

Bijlage 6: Ontvangen adviezen op het concept ontwerp Actieplan geluid 2019-2023

De persoonsgegevens uit de adviezen zijn niet zichtbaar. Dit conform de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG).

Indiener	Datum document	Datum ontvangst
A) Beleidsplatform Natuur Milieu en Duurzaamheid (NMD)	29 januari 2019	29 januari 2019
B) Burgerinitiatief 3VO-Biotoop	31 januari 2019	31 januari 2019
C) Wijkoverleg Ridderkerk Oost	2 februari 2019	2 februari 2019
D) Stichting Bescherming Leefomgeving Ridderkerk Zuid-Oost	5 februari 2019	5 februari 2019
E) Wijkoverleg Ridderkerk West Wergroep Lucht en Geluid, 2 documenten	E1) 7 februari 2019 E2) 8 februari 2019	13 februari 2019

A) **Beleidsplatform Natuur Milieu en Duurzaamheid (NMD)**

Van: Ad Raaijmakers

Verzonden: dinsdag 29 januari 2019 17:08

Aan: Mirjam Verschoor - de Ruiters

Onderwerp: advies beleidsplatform NMD

Hoi Mirjam,

Hierbij de tekst uit het concept-verslag met het advies. Het hele verslag leent zich niet om bijgevoegd te worden.

Ad

Advies Geluid Verlaag het lawaainiveau naar plandrempel 60 dB. Dit verbetert het imago van / leefbaarheid in Ridderkerk. Tevens levert het leefbaarheidswinst en welvaartswinst op.

B) Burgerinitiatief 3VO-Biotoop

Reactie van 3VO-Biotoop op "Ontwerp Actieplan geluid 2019-2023"

Versie 4 , datum: 31 januari 2019

Inleiding

Wij zijn verheugd dat wij als burgerinitiatief 3VO.Biotoop in de gelegenheid zijn gesteld onze zienswijze te geven op het "Actieplan Geluid 2019-2023" van de gemeente Ridderkerk. Het scheppen van een gezond leefklimaat staat voor ons team centraal. Het terugdringen van geluidsoverlast is daarbij een buitengewoon belangrijk aspect.

Onderstaand treft u onze opmerkingen/aanvullingen aan op het nu voorliggende Ontwerp Actieplan. We hebben daarbij dezelfde nummering van hoofdstukken aangehouden als in uw document.

Onze opmerkingen / aanvullingen

H 1.1 Geluidshinder in Ridderkerk

Bronvermelding van de Gezondheidsmonitor 2016 is wenselijk. Het is onduidelijk waar de informatie op gebaseerd is.

H 3 Metingen versus berekeningen

Een controle of metingen en berekeningen met elkaar overeenkomen dient periodiek uitgevoerd te worden. De computermodellen maken immers gebruik van een groot aantal parameters en veel daarvan zijn aan verandering onderhevig, zoals wegdek, verkeerssnelheid, begroeiing, etc. Het RIVM heeft vastgesteld dat de computermodellen die Rijkswaterstaat gebruikt is 2016 forse afwijkingen vertoonden met de werkelijkheid. De uitkomsten van de computermodellen waren tot 6 dB lager dan de werkelijkheid. Wij bevelen daarom aan dat de gemeente Ridderkerk jaarlijks op enkele (wisselende) locaties controlemetingen uitvoert. Het ligt voor de hand om daarbij te kiezen voor locaties waar veel geluidsoverlast wordt ervaren.

H 5.3 Nog uit te voeren maatregelen van lopende projecten.

U geeft niet aan wanneer de geluidsschermen op de wal tussen Drievliet/'t Zand en de Rotterdamseweg worden verhoogd of vervangen. Is dat ook in 2019 ??

Ten aanzien van het Gat A15/A16 stelt u dat het project in uitvoering is. Wij denken dat dit wat optimistisch gesteld is, want u stelt zelf dat u nog in overleg bent met Rijkswaterstaat. Het lijkt ons beter om te stellen dat het project in de oriënterende fase verkeert. Het zou goed zijn als er een planning met einddatum aan dit project wordt verbonden.

H 6 Vaststellen plandrempels

U stelt dat het de ambitie is van de gemeente Ridderkerk om de geluidsbelasting van Ridderkerk in de komende jaren "niet te laten verslechteren en zo mogelijk te verbeteren". Het is dan niet erg 'ambitieuw' om de plandrempel gelijk te houden. Als de gemeente werkelijk ambities heeft om de geluidsoverlast binnen de gemeentegrenzen terug te dringen, dan is 63 dB als plandrempel veel te hoog.

De Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) heeft in 2018 een rapport uitgebracht waarin als maximumwaarde voor L_{den} 53 dB wordt aanbevolen. Voor de nachtelijke uren wordt 45 dB aanbevolen. Het rapport van de WHO is niet zomaar een ambtelijk rapport, maar gebaseerd op een groot aantal wetenschappelijke onderzoeken waarbij de invloed van geluidsniveaus op de gezondheid is onderzocht. Het moet dus serieus worden genomen. Onder "Bijlagen" vindt u de links naar de rapporten van de WHO.

Tijdens de voorlichtingsbijeenkomst is gesteld dat verlaging van de plandrempel zou leiden tot een veel groter aantal woningen dat niet aan de plandrempel zou voldoen. Wij zijn van mening dat dit geen valide argument is om de drempel dan maar op hetzelfde niveau te laten. Het gaat immers om onze gezondheid en de WHO heeft vastgesteld dat bij een gemiddeld geluidsniveau van 63 dB 8% meer hartziekten voorkomen dan bij 53 dB. Wij zijn van mening dat de aanbevelingen van de WHO opgevolgd moeten worden, bij voorkeur direct of eventueel gefaseerd. Voor de gemiddelde geluidsbelasting L_{den} betekent dit een plandrempel van 53 dB of als het invoeren van deze drempel in twee stappen gebeurt, nu eerst 58 dB en over enkele jaren een verdere verlaging naar 53 dB.

Wij zijn tevens van mening dat er ook een plandrempel voor de nachtelijke uren vastgesteld moet worden (tussen 23:00 uur en 7:00 uur), omdat veel mensen juist in die uren last hebben van het verkeerslawaaï en daardoor slaapproblemen ondervinden. Dit speelt vooral in de woonwijken langs de A15 en de A16, omdat veel vrachtverkeer de nachtelijke uren prefereert om geen last te hebben van files. Op deze wegen komen vrijwel geen stille perioden meer voor.

