

## Reactienota op Actieplan Geluid 2025 – 2029

### Inleiding

Op 5 september 2025 is het concept Actieplan Geluid 2025 – 2029 gepubliceerd. Op 2 oktober heeft hierover een informatieavond plaatsgevonden voor geïnteresseerden. Omwonenden en ondernemers hadden tot en met 17 oktober 2025 de tijd om hun zienswijze (een reactie) te geven op dit plan. In totaal hebben we 28 zienswijzen ontvangen. Deze zijn in deze reactienota overgenomen en hierop is reactie gegeven.

### Algemeen wat is het Actieplan Geluid

Het doel van het actieplan is om geluidshinder door wegverkeer te voorkomen en te beperken. We willen ook zorgen dat plekken waar het geluid al goed is zo blijven. We hebben een plandrempel van 64 decibel vastgesteld. Wegen waar het geluid hoger is dan deze drempel zijn in kaart gebracht. In het actieplan staat ook wat we hier mogelijk aan kunnen doen. Hierdoor worden ook koppelkansen inzichtelijk gemaakt. Het Actieplan Geluid is geen programma voor alle wegwerkzaamheden en verkeersaanpassingen binnen de gemeente.

### Waarom wordt gekozen voor een plandrempel van 64dB, deze voldoet niet aan de WHO-norm van 53 decibel.

Een Actieplan Geluid moet verplicht elke 5 jaar worden vastgesteld. In een nieuw actieplan wordt ook het oude actieplan geëvalueerd, en wordt gekeken naar eventuele verlaging van de plandrempel. Bij dit Actieplan Geluid hebben we gekozen voor een plandrempel van 64dB. Dit is 6 dB lager dan de plandrempel uit het vorige vastgestelde actieplan. De plandrempel ligt hoger dan de WHO-norm (WHO is de wereldgezondheidsorganisatie) van 53 dB omdat we op deze manier de gebieden in kaart kunnen brengen die te maken krijgen met de meeste geluidbelasting (hoeveelheid geluid). Op deze manier hebben we een overzichtelijk aantal knelpunten dat op gestructureerde wijze aandacht kan krijgen. Bij de gebieden waar de geluidbelasting boven de plandrempel uitkomt wordt de komende vier jaar onderzocht of bronmaatregelen worden toegepast. In het Actieplan Geluid gelden het verlagen van de maximumsnelheid en het aanleggen van stiller asfalt als bronmaatregelen. Bij een volgend Actieplan Geluid beoordelen we de geluidssituatie opnieuw en streven we ernaar de plandrempel te kunnen verlagen voor een overzichtelijk aantal knelpunten. Dit is een methodiek die door veel gemeenten wordt gebruikt. De gemeente beoordeelt in 2029 opnieuw wat een passende plandrempel is. We streven ernaar de leefomgeving van onze inwoners te verbeteren en de plandrempel te kunnen verlagen.

### Meerdere ingediende zienswijzen gaan over het verlagen van de maximumsnelheid van 50 km/uur naar 30 km/uur, zowel vanwege het geluid als vanwege de veiligheid. Dit is de reactie van de gemeente op deze zienswijzen:

Een snelheidsverlaging van 50 km/uur naar 30 km/uur kan inderdaad een positief effect hebben op de geluidbelasting van deze wegen. Het is alleen geen eenvoudige maatregel en heeft ook een aantal nadelige effecten op het gebied van mobiliteit. De snelheid van een weg verlagen van 50 km/uur naar 30

km/uur gaat verder dan het plaatsen van een paar borden. Om de maatregel effectief in te voeren moet de weginrichting worden aangepast. Dit is een zeer kostbaar proces.

Daarnaast hebben we in de gemeente te maken met een hoofdwegenstructuur. Om de doorstroming van verkeer, hulpdiensten, en openbaar vervoer intact te houden hebben wegen met een duidelijke verkeersfunctie binnen de bebouwde kom een maximale snelheid van 50 km/uur. Brengen we de snelheid van deze wegen naar 30 km/uur dan verplaatst het verkeer zich deels naar de nabijgelegen woonwijken doordat navigatiesystemen geen verschil meer zien. Hierdoor verplaatst het probleem zich en kan de geluidbelasting in deze wijken toenemen terwijl de verkeersveiligheid afneemt. Ook kan een verlaging van de snelheid leiden tot meer tijd op aanrijroutes voor hulpdiensten en op busroutes voor het openbaar vervoer.

Vanwege de nadelen op het gebied van verkeersveiligheid, openbaar vervoer en hulpdiensten heeft gemeente Gooise Meren nu geen ambitie om de maximumsnelheid op hoofdwegen te verlagen naar 30 km/uur.

