valt in het geldende bestemmingsplan ‘Langgewenst’, vastgesteld in 2013. In dit bestemmingsplan is bepaald dat het Marktpllein maximaal 39 dagen per jaar als evenemententerrein mag worden gebruikt.

Markt

Tweemaal per week (woensdag en zaterdag) wordt op het Marktpllein de warenmarkt gehouden. De opbouw start vanaf 14:30 uur (niet in de nacht of ’s ochtends vroeg). De afbouw is om 18:00 uur klaar.

Het schoonmaken van het Marktpllein (bladblazers, vegen) vindt (vrijwel) dagelijks plaats. De schoonmaaktijden wisselen omdat de werkzaamheden telkens op andere plekken in het kernwinkelgebied aanvangen om te voorkomen dat steeds bij dezelfde bewoners om 07.00 uur wordt gestart.

Bedrijven en voorzieningen

Voor zover de ervaren overlast het gevolg is van bestaande bedrijven, voorzieningen, e.d. is deze nader beoordeeld aan de hand van VNG-publicatie 'Bedrijven en Milieuzonering'.

Voor de beoordeling van de toelaatbaarheid van (bedrijfs-)activiteiten in een bestemmingsplan wordt vaak gebruik gemaakt van een milieuzonering. Een milieuzonering zorgt ervoor dat milieubelastende functies (zoals bedrijven) en milieugevoelige functies (zoals woningen) waar nodig ruimtelijk voldoende worden gescheiden. De gehanteerde milieuzonering is gekoppeld aan een 'Staat van Bedrijfsactiviteiten'. Een 'Staat van Bedrijfsactiviteiten' is een lijst waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten, al naar gelang de te verwachten belasting voor het milieu, zijn ingedeeld in een aantal categorieën. Voor de indeling in de categorieën zijn de ruimtelijk relevante milieuaspecten van belang. Hierbij moet worden gedacht aan bijvoorbeeld geluid, geur en stof.

De 'Staat van Bedrijfsactiviteiten' kan in verschillende situaties gehanteerd worden, waaronder bijvoorbeeld het reguleren van de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten in stedelijk gebied of (delen van) woongebieden met enige vorm van bedrijvigheid. In dit soort situaties zorgt de milieuzonering ervoor dat hinderlijke bedrijfsactiviteiten op voldoende afstand van woningen of andere gevoelige functies worden gesitueerd. Dit gebeurt door het aanhouden van richtafstanden tussen deze milieugevoelige en milieubelastende activiteiten. In de 'Staat van Bedrijfsactiviteiten' is voor elke bedrijfsactiviteit voor de diverse ruimtelijk relevante milieuaspecten een richtafstand ten opzichte van een 'rustige woonwijk' vermeld. De grootste van deze richtafstanden is bepalend voor de indeling van een activiteit in een milieucategorie.

De gewenste afstand tussen een bedrijfsactiviteit en woningen (of andere gevoelige functies zoals scholen) wordt mede bepaald door het type gebied waarin de gevoelige functie zich bevindt. Er worden twee omgevingstypen onderscheiden: de al genoemde rustige woonwijk en gemengd gebied. Op grond van de systematiek van de 'Staat van bedrijfsactiviteiten' kan voor activiteiten in 'gemengde gebieden' één categorie richtafstand lager worden aangehouden in vergelijking met de richtafstand van een 'rustige woonwijk'.

Gekeken is naar de diverse functies uit de 'Staat van Bedrijfsactiviteiten' die rond het plangebied voorkomen en de bij die functie geldende richtafstand. Op grond van de 'Staat van Bedrijfsactiviteiten' zijn 'concertgebouwen, bioscoop en muziekcafé' gecategoriseerd als type 2 met een richtafstand van 30 meter. Categorie type 2 geldt ook voor 'scholen' en 'autoparkeerterreinen, parkeergarages'. Voor 'restaurants, cafetaria's, snackbars, cafés en bars' geldt categorie 1 met een richtafstand van 10. De genoemde richtafstanden gelden ten opzichte van een 'rustige woonwijk'. Het stationsgebied en de directe omgeving is evenwel bij uitstek een 'gemengd gebied'. Op grond van de systematiek van de 'Staat van bedrijfsactiviteiten' kan voor het stationsgebied daarom voor alle aanwezige typen bedrijvigheid een richtafstand van 10 meter worden aangehouden. Op grond hiervan is de conclusie dat er gelet op de beoordeling van de toelaatbaarheid van (bedrijfs-) activiteiten - voldoende afstand is tussen de bestaande functies en de aanwezige woningen en andere gevoelige functies.