De grenswaarde van de WHO van $L_{night} = 45$ dB dient hier overgenomen te worden, omdat de ervaring leert dat hogere waarden in de nacht leiden tot slaapverstoring.

Ook de voorgestelde 43 dB als maximum binnenwaarde is niet ambitieus. Dit is het maximum dat de Wet Geluidshinder toestaat. Veel gemeenten hanteren een maximum binnenwaarde van 35 dB of zelfs 33 dB. Wij vinden dat hier de 33 dB gehanteerd moet worden, omdat de Wet Geluidshinder deze waarde voorschrijft (in artikelen 111 en 112) en hogere waarden aantoonbaar een negatieve invloed hebben op de nachtrust.

Aanvullend kan nog worden overwogen om voor de plandrempels in Ridderkerk met twee zones te gaan werken.

Op bepaalde wegen in de gemeente (met name in en direct rond het centrum) is de geluidsbelasting relatief hoog, doordat er overdag veel verkeer is en de weg tussen hoogbouw ligt, waarbij de harde muren het geluid meerdere malen weerkaatsen. De nachtwaarde is hier meestal wel flink lager dan de dagwaarde, omdat er 's nachts veel minder verkeer is. Om bij deze woningen een acceptabel geluidsniveau binnen te verkrijgen, is het aanbrengen van geluidsisolatie eigenlijk de enige oplossing. Stiller asfalt helpt hier onvoldoende.

In deze delen van Ridderkerk zou een wat hogere drempelwaarde voor L_{den} gehanteerd kunnen worden. De drempelwaarde voor L_{night} moet wel geëerbiedigd worden of er moeten (aanvullende) geluidsisolerende maatregelen worden getroffen, zodat in ieder geval aan de L_{indoor} wordt voldaan.

Resumerend is ons voorstel voor de plandrempels als volgt:

	Plandrempel normaal	Opmerking	Optie Plandrempel voor Centrumzone
L_{den}	53 dB	Eventueel in 2 fasen te bereiken	58 dB
L_{night}	45 dB		45 dB
L_{indoor}	33 dB		33 dB

H 7 **Maatregelen 2019 t/m 2023: actieplan derde tranche.**

H 7.1 *Rijkswegen*

Ten aanzien van een geluidsscherm langde A15 bij het Oosterpark moet de actie richting Rijkswaterstaat en Provincie harder geformuleerd worden dan “we gaan in overleg met ..”. Het verkeer op de A15, waarvan Rijkswaterstaat de beheerder is, is de bron van de geluidsoverlast. Rijkswaterstaat verschuilt zich nu nog achter de uitkomst van hun berekeningsmodel, waaruit blijkt, dat ze 1,2 dB onder het geluidsproductieplafond zitten (resultaat over 2017). De tolerantie op de uitkomsten van berekeningsmodel is echter +/- 2 dB, dus in theorie kan de waarde al boven het plafond zitten. Daarnaast is de uitkomst alweer een jaar oud en is de verkeersdruk op de A15 verder toegenomen.

In de komende jaren zal de verkeersintensiteit naar verwachting verder toenemen doordat de A15 tussen Papendrecht en Gorinchem verbreed gaat worden. Het scherm zal er dan toch een keer moeten komen. Laten we proactief zijn en Rijkswaterstaat nu onder druk zetten om zo spoedig mogelijk een geluidsscherm te gaan realiseren.

Door er een gezamenlijk project van te maken kunnen de kosten vermoedelijk verdeeld worden over twee, of als de provincie meebetaalt, drie partijen. Een win-win-situatie dus. Qua uitvoering moet het scherm voldoende hoog zijn (minimaal 6 meter) en van het absorberende type, zodat het geluid niet weerkaatst wordt richting de Pruiwendijk. Een type “Greenwall” is vermoedelijk de beste keuze, omdat het ook fijnstof opneemt

Gemeentelijke wegen

Het vervangen van het wegdek van de Rotterdamseweg, traject AA, door een stiller wegdek in 2019 ontbreekt in Tabel 1.

H 7.2 Met betrekking tot handhaving op geluid verdienen naast brommers ook vrachtauto's en motoren meer aandacht. Met name op de Rotterdamseweg produceren veel oude vrachtauto's en sommige 'sportieve' motoren bij het optrekken na de verkeerslichten heel veel lawaai. Regelmatige controle hierop is zeer gewenst.

Namens Burgerinitiatief 3VO.Biotoop,

31 januari 2019

Bijlagen:

1. WHO Executive summary Noise guidelines for the European Region (2018)

Link:

http://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0009/383922/noise-guidelines-exec-sum-eng.pdf?ua=1

Volledig WHO-rapport:

http://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0008/383921/noise-guidelines-eng.pdf?ua=1

2. Fragment uit WHO rapport m.b.t. geluidsdrempels wegverkeer:



Road traffic noise

Recommendation

For average noise exposure, the GDG strongly recommends reducing noise levels produced by road traffic below **53 decibels (dB) L_{den}** , as road traffic noise above this level is associated with adverse health effects.

For night noise exposure, the GDG strongly recommends reducing noise levels produced by road traffic during night time below **45 dB L_{night}** , as night-time road traffic noise above this level is associated with adverse effects on sleep.

To reduce health effects, the GDG strongly recommends that policy-makers implement suitable measures to reduce noise exposure from road traffic in the population exposed to levels above the guideline values for average and night noise exposure. For specific interventions, the GDG recommends reducing noise both at the source and on the route between the source and the affected population by changes in infrastructure.

Strength

Strong

Strong

Strong

C) Wijkoverleg Ridderkerk Oost

Gemeente Ridderkerk
t.a.v. mw. M. Verschoor,
beleidsambtenaar

per mail: m.verschoor@ridderkerk.nl

Ridderkerk, 02-02-2019

Betreft: advies m.b.t. Ontwerp Actieplan Geluid 2019 – 2023

Geachte mevrouw Verschoor,

Op 15 januari werd op het gemeentehuis een bijeenkomst georganiseerd waarin voornoemd Actieplan Geluid werd toegelicht. Ook langs deze weg wil Wijkoverleg Ridderkerk Oost u danken voor de uitnodiging. We stellen het mee kunnen denken met planvorming, die ook voor onze wijk van belang is, zeer op prijs. Namens ons bezochten mevrouw ^{de} bijeenkomst. Op onze vergadering van 31 januari hebben we als wijkoverleg het plan besproken. Graag brengen we u, daartoe gemandateerd door het Wijkoverleg Oost, navolgend advies uit.