Nr	Wat u heeft opgemerkt / opgeschreven	Reactie in relatie tot het concept Actieplan Geluid 2025 – 2029	Is er gevolg voor het Actieplan Geluid 2025 – 2029
1.	Dit actieplan geluid lijkt niet geheel correct te zijn. Het geluid op vele gevels aan de brediusweg is hoger dan 64 dB. In de rechtszaak met de gemeente geeft de gemeente aan dat mijn gevel 65.5 dB heeft, exclusief drempel 2 dB. Al met al zal met deze plandrempel er vanuit de gemeente een plan moeten komen om onder die plandrempel te komen, voor de gehele Brediusweg. Daar komt bij dat door de bestemmingswijziging van de Bor gronden het verkeer toeneemt op de brediusweg. Hierdoor komt de weg sowieso ver boven de drempel. Ik zie in jullie stuk niet naar voren komen dat de weg naar 30km/uur gaat terwijl dit wel de enige optie is. (Stil asfalt kruising drempel kan volgens jullie niet).	<p>Vanwege Europese wetgeving is er een nieuwe rekenmethode gebruikt voor de geluidsbelastingkaart 2021. Om de vergelijking te kunnen maken met het vorige Actieplan Geluid wordt in dit Actieplan Geluid gebruik gemaakt van een nationaal voorgeschreven rekenmethode. Dit kan de verschillende waarden verklaren.</p> <p>In dit Actieplan Geluid wordt gekeken naar de huidige geluidsbelasting. De geluidsbelasting kan in de toekomst veranderen. Een toekomstige geluidssituatie zal behandeld worden in een toekomstig Actieplan Geluid.</p> <p>Onze reactie op opmerkingen die gaan over een verandering van de maximum snelheid naar 30 km/u vindt u bovenaan deze nota.</p>	Geen aanpassingen.
2.	In jullie plan staat dat de doorstroom functie van wegen belangrijk is. Juridisch gezien is dit niet juist. Er is geen enkel	Onze reactie op opmerkingen die gaan over een verandering van de maximum snelheid naar 30 km/u vindt u bovenaan deze nota.	Geen aanpassingen.

argument om de doorstroming te prioriteren boven gezondheid. Sterker nog het staande beleid van de overheid is 30km binnen de bebouwde kom tenzij het 50 kan zijn, jullie doen exact het tegenovergestelde. Dat is niet verenigbaar met de wet.

3.	De oversteekplek bij de kruising van de Paulus Potterlaan en de Brediuswe is onoverzichtelijk en daardoor gevaarlijk. Ik heb een aanrijding gehad.	In het Actieplan Geluid wordt de geluidssituatie van wegverkeer op gemeentelijke wegen in kaart gebracht. En eventuele bronmaatregelen worden besproken. Verkeersveiligheid als apart onderwerp is hier geen onderdeel van en wordt niet besproken in het Actieplan Geluid.	Geen aanpassingen.
4.	De Brediusweg is helaas in de ochtend en avond een soort racebaan waar mensen makkelijk 70km/u rijden. Levensgevaarlijk als je het mij vraagt! Het zou helpen als er op z'n minst bewegwijzering kon staan (die staat er nu niet!!) en beter nog om minder lawaai te ervaren en het veiliger te maken: 30km/u op de Bredius (en alle doorgaande wegen)	Onze reactie op opmerkingen die gaan over een verandering van de maximum snelheid naar 30 km/u vindt u bovenaan deze nota.  In het Actieplan Geluid wordt de geluidssituatie van wegverkeer op gemeentelijke wegen in kaart gebracht. En eventuele bronmaatregelen worden besproken. Verkeersveiligheid als apart onderwerp is hier geen onderdeel van en wordt niet besproken in het Actieplan Geluid.	Geen aanpassingen.
5.	De hoge snelheid waarmee de meeste auto's op de Bredius weg rijden in combinatie met de oversteekbaarheid, houden jullie hier ajb ook rekening mee? Ik pleit voor een snelheidsbeperking van max 30 km per uur op de Brediusweg.	Onze reactie op opmerkingen die gaan over een verandering van de maximum snelheid naar 30 km/u vindt u bovenaan deze nota.  In het Actieplan Geluid wordt de geluidssituatie van wegverkeer op gemeentelijke wegen in kaart gebracht. En eventuele bronmaatregelen worden besproken. Verkeersveiligheid als apart onderwerp is hier geen onderdeel van en wordt niet besproken in het Actieplan Geluid.	Geen aanpassingen
6.	Graag handhaven op de gezonde norm voor aantallen decibel. We wonen aan een weg waar door slecht wegdek en snelheid van auto's de limiet ruimschoots wordt overschreden. Zelf kunnen we er als bewoners niets als aan doen (bijvoorbeeld door een geluidswal te plaatsen), vanwege een beschermd dorpsgezicht. Esthetiek is blijkbaar belangrijker dan mentale en fysieke gezondheid. Ook is het vaak gevaarlijk om de Brediusweg over te steken vanuit de	Onze reactie op opmerkingen die gaan over een verandering van de maximum snelheid naar 30 km/u vindt u bovenaan deze nota.  In het Actieplan Geluid wordt de geluidssituatie van wegverkeer op gemeentelijke wegen in kaart gebracht. En eventuele bronmaatregelen worden besproken. Verkeersveiligheid als apart onderwerp is hier geen onderdeel van en wordt niet besproken in het Actieplan Geluid.	Geen aanpassingen

Jan Toebacklaan. Auto's rijden veel te hard en er is geen veilig overstek punt in de buurt om met kleine kinderen over te steken. In de ideale situatie zou er een rotonde of zebraad moeten komen. Of de snelheid verlagen naar 30km/h (en hierop handhaven), waarbij het laatste ook gelijk het geluid naar beneden brengt. Ik weet dat ik zeker niet de enige ben in de buurt en u zou veel mensen enorm helpen om onze klachten serieus te nemen.

De handhaving van de maximumsnelheid op openbare wegen is een wettelijke taak van de politie en het Openbaar Ministerie, zoals vastgelegd in de Politiewet 2012 en het Besluit administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften. Gemeenten hebben geen bevoegdheid om zelfstandig verkeershandhaving uit te voeren op maximumsnelheid.