Dat geldt overigens ook voor de (geprojecteerde) functies en voorzieningen die het nieuwe bestemmingsplan mogelijk maakt. Daarmee staan de aanwezige bedrijven en voorzieningen en geprojecteerde functies in het nieuwe bestemmingsplan een goed woon- en leefklimaat niet in de weg.

Sluitingstijden

In het Horecakader 'Gezellig en Gastvrij: Horeca maakt Hilversum!' (vastgesteld in 2017) zijn de sluitingstijden opgenomen voor horecazaken. Voor cafés en andere bedrijven zoals snackbars, cafetaria, shoarmazaken gelegen in het 'horecaconcentratiegebied' geldt een sluitingstijd van 01.00 uur door de week. Op donderdagen is dat 02.00 uur en in het weekend is dat 03.00 uur.

Voor muziekcentrum De Vorstin geldt een sluitingstijd van 01.00 uur, voor de nacht van vrijdag op zaterdag en zaterdag op zondag is dat 04.00 uur (na 03.00 uur geen nieuwe bezoekers).

Buiten de 'horecaconcentratiegebieden' gelden voor deze bedrijven een sluitingstijd van 01.00 uur door de week en 02.00 uur in het weekend. Deze tijden gelden ook voor bioscoop Vue. Restaurants mogen alle dagen tot 01.00 uur zijn geopend.

Voor terrassen gelden dezelfde openingstijden. Afhaalzaken moeten zich houden aan de winkeltijden (sluiting om 22.00 uur).

Activiteitenbesluit

Horecaondernemingen, zoals restaurants, cafetaria's, snackbars, cafés, bioscopen en theaters vallen onder de normen van het (landelijk geldende) Activiteitenbesluit en de Activiteitenregeling. Het Activiteitenbesluit bevat algemeen geldende regels waaraan deze ondernemingen moeten voldoen. Soms moet bij de melding een akoestisch onderzoek zitten, bijvoorbeeld wanneer er muziek in de buitenlucht zal zijn.

Het Activiteitenbesluit bevat de geluidsnormen voor deze horeca. Al het geluid dat horeca veroorzaakt valt onder de geluidsnormen. Hier hoort ook het laden en lossen van vrachtwagens bij. Ook zijn in het besluit uitzonderingen benoemd. Voor horeca gaat het dan bijvoorbeeld om het maximaal geluidsniveau als gevolg van het komen en gaan van bezoekers bij horeca-, sport- en recreatie-activiteiten.

Vliegverkeer

Geluid als gevolg van vliegverkeer valt onder sectorale wetgeving. De gemeente heeft hierover geen, danwel zeer beperkt, invloed.

Overig

Overlast door bijvoorbeeld hard uitlaatgeluid. Dergelijke geluidsoverlast, voor zover dat in strijd is met de openbare orde, is een kwestie van handhaving.

Ter illustratie een overzicht van de horecaondernemingen rond plangebied oktober 2022 (momentopname)

Omgeving Marktplaats (allen onderdeel van het horecaconcentratiegebied):

Tapasbar Vida (met terras), foodhall Mout (met terras), coffeeshop Promenade, café Bravour's (met terras), bioscoop Vue, de Baobar, restaurant Su (met terras) en de Döner king.

Schoolstraat

Afhaal en bezorg Gorkha kitchen, poppodium De Vorstin

Koninginneweg

Maaltijdbezorging Deli Fried chicken (Huizerstraat), Meet en Lounge, Maxime's Sushi, eetcafé de Mafketel, Casa di Lorenza.

Stationsstraat (allen onderdeel van het horecaconcentratiegebied):

Eetcafé Cartouche (met terras), restaurant Su (met terras), restaurant Garuda mas, de Döner king, snackbar Kings, snackbar de Instuif.

Schapenkamp

Grillroom La Cuisine (onderdeel van het horecaconcentratiegebied), coffeeshop Andorra.

Bijlage 5 Effect geluid door verleggen Centrumring