Het plan in voorliggende vorm 'raakt' voor een heel groot deel wijk Oost. Aan de westzijde betreft dat het voornemen om een geluidsscherm langs de A16 ter hoogte van het Oosterpark te plaatsen. Ons advies en verzoek is om het geluidsscherm geheel aansluitend te maken zodat er geen 'gat' ontstaat. Als Wijkoverleg willen we onze waardering uitspreken voor B&W en Gemeenteraad die zich hier actief voor inzetten. In de wijk zelf betreft het de aanpak van geluidsoverlast door middel van geluiddempend asfalt door verkeer op de lokale wegen Burgemeester de Zeeuwstraat, Geerlaan, Jan Luykenstraat, Populierenlaan, Vlietlaan en Vondellaan. U hebt op de informatieavond toelichting gegeven op de fasering.

Wat betreft de algemene plandrempel van 63dB Lden die op bladzijde 4 van het plan wordt genoemd brengen we onder de aandacht dat het belangrijk is om ook de geluidsbelasting L night te betrekken in uw plan. Zo worden zowel geluid op de dag als geluid in de avond en met name 's nachts meegenomen in de planvorming. Daarbij brengen we onder uw aandacht dat de drempel die moet worden gehanteerd voor zones langs snelwegen lager is dan die 63 dB. Een deel van onze wijk ligt mogelijk in een dergelijke zone. Wij willen daarbij niet focussen op eventueel verschillende normen die er zouden zijn voor bestaande en nieuwbouw, het gaat ons om de impact op de leefbaarheid.

Als ambitieniveau zouden we graag in het plan opgenomen zien dat de komende jaren in elk nieuw plan een verlaging van 1 dB wordt nagestreefd. Ook wat betreft de kosten die een dergelijke ambitie met zich meebrengt is dit een voor de gemeente te dragen last.

De belangrijkste maatregel voor het reduceren van geluid op de lokale wegen in het plan is het aanbrengen van geluiddempend asfalt. We adviseren om daarnaast in uw plan een belangrijke andere maatregel op te nemen en dat is het realiseren van snelheidsreductie op een aantal van genoemde wegen in uw wijk. Een voor de hand liggend voorbeeld daarbij is de weg Burgemeester de Zeeuwstraat – Vondellaan. Er is op dat tracé een toename van verkeer, ook steeds meer vrachtverkeer, dat bovendien gemiddeld aanzienlijk sneller rijdt dat de toegestane snelheid. Dat betekent een wezenlijke toename van geluid.

Met de ontsluiting van Nieuw-Reijerwaard verwachten we een nog sterkere toename van verkeer over genoemde route. We pleiten er dan ook sterk voor om de maatregelen die in het plan genoemd worden te linken aan de planvorming op het gebied van verkeer en

verkeerscirculatie door de gemeente. Daarbij is ons dringende verzoek om het binnenkort door de Raad vast te stellen Wijkprogramma Oost 2019-2023 in uw planvorming te betrekken. Daarin worden actiepunten genoemd die aansluiten bij hiervoor genoemde maatregelen uit uw plan waar dit het verkeer betreft. Dergelijke koppelingen werken niet alleen efficiënter, ze zijn ook kostenbesparend. In dat verband willen we de splitsing Vondellaan –Da Costalaan onder de aandacht brengen. De situatie is daar bijzonder onveilig en in de bijeenkomsten rondom het wijkprogramma werd verschillende keren door bewoners genoemd, dat een rotonde op die plaats een goed idee zou zijn. Een bijkomend voordeel is dat een dergelijke rotonde de snelheid uit de weg haalt en daarmee een zeer effectieve wijze van geluid reduceren is. In aansluiting daarop –en effectief als het om reductie van geluidsoverlast gaat- is het plaatsen van een flitspaal in vaste opstelling naar mening van het wijkoverleg een goed idee. Deze paal zou dan zo geplaatst kunnen worden dat juist op de Vondellaan de snelheid eruit gehaald wordt en de maximum snelheid van 50 km per uur beter kan worden gerealiseerd. De combinatie van rotonde en flitspaal leidt –zo verwachten we- tot een kansrijke combinatie van geluidsreductie en verhoging van de verkeersveiligheid, terwijl ook de luchtkwaliteit er beter van wordt.

Hoewel de Rotterdamse weg buiten onze wijk ligt lijkt het ons voor wat die weg betreft, net zoals op eerder genoemd tracé Burgemeester de Zeeuwstraat – Vondellaan belangrijk om een strenger handhavingsbeleid te gaan (laten) voeren. Ook dergelijke maatregelen betekenen een verlaging van de geluidsoverlast.

Verder stellen we in algemene zin voor actiever, hoogfrequenter, tot geluidsmetingen over te gaan. Zonder het als cliché te willen gebruiken: regelmatig meten is nog beter weten. Er kan dan met nog meer onderbouwing nieuw beleid worden ontwikkeld.

Een punt dat linkt aan de eisen die worden gesteld aan isolatie en bijgevolg in pandige geluiddemping bij nieuw te bouwen en te renoveren woningen en andere panden is het indien mogelijk zo aanpassen van de eisen dat een significante geluiddemping wordt bereikt.

We willen eindigen met een punt dat het gemeentelijk niveau hoog overstijgt: Het lijkt erop dat een aantal vliegroutes zo verlegd zijn dat Ridderkerk last heeft van de luchtwegen. Vliegtuiggeluid neemt merkbaar toe. We hebben niet de illusie dat daar als gemeente iets aan te doen valt, maar dat een dergelijke extra geluidbelasting de leefbaarheid beïnvloedt zult u met ons eens zijn. Dat maakt het belang van 'beheersbare geluidreductie' alleen maar belangrijker.

We danken u voor de gelegenheid die we kregen om advies uit te brengen en zien uw reactie aan ons daarop graag terug. Naar we hopen zien we ook een vertaling in de definitieve versie van het Actieplan geluid 2019-2023 zoals dat zal worden vastgesteld.