- |  |  |                          |
|--|--|--------------------------|
| <p>7. Hoi, ik vroeg me af waarom de GGD niet is geraadpleegd voor dit actieplan geluid? Normaliter gebeurt dit wel namelijk. Verder vroeg ik me af waarom de plandrempel zoveel hoger ligt dan Hilversum (welke wel de GGD gebruikt) en die van de provincie. Beiden 50 dB. Tot slot zijn er veel gebieden die rond de 64 dB grens liggen welke deze periode over de grens gaan, Brediusweg bijv. Nergens in het plan staat beschreven hoe jullie daarmee omgaan terwijl dit plan dat wel moet verhelpen/voorkomen. Verder ontbreekt het aan een financiële bijsluiter/planning. Wanneer komt die erbij? Er staan veel plannen die niet definitief zijn, dit actieplan is al 1 jaar te laat en het vorige actieplan is nooit gemaakt, moeten die commitments niet definitief gemaakt worden. Op deze manier komt er nooit wat van. Tot slot; dit plan haalt grenswaarden aan als maximum, maar dat geldt alleen als niks anders mogelijk is, op veel plekken zijn er wel maatregelen mogelijk, dan geldt de standaardwaarde waar jullie fors boven zitten. Per overtreding van de standaardwaarde (53 dB gemeentelijke wegen) moeten jullie een kosten baten afweging maken.</p> | <p>Ook de gemeente Goose Meren is op de hoogte van de gezondheidskundige richtwaarden van de GGD en de WHO. Wij hebben gekozen voor een plandrempel van 64dB om eerst te kunnen focussen op de meest gehinderde gebieden. We streven ernaar om de plandrempel te verlagen bij elk nieuw Actieplan en de leefomgeving te verbeteren.</p> <p>De voorgenomen maatregelen zijn nog niet zover uitgewerkt dat een financiële planning gegeven kan worden.</p> <p>Het Actieplan Geluid is geen uitvoeringsprogramma. Voorgenomen maatregelen worden niet uitgewerkt in het actieplan. De uitvoering van maatregelen wordt buiten het actieplan uitgewerkt.</p> <p>Standaardwaarden voor wegverkeer zijn van toepassing op situaties waarbij nieuwe geluidgevoelige functies worden toegelaten. Deze waarden gelden niet voor bestaande geluidgevoelige gebouwen.</p> | <p>Geen aanpassingen</p> |
| <p>8. Ben sinds aantal jaar woonachtig in rembrandtkwartier. Regelmatig gevoel dat er een circuit omheen loopt. Brediusweg, Amersfoortsestraatweg en Godelindeweg lijken voor velen een racebaan. Los van geluid zelfs enorm</p>   | <p>Onze reactie op opmerkingen die gaan over een verandering van de maximum snelheid naar 30 km/u vindt u bovenaan deze nota.</p>  | <p>Geen aanpassingen</p> |

gevaarlijk op vele overgangen voor fietsers. Maak er 30 zones van en voorkom dat men te hard kan rijden.

In het Actieplan Geluid wordt de geluidssituatie van wegverkeer op gemeentelijke wegen in kaart gebracht. En eventuele bronmaatregelen worden besproken. Verkeersveiligheid als apart onderwerp is hier geen onderdeel van en wordt niet besproken in het Actieplan Geluid.

9.	Mag het s.v.p. naar 30 km per uur. Mensen rijden te hard voor alle kinderen die er fietsen en moeten oversteken	Onze reactie op opmerkingen die gaan over een verandering van de maximum snelheid naar 30 km/u vindt u bovenaan deze nota.	Geen aanpassingen
10.	<p>Het verlagen van de snelheid op de Amersfoortseweg, lijkt mij GEEN goed idee, als de omliggende uitdagingen niet zijn aangepakt. Anders gaan de auto's alleen maar via de echt woonwijken rijden. (Zoals nu al gebeurt om meertje van Vlek en door de Paulus Potterlaan, bijvoorbeeld ).Zorg dan eerst dat er bijvoorbeeld meer verkeersdrempels in die buurten komen of dat er niet van beide kanten (tijdens spits) in en uit gereden kan worden bijvoorbeeld. En de Amersfoortse weg is nu echt een doorgaande weg. En dat hier 50 gereden mag worden, is niet zo gek. Maar handhaaf er dan ook op. Want veel mensen rijden namelijk veel harder dan 50, valt mij elke dag op. En daardoor is er meer geluidsoverlast. Niet als ze aan die maximum snelheid houden. (Zelfde in de woonwijken, waar dan "zogenaamd " 30 gereden mag worden, maar veel mensen (veel)- te hard rijden. Zet hier meer (permanente) flits camera's en of verkeersdrempels En pas als deze maatregelen zijn genomen, en denk belangrijkste, handhaven van de 50 km op Amersfoortseweg, dan eventueel pas nadenken om die snelheid te verlagen. Mensen die daar gingen wonen weten toch ook echt wel dat het daar drukker is en er soms wat overlast is, helaas. Maar nu ga je anders alleen maar probleem verplaatsen. Kijk ook eerder naar de bredius weg. Daar zou je eerder de snelheid moeten verlagen. Is veel meer fiets verkeer en met name van kinderen en ouderen.</p>	<p>Onze reactie op opmerkingen die gaan over een verandering van de maximum snelheid naar 30 km/u vindt u bovenaan deze nota.</p> <p>De handhaving van de maximumsnelheid op openbare wegen is een wettelijke taak van de politie en het Openbaar Ministerie, zoals vastgelegd in de Politiewet 2012 en het Besluit administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften. Gemeenten hebben geen bevoegdheid om zelfstandig verkeershandhaving uit te voeren op maximumsnelheid.</p>	Geen aanpassingen

En dat is gevaarlijk. Maak daar 30 van, met drempels en andere maatregelen. Dat lijkt mij vele malen logischer dan op die Amersfoortseweg.

<p><b>11.</b> De Brediusweg langs het Rembrandtpark nodigt uit tot hard rijden. Dit levert veel geluidsoverlast op voor de huizen aan de zuidkant van de Jan Steenlaan. Dit overstemt het altijd aanwezige geluid van de snelweg A1, de andere grote bron van geluidsoverlast</p>	<p>In het Actieplan Geluid wordt de geluidssituatie van wegverkeer op gemeentelijke wegen in kaart gebracht. En eventuele bronmaatregelen worden besproken. Weginrichting als apart onderwerp is hier geen onderdeel van en wordt niet besproken in het Actieplan Geluid.</p>	<p>Geen aanpassingen</p>
<p><b>12.</b> Zeer goed plan , al jaren steek in de Bredius weg regelmatig over .Het toegenomen verkeer en de toegenomen snelheid maken oversteken ( xpunt P. Potterlaan, Vondellaan ) een hachelijke zaak.Fiets en voetpad zijn te nauw voor het toegenomen 2 wieler verkeer, drukte en snelheid. Ook de vele bakfietsen vormen daar een gevaar</p>	<p>In het Actieplan Geluid wordt de geluidssituatie van wegverkeer op gemeentelijke wegen in kaart gebracht. En eventuele bronmaatregelen worden besproken. Verkeersveiligheid als apart onderwerp is hier geen onderdeel van en wordt niet besproken in het Actieplan Geluid.</p>	<p>Geen aanpassingen</p>
<p><b>13.</b> Geachte, wat ik mis in dit plan is het tegengaan van geluidshinder dmv. toezicht en handhaving.Het dagelijks (zeker in de avonduren) in het centrum te hard rijden van auto's' brommers, scooters en motoren bijdraagt tot geluidsoverlast. Vooral de knetterende uitlaten van brommers scooters en motoren, mede door weerkaatsing tussen de gebouwen (bijvoorbeeld Brinklaan) significant bijdragen tot geluidsoverlast. Een structureel toezicht en technische controle op deze voertuigen bijdraagt tot inperking van het geluid.Dit zeker een onderdeel moet zijn van uw plan, graag uw reactie.</p>	<p>De handhaving van de maximumsnelheid op openbare wegen is een wettelijke taak van de politie en het Openbaar Ministerie, zoals vastgelegd in de Politiewet 2012 en het Besluit administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften. Gemeenten hebben geen bevoegdheid om zelfstandig verkeershandhaving uit te voeren op maximumsnelheid.</p> <p>Handhaven op onnodig hard geluid door motorvoertuigen is primair een taak van de politie. Handhaven op onnodig hard geluid van voertuigen is niet onderdeel van het Actieplan Geluid. Dit onderwerp wordt niet besproken of opgenomen in het Actieplan Geluid.</p>	<p>Geen aanpassingen</p>
<p><b>14.</b> Actiepunt: aanpakken van de gevaarlijke oversteek op de Brediusweg. Helemaal voor schoolgaande kinderen die vanuit de Rembrandtparkbuurt naar de scholen in het Brediuskwartier moeten fietsen of lopen. Het is in de ochtend enorm druk, veel auto's, je komt er moeilijk</p>	<p>In het Actieplan Geluid wordt de geluidssituatie van wegverkeer op gemeentelijke wegen in kaart gebracht. En eventuele bronmaatregelen worden besproken. Verkeersveiligheid als apart onderwerp is hier geen onderdeel van en wordt niet besproken in het Actieplan Geluid.</p>	<p>Geen aanpassingen</p>

doorheen als jonge fietser of voetganger. Een stoplicht met oversteekplaats is echt een must voor de veiligheid (Vermeerlaan - Rhijnvis Feithlaan en ook Paulus Potter - Willem Bilderdijklaan)

- |  |   |                          |
|--|---|--------------------------|
| <p><b>15.</b> Geachte heer/mevrouw, Als bewoner van de Generaal de la Reijlaan reageer ik hierbij op het Actieplan Geluid 2025–2029. In het plan is aangegeven dat op de Generaal de la Reijlaan sprake is van een structurele overschrijding van de plandrempe van 64 dB, waarbij circa 50 adressen direct worden geraakt. Het rapport stelt dat een geluidreducerend wegdek hier niet toepasbaar is en dat de enige reële maatregel een mogelijke snelheidsverlaging betreft. Ik verzoek de gemeente daarom nadrukkelijk om: De Generaal de la Reijlaan in te richten als 30 km/u-zone tijdens de looptijd van dit actieplan. Dit niet alleen te motiveren vanuit geluidreductie, maar ook vanuit verkeersveiligheid en gezondheid. De straat kent veel overstekende fietsers en voetgangers bij de spoorkruising, en de huidige snelheid van 50 km/u vormt hier een risico. Duidelijk in het definitieve actieplan op te nemen wanneer en hoe dit onderzoek naar snelheidsverlaging plaatsvindt, zodat bewoners zekerheid krijgen over de vervolgstappen. Door deze maatregel kan de overlast structureel worden verminderd en wordt voldaan aan de ambitie van de gemeente om de leefbaarheid in Bussum te verbeteren.</p> | <p>Onze reactie op opmerkingen die gaan over een verandering van de maximum snelheid naar 30 km/u vindt u bovenaan deze nota.</p>   | <p>Geen aanpassingen</p> |
| <p><b>16.</b> Geachte heer/mevrouw, Helaas kan ik op 2 oktober niet aanwezig zijn bij de informatiebijeenkomst over het Actieplan Geluid 2025–2029. Graag wil ik mijn aanbevelingen schriftelijk indienen. Mijn opmerkingen en aanbevelingen in combinatie met de Gebiedsvisie Bussum-Zuid zijn als volgt: Verplaatsen van de N524 en doortrekken van de N236 naar knooppunt Crailo. De huidige ligging van</p>  | <p>In het Actieplan Geluid wordt de geluidssituatie van wegverkeer op gemeentelijke wegen in kaart gebracht. En eventuele bronmaatregelen worden besproken. Weginrichting en het verplaatsen van wegen worden niet besproken in het Actieplan Geluid. De N236 en N524 zijn provinciale wegen, de provincie Noord-Holland is daarover het bevoegd gezag.</p> | <p>Geen aanpassingen</p> |