Vriendelijke groeten,
namens Wijkoverleg Oost



voorzitter.
lid
lid

correspondentieadres

D) Stichting Bescherming Leefomgeving Ridderkerk Zuid-Oost



**STICHTING
BESCHERMING LEEFOMGEVING
RIDDERKERK ZUID-OOST**

Gemeente Ridderkerk
Afdeling Advies Ruimte | Domein Ruimte
T.a.v. Mevr. M. Verschoor – De Ruiter
Per e-mail verzonden
Aan: m.verschoor@bar-organisatie.nl en m.verschoor@ridderkerk.nl

Betreft: Advies Concept Actieplan Geluid 2019 - 2023
Datum: 5 februari 2019
Kenmerk: Actieplan Geluid 2019 - 2023 **Uw kenmerk:** -----
Bijlagen: geen

Geachte mevrouw Verschoor – de Ruiter,


Hierna vindt u een overzicht van onze aanbevelingen ten aanzien van het Concept Actieplan Geluid, 2019 - 2023.

1 De plandrempel.

Het actieplan stelt de plandrempel ongewijzigd vast binnen het beleidskader. Het beleid is echter om de geluidsoverlast binnen de gemeente in de toekomst zoveel mogelijk te reduceren. Deze vaststelling geeft daar geen invulling aan. Er staan diverse opties ter beschikking om de geluidsbelasting in de toekomst te beperken met gebruikmaking van plandrempels. Eén optie is om een verschillende plandrempels te introduceren voor gerealiseerde en nog te realiseren projecten. Vooral voor geluid producerende projecten die aanbevolen voorkeurswaarden overschrijden. Met enige creativiteit zijn diverse andere opties te bedenken. Wij dagen u uit.

2 Het gebruik van rekenmodellen versus werkelijke (actuele) meetwaarden

Het behoeft geen betoog dat er altijd lokaal afwijkingen zijn van de werkelijke geluidsbelasting ten opzichte van de waarden die in rekenmodellen worden gebruikt. Citaat Professor Dr. Ir. Guus Berkhout:
“Om het vertrouwen en het draagvlak te herstellen moet de overheid de overlast niet langer berekenen, maar meten met een transparant en rechtsgeldig meetnetwerk”. Wij stellen voor om op een paar ‘sportieve’ locaties (wij wijzen ze graag aan) steekproefsgewijs controlemetingen te laten doen. Kleinschalig, snel en tegen geringe kosten. Onafhankelijk en transparant natuurlijk. Een bevestiging van het rekenmodel zal het draagvlak van het actieplan aanzienlijk vergroten.

- 
- 3 Onjuiste gegevens geluidsregister Rijkswegen**
Wij maken u erop attent dat meetpunten die gebruikt worden in modellen (en die leiden tot de conclusies) in de 'Geluidsberekening mogelijke maatregelen' vallen onder het 'Besluit herstel onjuiste gegevens geluidsregister rijkswegen'.
 - 4 Visies op het conceptplan**
Wij zien graag dat alle visies als bijlage bij het actieplan worden gepresenteerd aan B&W en raadsleden, voorzien van motiveringen om deze al of niet te verwerken in het Actieplan.
 - 5 Lange termijn denken**
Wij adviseren dat niet alleen het korte termijn denken (4 jaar) aan de orde komt in het Actieplan, maar dat ook de doelen voor de lange termijn concreet worden beschreven, desnoods onder uw eigen randvoorwaarden.
 - 6 Evaluatie**
Wij missen een evaluatie van het vorige actieplan.
Zijn de doelen gehaald? Zijn we op de goede weg?
Graag zien we dat er jaarlijks een evaluatie van de werking van het Actieplan plaatsvindt en gepubliceerd. Daar zijn alle partijen bij gebaat.
 - 7 De ambities van het Actieplan zijn niet in overeenstemming met de structuurvisie**
Dit is bij nalezing evident en behoeft geen toelichting. Graag zien we het Actieplan in overeenstemming gebracht.

Als u de aanbevelingen van repliek wilt voorzien zien wij graag dat niet volstaan wordt met een verwijzing maar dat de integrale impact wordt onderkent en beschouwd.

Indien u nog vragen heeft zijn wij zeer genegen deze te beantwoorden. U kunt uw correspondentie het best per e-mail aan ons doen toekomen: info@beschermmijnwijk.nl
Mocht u behoefte hebben aan mondeling overleg dan zijn wij beschikbaar.

Hartelijke groet,

Bestuurslid



E1) Werkgroep Lucht en Geluid

Commentaar D en F Ontwerp Actieplan Geluid (2019-2023) CONCEPT

p.3 Compagnons

p. 4 Samenvatting

Geluidsbelastingkaarten: ook Rijkswegen worden meegenomen zie Cumulatieve (Industrie, wegverkeer en rail en luchtvaart lawaai) kaart

Daarna in de tekst alleen over gemeentelijke wegen. Buren 4% en 19% is 23%): hoe verhoudt zich dat tot elkaar? Moet dat opgeteld?.

Geluidshinder waaronder verkeer 6% (??) en 4 % vanwege burens. En dan slaapverstoring: burens met 19% en wegverkeer op gemeentelijke wegen 17%. Hoe verhoudt zich dat met de 6 % vanwege geluidshinder wegverkeer en de 4% van de burens bij geluidshinder wegverkeer? Percentages van wat? **Verwarrende tekst**

Exclusief aftrek 110 WGH??? **Inclusief:** nl, 68 dB -20 dB= 48 dB -5 dB van 110WGH = 43 dB (zie ook vorige Actieplan)

Let op: **Beleidskader:** Zinsnede: "In dit actie plan vastgesteld." Deze zin is uit zijn verband gerukt. Uitgegaan wordt van een vaste **plandrempel** $L_{den}=63$ dB. Alle **gemeten of berekende** waarden b.v. 64, 65, 66, 67, 68 dB mogen met niet meer dan 5 dB verminderd worden. Alle meetwaarden worden nu 59, 60, 61, 62, 63 dB. Deze zijn allen kleiner gelijk 63 dB. Door dit toe te passen wordt het aantal overschrijdingen minder. Dit geldt voor een bepaalde periode al naar gelang de geluidproductie in die periode hoger ligt dan in de toekomst redelijkerwijs te verwachten is. Het stukje tekst "exclusief aftrek artikel 110 g Wet geluidshinder" voegt niks toe. 63 dB is al de maximale plandrempelwaarde.