de N524 zorgt voor geluidshinder en fijnstof in Bussum-Zuid. Ik adviseer om deze weg te verplaatsen dmv een tunnelbak en de N236 door te trekken naar knooppunt Crailo, zodat verkeer Bussum-Zuid kan vermijden. Gezonde leefomgeving voor nieuwe woningen Bij de ontwikkeling van nieuwbouwhuizen in Bussum-Zuid moet worden gezorgd dat er geen fijnstof en geen geluidsoverlast is voor de bewoners. Aanpassen van de snelheid vóór herinrichting Totdat de wegverplaatsing en andere maatregelen zijn uitgevoerd, stel ik voor om de snelheid op de N524 tijdelijk te verlagen naar 30 km/u, gezien de constante files en het effect op geluid en veiligheid. Ik vertrouw erop dat deze punten meegewogen worden bij het verdere beleid en de plannen voor Bussum-Zuid.

17.	Een geweldig goed plan ,Toch zou ik als bewoner van de Nieuwstraat ook graag lezen dat ook hier aan geluidshinder aandacht wordt gegeven ,denk aan de bussen en wat te denken aan gemiddeld zo'n 25 keer per dag vuilnis wagens en de grote trucks voor de Dekamarkt .Lidl .Denk ook aan de putdeksels die steeds losraken door het intensieve verkeer .	Veel vrachtverkeer in onze gemeente is bestemmingsverkeer. Om de bestemming te bereiken moeten vrachtwagens gebruik maken van wegen die daarvoor geschikt zijn. In onze gemeente hebben we een hoofdwegenstructuur. Vrachtverkeer maakt voornamelijk gebruik van deze wegen om hun bestemming te bereiken. De vrachtwagens van de GAD halen overal in de gemeente het huishoudelijk afval op. Daarvoor moeten de wagens van de GAD hun bestemming kunnen bereiken. De GAD bepaalt zelf hoe ze hun routes indelen, waarbij ze rekening houden met de toegankelijkheid van wegen.	Geen aanpassingen
18.	Ik verbaas mij over het feit dat de oude rijksweg vanaf de koninging wilhelminaalaaan richting de snelweg en terug er niet tussenstaat. Auto's die veel te hard rijden, lange files als er op de snelweg file is, waardoor er veel uitlaatgassen zijn en meerdere vrachtwagens die over de weg denderen. Auto's hoor je over de drempels heen denderen.	Het geluidsniveau wordt berekend aan de hand van gegevens over onder andere de maximum snelheid, de wegdekverharding en het aantal en soort voertuigen dat dagelijks over de weg rijdt. Het berekende geluidsniveau is een gemiddelde over een heel jaar. Uit deze berekeningen blijkt dat bij de Rijksweg en Koningin Wilhelminaalaaan de plandrempel niet wordt overschreden.	Geen aanpassingen
19.	1. U kunt geluidsoverlast enorm verlagen én geld besparen door de gemeentelijke kerkklokken uit te zetten. Waar ik woon merk ik ze niet maar ik wil ook in Naarden Vesting en	In het Actieplan Geluid wordt de geluidssituatie van wegverkeer op gemeentelijke wegen in kaart gebracht. En eventuele bronmaatregelen worden besproken. Andersoortige geluidsbronnen, zoals kerkklokken	Geen aanpassingen

Bussum centrum kunnen wonen. Er is geen voordeel van het indringende lawaai en ook geen rechtsgrond voor onnodig lawaai. Kerkklokken verstoren de rust ook voor mensen die zeggen het niet te merken, blijkt uit onderzoek.2. Aan de Bolellaan hebben wij veel overlast van de A1. Niets houdt u tegen Rijkswaterstaat te vragen hier iets aan te doen, of op grond die niet van de Rijksoverheid is een scherm of op zijn minst planten te zetten. Dank!

en wegverkeer op rijkswegen, worden niet besproken in het Actieplan Geluid.

<p><b>20.</b> Beste, mooi dat er verschillende punten zijn benoemd tot verbetering. Nu is er enkele jaren geleden gemeten voor een jaar in Muiderberg met meetapparatuur geregeld door de Gemeente Gooise Meren. Dit om te meten of het geluid van de A6 (tussen A1 en Hollandse brug) te veel is. Dit is het geval bleek, maar tot op heden geen mitigerende maatregelen genomen. Waarom niet? Dan wel door de Gemeente Gooise Meren of waarom niet afgedwongen bij de Provincie? Waardes liggen tenslotte al hoger dan in 2030 zou mogen. En dus wanneer mogen we de mitigerende maatregelen verwachten als Muiderberg ers?</p>	<p>In het Actieplan Geluid wordt de geluidssituatie van wegverkeer op gemeentelijke wegen in kaart gebracht. En eventuele bronmaatregelen worden besproken. Andersoortige geluidsbronnen worden niet besproken in het Actieplan Geluid.</p>	<p>Geen aanpassingen</p>
<p><b>21.</b> 1) Vliegtuiglawaai moet meer aandacht krijgen bij Gooise Meren. Sluit aan bij andere gemeenten die al meedoen aan zaken tegen Schiphol, en kijk ook eens naar de irritante rondjes vanuit vliegveld Hilversum.2) Over autoverkeer: liever meer 30 km, zoals in andere gemeenten. Dat is minder rompslomp en helpt meer dingen tegelijk: stiller, veiliger, schoner. Ander wegdek misschien op beperkt aantal plekken. De elektrische auto helpt automatisch al.</p>	<p>In het Actieplan Geluid wordt de geluidssituatie van wegverkeer op gemeentelijke wegen in kaart gebracht. En eventuele bronmaatregelen worden besproken. Andersoortige geluidsbronnen worden niet besproken in het Actieplan Geluid.</p> <p>Onze reactie op opmerkingen die gaan over een verandering van de maximum snelheid naar 30 km/u vindt u bovenaan deze nota.</p>	<p>Geen aanpassingen</p>
<p><b>22.</b> Een mooi uitgebreid plan. Ik mis echter twee oorzaken van geluidsoverlast en eventuele maatregelen om dat te verminderen.- zwaar verkeer in het centrum. Met name de wagens van de GAD rijden de hele dag door het centrum (Laarderweg, Nieuwstraat, Landstraat, Brinklaan). Een</p>	<p>Veel vrachtverkeer in onze gemeente is bestemmingsverkeer. Om de bestemming te bereiken moeten vrachtwagens gebruik maken van wegen die daarvoor geschikt zijn. In onze gemeente hebben we een hoofdwegenstructuur. Vrachtverkeer maakt voornamelijk gebruik van deze wegen om hun bestemming te bereiken. De vrachtwagens van de</p>	<p>Geen aanpassingen</p>

andere aanrijroute misschien? (via de Oude Rijksweg)-doorstroming. Een aanzienlijk deel van de geluidsoverlast wordt veroorzaakt door stilstaand verkeer. Rotonde Huizerweg/Landstraat is een bekend voorbeeld. Van vier kanten een rij stilstaande (vracht)auto's met ronkende motoren helpt niet. Ander asfalt en/ of snelheid gaat dit niet oplossen.

GAD halen overal in de gemeente het huishoudelijk afval op. Daarvoor moeten de wagens van de GAD hun bestemming kunnen bereiken. De GAD bepaalt zelf hoe ze hun routes indelen, waarbij ze rekening houden met de toegankelijkheid van wegen.

<p>23. Ik wil graag dat Generaal de la Reijlaan ook 30 km wordt en geen vrachtwagens 's nachts.</p>	<p>Onze reactie op opmerkingen die gaan over een verandering van de maximum snelheid naar 30 km/u vindt u bovenaan deze nota.</p> <p>De Generaal de la Reijlaan heeft een belangrijke functie als oost-west verbinding. Vrachtverkeer moet hier ook 's nachts gebruik van kunnen maken.</p>	<p>Geen aanpassingen</p>
<p>24. Wij zouden het erg fijn vinden als de Generaal de la Reijlaan een 30km/u zone zou worden. Auto's geven regelmatig vol gas bij het optrekken vanaf het stoplicht op het kruispunt Brinklaan/Generaal de la Reijlaan wat erg veel lawaai oplevert. Los daarvan is het natuurlijk zeer gevaarlijk dat de auto's vervolgens zo hard door de straat rijden.</p>	<p>Onze reactie op opmerkingen die gaan over een verandering van de maximum snelheid naar 30 km/u vindt u bovenaan deze nota.</p> <p>In het Actieplan Geluid wordt de geluidssituatie van wegverkeer op gemeentelijke wegen in kaart gebracht. En eventuele bronmaatregelen worden besproken. Verkeersveiligheid als apart onderwerp is hier geen onderdeel van en wordt niet besproken in het Actieplan Geluid.</p>	<p>Geen aanpassingen</p>
<p>25. Hoi, Ik was bij de meeting gisteren, het viel mij op dat er vanuit de gemeente/wethouder een aantal onjuiste claims werden gemaakt. Allereerst claimde de gemeente dat het geluid afnam, dit is incorrect, het geluid nam, gecorrigeerd voor de modellen juist enorm toe (en dit is nog met COVID data, verwacht dus een veel grotere stijging). Zoals ik in de meeting al aangaf, hoe gaat de gemeente hier mee om nu vaststaat dat het geluid over de linie fors is toegenomen en blijft toenemen. De urgentie en ernst van deze stijging komt niet naar voren in dit document. Is ook in strijd met de mobiliteitsvisie op termijn. Ten tweede claimde de wethouder dat de verkeerssnelheid op de brediusweg wel</p>	<p>In het Actieplan Geluid wordt een vergelijking gemaakt tussen de geluidssituatie van 2021 en 2016 (tabel 2-2). Voor deze vergelijking zijn de situaties van 2021 en 2016 met dezelfde rekenmethode berekend. Uit deze berekeningen blijkt dat het aantal gehinderden in 2021 lager was dan in 2016.</p> <p>De gemeente heeft toegang tot de V85-data. Dat is de snelheid die door 85% van de weggebruikers niet wordt overschreden. Op de Brediusweg ligt die op maximaal 55km/u en op delen onder de 50 km/u.</p> <p>Uit de berekeningen blijkt dat het aantal gehinderden in 2021 lager was dan in 2016. De gemeente streeft ernaar deze trend door te zetten.</p>	<p>Geen aanpassingen</p>