Tabel 1: afname woningen boven de plandrempel van 63 dB als scherm Het GAT gerealiseerd is 0.??? Bewijs graag. Slechts -1 bij scherm Oosterpark? Onbegrijpelijk. (3voBiotoop meet al een toename van 4,2 dB(A), dus ruim 2x zo luid.

Tabel 2: onbegrijpelijk. Hoe aan cijfers gekomen? Percentages kan je niet maar zo van elkaar aftrekken cq. optellen. Dus: zijn de percentages van dezelfde orde. Onderbouwen dus met cijfers.

Na het uitvoeren van de maatregelen, dus in **2026!!** zal het aantal gehinderden met 2 % gedaald zijn. **MAGER**, dat moet beslist beter. **DUS** wegen aanpakken, ook de Rijkswegen, **op naar 59 dB**

p.6 Inleiding

p.6 3^e alinea: 'zo mogelijk het verlagen'. Maar de plandrempel van 63 dB (de beleidswaarde) krijgt van het RIVM al de kwalificatie 'slecht'. **Dat is geen beleid. Zo'n drempel moet lager.** "Herzien?" Wat dan?

Wat is die 'doelstelling van de gemeente'?? **Vul in.**

Taal: Laatste zin 'het' erbij.

p.7 Hoofdstuk 1. Geluid en gezondheid

p. 7 Model relatie geluid en gezondheid zegt genoeg. Maar dan deugt de plandrempel van 63dB voor het wegverkeer niet als daar zoveel ziekten uit voort kunnen vloeien. Waarom staat er onder het model ook niet 'geneeskundige of medische omgeving' bij??

1.1: Gezondheidsmonitor zegt: **wegen?** 6 % binnen gemeente? Ook Rijkswegen? Volgende alinea gaat over **slaapverstoring**: ineens wegverkeer op gemeentelijke wegen 17% en dan 12% op wegen groter dan 50 km. Dat is dus niet binnen de gemeente. Rijkswegen dan? VERWARRENDE gegevens.

2.1: Wat wil je daarmee zeggen? De overschrijdingen zijn er nog steeds.

p. 8 Hoofdstuk 2.

p.8. 2.1 Wettelijk kader

A en B lijst en Rail-lijst (rail=nul) ALijst begin 2019 klaar=21 woningen

B kijst: 258 woningen. Alleen Rijkssstraatweg in 2019 NIET klaar. Zie genoemde wegen: "aantal wegen in beheer van het waterschap". Welke dan?

p.9. 3. Metingen versus berekeningen. Overall geluid project was 2012, niet 2013

p.9 Hoofdstuk 4

1. staat er niet, later wel 2)Bijlage 1 geluidsbelastingkaarten niet te openen.

2. Het 55 dB verhaal. 63 dB is de werkelijkheid van het college= maximale waarde geluidshinder?? Hoe tellen? Vanaf 63 dB tot en met groter dan 70 dB.

De productie van de getallen zijn onduidelijk. 1065 woningen? Mirjam Verschoor stuurt nog informatie.

p.9 Een voorbeeld: In tabel 4 op p. 9 van het concept Actieplan geluid staat bij 'gehinderden' 21 %. Waar komt die 21 % vandaan? Bovendien, wanneer is iemand 'gehinderd' en wanneer is iemand 'ernstig gehinderd'? Waar ligt de grens?

Een ander probleem:

Bij Kuiper Compagnons (21 juli 2017) p. 13, zie tabel: daar zijn 2 geluidsklassenkolommen van 70-74 dB en groter/gelijk 75 dB, met resp. de percentages gehinderden van **54 en 61 %**. En in Bijlage 2 Notitie Kuiper Compagnons (20 sept 2018 van het Actieplan geluid) wordt in de tabel van Bijlage 1 'Aantal gehinderden wegverkeersgeluid' die bovengenoemde geluidsklassen samengenomen. Met een percentage van **54 % gehinderden**. Dit conflicteert met het percentage van 61 % dat in het Kuiper Compagnons rapport van 21 juli 2017 wordt genoemd (groter en gelijk aan 75 dB). **Hoe kan dat? Graag een verklaring.**

Tabel 4: geef eens een voorbeeld hoe de gebruikte getallen in deze tabel zijn geproduceerd/berekend. Welke gegeven zijn er gebruikt?

p.10. 4^e regel van boven: "de ambitie is om aan de plandrempel te gaan voldoen" Gaan voldoen, is geen ambitie. (bedoeld wordt 63 dB. 63 dB is volgens RIVM-norm al "slecht".

Moeten we soms blij zijn met die constatering?? Zin aanpassen.

4.1. p.10.Verkeerslawaai

Chaotische presentatie van cijfers: mensen? Dan weer woningen? Dan weer binnen Rkerk? Dan weer Rijkswegen? Kortom: niet helder. De mensen moeten het wel snappen! De verwoording van tabel 4 moet veel duidelijker, overzichtelijker en transparanter.

4.2 p.10 en 11: Railverkeerslawaai

Onduidelijke kaart (figuur 3). Waar is die ene woning?

4.3. p. 11 Industrielawaai

Kaartje (figuur 4): uitleg van rood en blauw onduidelijk. Ook Stormpolder/Alblasserdam en Krimpen a/d IJssel erbij. Waarom? Er staat gezoneerde industriegebieden "in Ridderkerk". Duidelijker aangeven wat zo'n gezoneerd gebied betekent in de berekening van de maximale geluidhinder waarde tov het niet-gezoneerde gebied. Binnen zone: grenswaarden zijn ...??

Het moet ook 50 dB zijn geen 50 dB(A), want L den (etmaalwaarde).