meeviel, ook dit was onjuist, ~1% rijdt sneller dan 70km/uur en zo'n 60% rijdt sneller dan de toegestane snelheid. Ten derde, claimde de wethouder dat de geluidsdoelstellingen continue dalen. Alhoewel de doelstellingen dalen, stijgt de geluidshinder. Met dit actieplan is niet te verwachten dat de gemeente na dit actieplan een lagere geluidsdrempel kan invoeren. Iets wat wel noodzakelijk is voor de productiviteit van de inwoners. Vraag is dus, hoe gaat de gemeente dit oplossen? Ten vierde, zoals al aangegeven tijdens de meeting gisteren, in het actieplan gaat men ervanuit dat de weg categorisering niet makkelijk aangepast kan worden. Dat is onjuist, de weg categorisering voor de binnenstedelijke wegen waar geluidsoverlast is is 30km/uur. De aanrijdtijden veranderen niet/nauwelijks. Het is verder ook nationaal beleid dat de overlastgevende wegen 30km/uur worden. Tot slot, vaak haalt de gemeente aan dat financiën een belangrijk item zijn. Juist daarom zou je verwachten dat bij elke wegvernieuwing de gemeente overgaat tot het veranderen naar 30km/uur, per slot is dit de norm. Dat mis ik ook in dit stuk en stond wel als cruciaal item in het vorige actieplan geluid. Daarnaast zijn de financiële implicaties van een 30 km/uur weg conversie een stuk lager dan de gemeente doet vermoeden. Een iets nettere bewoording en belangenafweging zou goed zijn.

Onze reactie op opmerkingen die gaan over een verandering van de maximum snelheid naar 30 km/u vindt u bovenaan deze nota.

- 
- |   |   |                          |
|---|---|--------------------------|
| <p><b>26.</b> Hallo, wél.kocht kan ook meegenomen worden; maatregelen zoals periodieke snelheidsverlaging (bijv 19-7), meer handhaven op de maximale snelheid die er nu is (50km/u is toch vaak 60) of voertuigen die te veel lawaai maken (bijv brommers of door getoeter). Ook details zoals putdeksels die ongelukkig liggen op de weg dragen bij aan geluidsoverlast (midden op het wegdek ipv midden op een rijbaan waardoor de wielen er altijd overheen gaan, of</p> | <p>De handhaving van de maximumsnelheid op openbare wegen is een wettelijke taak van de politie en het Openbaar Ministerie, zoals vastgelegd in de Politiewet 2012 en het Besluit administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften. Gemeenten hebben geen bevoegdheid om zelfstandig verkeershandhaving uit te voeren op maximumsnelheid. Dit zal de gemeente niet opnemen in het Actieplan Geluid.</p> | <p>Geen aanpassingen</p> |
|---|---|--------------------------|

losliggend, of iets verhoogd of verlaagd tov het wegdek). Als laatste is verkeersgeluid op de grond ietwat beperkt - aan commercie-gerelateerde activiteiten (ook buiten reguliere openingstijden), gedeelde vuilnisbakken met metalen kleppen of geen demping voor glas, sportvliegverkeer, helicopters, etc. Door naar het gehele plaatje te kijken kunnen misschien geluidsluwe momenten worden gecreëerd. Verder heel fijn dat dit onderwerp wordt opgepakt voor de leefbaarheid.

In het Actieplan Geluid wordt de geluidssituatie van wegverkeer op gemeentelijke wegen in kaart gebracht. En eventuele bronmaatregelen worden besproken. Andersoortige geluidsbronnen worden niet besproken in het Actieplan Geluid.

**27.** De indiener heeft een aantal bevindingen en bezwaren

1. De indiener tekent bezwaar aan tegen de hoogte van de plandrempel en doet het verzoek om de plandrempel te verlagen.
2. Overlast door hoge verkeersbelasting en asociaal rijgedrag (onnodig hard optrekken en te hard rijden).
3. Verkeersveiligheid oversteekplaatsen en gevaar van elektrische fietsen voor voetgangers.

De indiener heeft voorstellen gedaan om de situatie te verbeteren.

1. Geluidssnuffelpalen (geluidsflietpalen). Meerdere gemeenten experimenteren met geluidssnuffelpalen. Deze meten het geluidsniveau (van auto's én motoren) en kunnen net als bij snelheidscontroles worden ge

Reactie op bevindingen en bezwaren:

1. Met de uitkomsten van de nieuwe berekeningen is uiteindelijk gekozen voor een plandrempel van 64 dB, omdat bij deze plandrempel een beperkt aantal wegen met een groot aantal gehinderden naar voren kwam. Door prioriteit te geven aan deze wegen, kunnen de maatregelen in het actieplan zich richten op de plekken met het meeste geluid en de hinder daar gericht aanpakken.
2. De handhaving van de maximumsnelheid op openbare wegen is een wettelijke taak van de politie en het Openbaar Ministerie, zoals vastgelegd in de Politiewet 2012 en het Besluit administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften. Gemeenten hebben geen bevoegdheid om zelfstandig verkeershandhaving uit te voeren op maximumsnelheid. Dit zal de gemeente niet opnemen in het Actieplan Geluid.
3. In het Actieplan Geluid wordt de geluidssituatie van wegverkeer op gemeentelijke wegen in kaart gebracht. En eventuele bronmaatregelen worden besproken. Weginrichting als apart onderwerp is hier geen onderdeel van en wordt niet besproken in het Actieplan Geluid.

Reactie op voorstellen:

Geen aanpassingen

- koppeld aan het kenteken. Daardoor is niet alleen toezicht maar ook opvolging (waarschuwing of beboeting) mogelijk.
2. Toezicht en handhaving op geluid.  
Geluids-pieken doen zich met name voor in de minder drukke uren van de dag, met name in het weekend. Wij dringen er op aan ook in die uren toezicht en handhaving te verbeteren. De luidruchtigheid van sommige verkeersdeelnemers is juist dan zeer hinderlijk.
  3. Kruising Albrechtlaan/Generaal de la Reijlaan.  
meer accentueren dat hier opgepast moet worden, bv via een licht verhoogd plateau met markering of alleen een aankondiging bij nadering van de oversteek.
  4. 30 km/u status toepassen op Generaal de la Reijlaan, Albrechtlaan en Comeniuslaan.  
Uit recent onderzoek blijkt:
    - de 30KM wegen zijn merkbaar veiliger geworden, de snelheid daalt ook aantoonbaar en er doen zich duidelijk minder ongelukken voor.
    - Minder vervuiling in de leefomgeving door minder uitstoot en verbetering van de gezondheid van aanwonenden, zeker met mensen met longaandoeningen, waarvan het aantal onrustbarend stijgt. Steeds meer gemeenten voeren dan ook 30 km
1. Handhaven op onnodig hard geluid van voertuigen is niet onderdeel van het Actieplan Geluid. Eventuele maatregelen op dit gebied worden niet besproken of opgenomen in het Actieplan Geluid.
  2. Handhaven op onnodig hard geluid door motorvoertuigen en op de maximumsnelheid is primair een taak van de politie. Toezicht en handhaving is geen onderdeel van het Actieplan Geluid.
  3. Weginrichting is geen onderdeel van het Actieplan Geluid. Eventuele maatregelen die niet direct betrekking hebben op bronmaatregelen worden niet besproken of opgenomen in het Actieplan Geluid.
  4. Onze reactie op opmerkingen die gaan over een verandering van de maximum snelheid naar 30 km/u vindt u bovenaan deze nota.
  5. De gemeente maakt in het kader van verkeersveiligheid onder bepaalde voorwaarden gebruik van een smileybord. Meer informatie hierover kunt u vinden op onze website: [Verkeersveiligheid - Gooise Meren](#)  
Verkeersveiligheid is geen onderdeel van het Actieplan Geluid. Eventuele maatregelen met smileyborden worden niet besproken of opgenomen in het Actieplan Geluid.

- zones in voor daadwerkelijke verbetering van de leefomgeving.
- We bevelen aan bij toekomstig onderhoud (wegindeling, types bestrating) te anticiperen op de 30 km zone, zodat onnodig werk op een latere datum wordt voorkomen.
5. Palen met smylies die aangeven of men te hard (rood) dan wel op of onder de aangegeven snelheid (groen) rijdt om mensen attent te maken op de gewenste snelheid ter plekke. Dat kan feitelijk nu al. De snelheid op de palen kan makkelijk worden aangepast als daar verandering in komt. (van 50 naar 30 bv). Dat zal tegelijk aanzienlijk effect op het geluidsniveau.

**28.** De indiener heeft een aantal vragen en verzoeken ingediend

1. Waarom kiest de gemeente voor een plandrempel van 64 dB en niet voor de WHO-richtlijn (53 dB) of de provinciale grenswaarde (50 dB)?
2. Wanneer ontvangen bewoners de kaarten met geluidsbelasting, inclusief de situatie voor de Brinklaan, zoals in het vorige plan was opgenomen?
3. Hoe gaat de gemeente handhaven op de maximumsnelheid in de Brinklaan, waar structureel te hard gereden wordt?

1. Met de uitkomsten van de nieuwe berekeningen is uiteindelijk gekozen voor een plandrempel van 64 dB, omdat bij deze plandrempel een beperkt aantal wegen met een groot aantal gehinderden naar voren kwam. Door prioriteit te geven aan deze wegen, kunnen de maatregelen in het actieplan zich richten op de plekken met het meeste geluid en de hinder daar gericht aanpakken.
2. De geluidsbelastingkaart is niet veranderd. Deze kunt u vinden op onze website: [EU Geluidkartering](#)

Voor de geluidsbelastingkaart is wel een andere rekenmethode gebruikt dan voor het Actieplan Geluid. Vanwege Europese wetgeving is er een nieuwe rekenmethode gebruikt voor de

Geen aanpassingen

4. Welke maatregelen worden genomen om zwaar vrachtverkeer, zoals dat van de GAD, te beperken of om te leiden?
  5. Op welke termijn en op welke wijze gaat de gemeente de plannen realiseren om de huidige situatie aan de Brinklaan-Zuid te verbeteren? Graag een uitwerking in praktische stappen met duidelijke mijlpalen en vastgestelde termijnen, zodat bewoners inzicht hebben in de voortgang en uitvoering.
- geluidsbelastingkaart 2021. Om de vergelijking te kunnen maken met het vorige Actieplan Geluid wordt in dit Actieplan Geluid gebruik gemaakt van een nationaal voorgeschreven rekenmethode. Dit kan de verschillende waarden verklaren.
3. De handhaving van de maximumsnelheid op openbare wegen is een wettelijke taak van de politie en het Openbaar Ministerie, zoals vastgelegd in de Politiewet 2012 en het Besluit administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften. Gemeenten hebben geen bevoegdheid om zelfstandig verkeershandhaving uit te voeren op maximumsnelheid. Dit zal de gemeente niet opnemen in het Actieplan Geluid.
  4. Veel vrachtverkeer in onze gemeente is bestemmingsverkeer. Om de bestemming te bereiken moeten vrachtwagens gebruik maken van wegen die daarvoor geschikt zijn. In onze gemeente hebben we een hoofdwegenstructuur. Vrachtverkeer maakt voornamelijk gebruik van deze wegen om hun bestemming te bereiken. De vrachtwagens van de GAD halen overal in de gemeente het huishoudelijk afval op. Daarvoor moeten de wagens van de GAD hun bestemming kunnen bereiken. De GAD bepaalt zelf hoe ze hun routes indelen, waarbij ze rekening houden met de toegankelijkheid van wegen.
  5. In het Actieplan Geluid worden knelpunten (punten die boven de plandrempel uitkomen) in kaart gebracht en mogelijke bronmaatregelen besproken. Een nadere uitwerking van eventuele bronmaatregelen of andersoortige maatregelen worden niet opgenomen in het Actieplan Geluid.