Als industrielawaai bijvoorbeeld gecumuleerd wordt met verkeerslawaai is dat voor bewoners in woningen de ECHTE geluidswerkelijkheid. Dus de bewaking van geluidsniveaus (voorkoming van ongecontroleerde groei van geluid en de bescherming tegen cumulatie van verschillende geluidsbronnen), staat daarbij voorop bij de vereenvoudiging van het normenkader, zoals de staatssecretaris Stientje van Velthoven in haar notitie van 27 september 2018 aangeeft.

p.12 "hoger dan 55 dB". Maar toch altijd 63 dB als drempelwaarde?

p.12. Hoofdstuk 5 Vergelijking 2006, 2011 en 2016 en maatregelen

zie tabel 7: en dus ook tabel 2; zie commentaar bij tabel 2

In tabel 7 gaat het om percentages en de verschillen daarvan. Wat hierbij onduidelijk is of de achterliggende gegevens waarop die percentages slaan, in de verschillende tranches identiek zijn. Wat doen we met zo'n mager procentueel verschil? Tot welke conclusies en doelgerichte acties leidt dat dan? Alleen tot het aanbrengen van geluidsdempend asfalt.

p.12. 5.1 Maatregelen actieplan 2009-2013

Over de eerste tranche (2009-2013): Daarin wordt terecht geconcludeerd dat de genomen maatregelen niet hebben geleid tot een afname van het aantal (ernstig) gehinderden en slaapverstoorden. Wat ontbreekt is een verklaring hiervoor.

p.12. 5.2 **Maatregelen actieplan 2015-2018 Tweede tranche:** Bij 274 woningen slechts 50???? personen die geen (ernstige) hinder of slaapproblemen hebben. Genoemd wordt "plandrempeloverschrijding", welke? 63 dB? De onderbouwing ontbreekt voor de genomen maatregelen die hebben geleid tot 274 woningen waarbij geen plandrempeloverschrijding meer is. De verschillen in tabel 7 zijn uiterst mager. Waar blijft de verklaring waardoor dat zo ontstaan is? Dit alles moet de gemeente toch aan het denken zetten.

p.12. 5.3 Nog uit te voeren maatregelen van lopende projecten

Geluidsscherm Drievliet 't Zand

Geluidswal van 1985 verzakt (bleek in 1995).

p.13 geluidswal tussen Rotterdamse weg en woningen 't Zand van 1990

p. 13. Slechts 1 x in de 10 jaar akoestisch onderzoek of schermen en wallen nog voldoen. DAT IS VEEL TE WEINIG. Economische opgang maakt dat het zeker 1x in de 5 jaar zou moeten. Als we uitgaan van een economische cyclus (juglar) van 7/8 jaar, lange termijn cyclus even daar gelaten.

Verhoogt m/z verhoogd

Het gat

Citaat: Opm: De geplaatste schermen ten N van het Populierenlaanviaduct zijn luchtschermen, **geen geluidschermen** zoals in de tekst aangegeven.

Citaat; "Het gedeelte Rijksweg A15/A16 ter hoogte van het open stuk zonder afscherming heeft voor geluid **geen overschrijding van de geluidproductieplafonds**. Ook voor **luchtkwaliteit zijn er geen overschrijdingen** van de luchtkwaliteitsnormen. Desondanks betekent het reduceren van het geluid door het plaatsen van een scherm een verbetering van het woon- en leefklimaat voor de inwoners."

Commentaar: Als de geluidsnormen bij het **Goudenregenplantsoen en Seringenplantsoen** overschreden worden (zie Overall geluidsrapport + Onderzoeksverslag Lucht & Geluid) dan is het onbegrijpelijk dat metingen van gpp aangeven dat er niks aan de hand is bij het Gat wat geluid aangaat. Voor luchtkwaliteit is het ook ok. Metingen van Jan Mulders en luchtmeetpunt Hoogeweg vertellen een ander verhaal. Dus opheldering en aanpassing tekst.

p.13 **Het Gat en de Oosterparkschermen moeten gelijk behandeld dus ook daar met eigen middelen erbij. Waarom niet dezelfde formulering als bij het Oosterpark?**

p.14. Hoofdstuk 6 Vaststellen plandrempels

Tabel 8: verduidelijk de cijfers -8 en -3 en -1 is dat 55 dB? En die ene groter dan 63 dB -1 dan?? Hoe kom je aan 0?

Citaat: Lees "We leggen... te verbeteren". Er is juist **geen sprake van realistische** plandrempels. Die moeten niet "zo mogelijk" verbeterd worden, dat MOET gebeuren. Slappe taal. Laat ambitie zien: naar **59 dB**. Het huidige ambitieniveau van de gemeente is onvoldoende, slecht (volgens RIVM norm).

Er wordt wel aandacht besteed aan het industrie-, rail-, en wegverkeerslawaaï maar in de toekomst (2019-2023) zal er ook windturbinelawaaï aanwezig zijn. Daar wordt geheel ten onrechte niets over gezegd.

De bronwaarden waarover gesproken wordt, worden uitgedrukt in dB. Moet dat geen dB(A) zijn en waar komen die waarden van 70 dB en 65 dB vandaan in de tekst?

p.14 Over de eerste in groen gedrukte tekst:

Opmerking: Bij de vaststelling van plandrempels (maximale geluidnormen per bronsoort) doet de tussen haakjes geplaatste opmerking 'exclusief aftrek 110 Wgh' niet ter zake. Die opmerking kan weg want het gaat hier om **plandrempels**. Artikel 110g Wgh slaat alleen op "berekening en meting van **geluidbelasting** van de gevel van woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen (...)". Voor een bepaalde periode kan niet meer dan 5 dB worden afgetrokken.

We zijn het geheel met het college eens dat het een 'onaanvaardbare geluidsbelasting' is. Conclusie: omlaag met die plandrempeel vooral omdat dit al de maximale grens is.

Opmerking: Citaat: "(...) gevelbelasting tot 63 dB geen sprake van situaties waarbij de geluidsbelasting binnen de woning hoger dan 43 dB zal zijn".

Dat is zeer bout gesteld. Slecht gebouwde woningen, een steens en geen dubbelglas zullen vast WEL een belasting van boven de 43 dB hebben. Voor bestaande bouw is het volgens AV Consulting industrielawaai al 40 dB (maximaal) en voor nieuwbouw is het 35 dB (maximaal).

Als je dus uitgaat van 40 dB bestaande bouw dan kom je op 60 dB bij goed onderhouden woningen, geluidwering tenminste 20 dB En bij nieuwbouw wordt de gevelbelasting 35 dB + 20 dB= 55 dB. Die kant moet de gemeente op.

Tweede groene tekst:

Wat opvalt is dat **windturbinelawaai hier in de tekst niet genoemd** wordt. Dat moet dus wel voor de periode 2019-2023.

Opmerking/Commentaar:

Alle waarden boven de 65 dB zijn ook naar ons oordeel een onaanvaardbare cumulatieve geluidsbelasting.

Uitgaande van de gecumuleerde geluidsbelasting **per bron** (wegverkeer-, rail verkeer- en industrielawaai) van een maximale wettelijke belasting van 63 dB betekent het volgende:

1. De cumulatie van rail-, wegverkeer - en industrielawaai leidt tot een cumulatieve geluidsbelasting van **67 dB (L_{den})**. Dit ligt **boven** de 65 dB.
2. Als bij **1** de cumulatiewaarde van windturbines wordt toegevoegd komen we afgerond op **68 dB (L_{den})**. Hier dus ook boven de 65 dB.

Als de gecumuleerde geluidsbelasting **per bron** (wegverkeer-, rail verkeer- en industrielawaai) een L_{den} waarde heeft **van 59 dB** (in plaats van 63 dB) dan levert de gecumuleerde geluidsbelasting van de verschillende bronnen (wegverkeer-, rail verkeer- en industrielawaai) een plandrempeel op van **63 dB**. **Lager** dus dan 65 dB!

Als daarbij het windturbinelawaai wordt opgeteld komen we op een plandrempeel L_{den} van **64 dB**. Ook hier dus **lager** dan 65 dB.

Daar merken we bij op dat volgens het Activiteitenbesluit L_{den} voor windturbines niet hoger mag zijn dan 47 dB en L_{night} niet hoger dan 41 dB.

Wat we hierboven schetsen is een meer realistische benadering. Omdat rekening gehouden wordt met een toename van de verkeersbewegingen nu en in de toekomst.

p.15: 3^e regel van boven: 'inrichtingen'?? wat bedoel je?

p.15: Hoofdstuk 7 Maatregelen 2019 t/m 2023: actieplan derde tranche

Rijkswegen en Rotterdamse weg: meer druk uitoefenen op Rijk en RWS. Slap als er staat: "... om hen te bewegen...". Nee er moet tot daadwerkelijke actie worden overgegaan; geen genoeg nemen met de opmerking van die instanties dat het 'helaas niet mogelijk is', zoals zo vaak wordt gehoord.

7.1 Maatregelen verkeer

p.15 Rijkswegen

Wat wordt bedoeld met hinderscores? Welke overschrijding van welke plandrempels?

Scherf Oosterpark met **eigen middelen** financieren of dat de raad ... marktpartij etc. En het GAT? **Ook eigen middelen gebruiken!**

p. 16 schema tabel 9; Veel te late asfaltering als bv Populierenlaan, deel Geerlaan, Vondellaan en Rijsingel. Belangrijke aders in de gemeente. Niet allen maar laten afhangen van het feit of er sprake is van afschrijving. Ambitieuze aanpakken.

Schonere voertuigen? Noem ze en van wie?

p.17 tabel 10; idem te laat.

p. 18 Hoofdstuk 8. Kosten en Baten

Pas als alle maatregelen genomen zijn 2% verbetering. **Veel te mager**. Dat moet beter.

De zin: "Naast.... Slaapverstoorden" is onbegrijpelijk. %43 gehinderden etc: hoe komen de getallen er?

Tabel 11: **In dit schema is het GAT niet aanwezig? Hoe kan dat? Herstel cluster 2**

p.19

In de tekst moet ook aandacht besteed worden aan de 2 turbines die in 2019 geplaatst gaan worden in Nieuw Reijerwaard. En een derde in 2020. Een vierde in de rij komt bij de Greenery in Barendrecht. Er staan er dan dus 4 in lijn langs de Verbindingsweg. De vermeerdering van de geluidsbelasting op de gevel van de flats en verder in Ridderkerk dwingen ons elke keer na te denken om het lawaai van de dominante geluidsbronnen de Rijkswegen A15/A16 en de Rotterdamse weg in te dammen. In de tekst die notabene over GELUID gaat moet daar ook aandacht voor zijn.

merkte bij het inspreken op (17 januari 2019) op dat alle opmerkingen/aanbevelingen van de diverse groepen en personen gepubliceerd moesten worden + wat er niet en wel van overgenomen is wanneer het uiteindelijke Actieplan in mei 2019 wordt aangeboden aan de raad en de bevolking. **Wij sluiten ons van harte bij deze aanbeveling aan.**

Onze conclusies en aanbevelingen:

1. Dit concept kan slechts een eerste aanzet zijn tot een beter, realistischer eindresultaat dat ambitie kan uitstralen naar de bevolking.
2. Het concept wat nu voor ons ligt is te vaak warrig en onduidelijk voor de lezer.
3. Een goed beleid en visie missen we.
4. Wat in elk geval zal moeten gebeuren is dat de maximale plandrempel van 63 dB (in fasen?) met ambitieus beleid verlaagd wordt naar 59 dB L_{den} (zie gecumuleerde geluidsbelasting per bronsoort).
5. Ook zal meer duidelijkheid moeten worden verschaft over hoe de percentages die in de tabellen worden gebruikt, geproduceerd zijn. Dat is onduidelijk maar voor goed begrip van wezenlijk belang.
6. De asfaltering met geluidsarm asfalt zal zeker voor de wegen die tot de belangrijke verkeersring van de gemeente behoren, eerder dan nu staat aangegeven moeten worden aangepakt.
7. We herhalen omdat het belangrijk is wat ook hierboven bij p. 19 al gezegd is: In de tekst van het Actieplan Geluid moet ook aandacht besteed worden aan de 2 turbines die in 2019 geplaatst gaan worden in Nieuw Reijerwaard. En een derde in 2020. Een vierde in de rij komt bij de Greenery in Barendrecht. Er staan er dan dus 4 in lijn langs de Verbindingsweg. De vermeerdering van de geluidsbelasting op de gevel van de flats en verder in Ridderkerk dwingen ons elke keer na te denken om het lawaai van de dominante geluidsbronnen de Rijkswegen A15/A16 en de Rotterdamse weg in te dammen. In de tekst die notabene over GELUID gaat moet daar ook aandacht voor zijn.
8. De werkgroep Lucht & Geluid is van mening dat de financiering voor schermen voor het Gat op dezelfde wijze moet worden behandeld als schermen voor het Oosterpark. Gelijke monniken gelijke kappen.
De gemeente moet na zoveel jaren de bewoners niet nog langer laten wachten. Het mag zeker niet op de lange baan geschoven worden.

Hartelijke groet, werkgroep Lucht & Geluid
7 februari 2019

E2) Werkgroep Lucht en Geluid

20190208

Bemerkingen actieplan geluid.

Hierbij mijn bemerkingen op het voorliggende ontwerp actieplan geluid 2019-2023.

Het plan consolideert alleen de maximale wettelijke grenswaarde voor geluid.

Het plan is volkomen vrij van enige echte ambitie!

De enige ambitie die ik er in tegenkom is het met veel woorden vertellen dat er niets gedaan wordt om geluidsoverlast echt terug te dringen.

Er moet een hoofdstuk **reikwijdte** worden toegevoegd.

Daarin moet staan in welke andere plannen dit stuk gebruikt gaat worden als het gaat om geluidshinder en het stellen van verhoogde grenswaarden. Want er wordt in vele beleidsstukken, omgevingsplannen en bestemmingsplannen gebruikt als smoes om zonder enige vorm van schaamte hogere grenswaarden vast te stellen.

Er moet een hoofdstuk **kosten** worden toegevoegd.

Want er is een bureau ingehuurd, en er zijn veel ambtenaren aan bezig geweest.

Zo wordt het voor de burger duidelijk wat een plan kost. En wat inspraak kost.

Om toekomstige bewoners te waarschuwen voor het geluid moeten verhuurders (ook particulieren), makelaars en notarissen worden verplicht om, net als bij het energielabel, vooraf informatie te geven over de geluidshinder van het pand/perceel. Mensen weten dan waar ze aan toe zijn en kunnen beter inschatten of ze daar wel willen wonen.

Huurwoningen moeten in gebieden die als "gehinderden" worden aangeduid, dus alles boven de 55dB, niet gebouwd worden omdat huurders met de rug tegen de muur geen keus hebben!

Een echte ambitie zou zijn om te werken naar de grenswaarde die de WHO aangeeft: Lden 53dB. En voor s 'nachts 45dB.

Wat er in dit voorstel geheel ontbreekt zijn de door de heren _____ gemaakt berekeningen. Ze zijn door de gemeente goedgekeurd. En moeten dus nu gelijk worden meegenomen in dit plan. Anders zijn we zo weer vijf (5) jaar verder!

Ook de geluidsbelastingskaarten moeten hierop worden aangepast!

Het wettelijk kader is voor ambities niet van belang. Eerder een rem op actiebereidheid van de overheid. Zowel rijks- als lokale overheid. Dus moet Ridderkerk inzetten op het meetellen van alle geluidsbronnen, ook de windmolens.

Want de gemeente mag wel lagere grenzen stellen als het wettelijk maximum, wat ze nu doet.

Ook de nieuwe ontwikkelingen die er zijn ontbreken hier. Een mogelijke innovatieve bronmaatregel is de aanleg van diffractiegoten. Dit zijn goten dicht langs de weg die de verspreiding van geluid buiten de weg verminderen. Ze kunnen worden ingezet op een proef langs bijvoorbeeld de burgemeester de Zeeuwstraat. Hier staan de woningen dicht op de weg

Ook de Rotterdamseweg komt hiervoor in aanmerking omdat hier hard gereden wordt, en er veel gedupeerden zijn.

In het beleidskader staat 63dB (al dan niet A) dat is gewoon veel kabaal.

Ik wil hier pleiten voor de reeds eerder aangehaalde WHO grenswaarden. Want bij 55dB blijk je al tot de "ernstig gehinderden" te behoren (tabel 5 paragraaf4).

Het is belangrijk om dit te doen omdat de gemeente zich bij allerlei plannen en rapporten terugvalt op de hier gekozen grenswaarden.

63dB is gewoon de wettelijke grenswaarde voor bestaande bouw in binnenstedelijk gebied!

Dus niks ambitieus: gewoon slaafs volgen van het wettelijk maximum.

Als je de gehele gemeente 30km/h gebied maakt scheelt dat ook in geluid. Gemompel over "doorgaande weg & hoofd verbindingsweg" zijn niet houdbaar: heel Rockanje (gemeente Westvoorne) is 30km/h zone. Dus zolang er geen wil is komt er geen 30km/h zone.

Metingen versus berekeningen zijn zo uitgevoerd dat de zwaarst gehinderden net niet gemeten werden: de meetwagen stond achter bebouwing. En juist in die bebouwing woonden gehinderden.

In paragraaf 5.1 men wil vrachtverkeer omleiden. Maar men doet het tegenovergestelde door de rotondes te vergroten naar de "standaard". Dat is onzin, want nu kunnen vrachtwagens beter door het dorp toeren. Lees sluipverkeer. Dus alleen de bevolking wordt hier om (de tuin) geleid, niet het vrachtverkeer.

Paragraaf 6; de plandrempeel moet echt omlaag. Want je wilt ook buiten kunnen zijn of de ramen openen, om te ventileren. Zeker als we in de zomer niet massaal aan de airco willen. Want die is ook niet altijd even milieubewust.

En echt alle bronnen meetellen: ook de windmolens. Dan ben je pas ambitieus.

In het NRW heeft men schaamteloos de geluidsdrempeel aangepast naar het wettelijk maximum, omdat dit financieel gewin opleverde. Dat is ook niet ambitieus! Maar wel lekker goedkoop.

Paragraaf 7.2; stimuleren openbaar vervoer. In dit dorp doet men dat door een goedkope vervoerder te zoeken en dan pas wakker te worden als het klachten regent. Dat is niet bepaald een stimulans om het openbaar vervoer te gebruiken. Dat is kortzichtigheid.

Tevens moet er meer gelobbyd worden voor handhaving van de diverse maximum snelheden. Dat scheelt ook in verkeersgeluid.

Ook dient de er in Den Haag op te worden gehamerd dat de maximum snelheid op de A15 & A16 wordt verlaagd tot 80km/h. En handhaven door middel van een 80km zone.

In het rapport van Kuiper staat nergens wat er nu echt nodig is om alle gehinderden te helpen.

Sterker nog; het aantal ernstig gehinderden vermindert nauwelijks. Want 2% vermindering is niet bepaald ambitieus.

Eigenlijk krijg ik het angstige, donkerbruine vermoeden dat niemand, beginnende bij de opstellers van het geluidsrapport en dan verder omhoog via de verantwoordelijke ambtenaren en de commissie die hier over gaat, snapt hoe geluid werkt!

Want bij inspraakrondes knikt men maar wat en blijft wazig brabbelend dB en dB(A) door elkaar halen. De gemeenteraadsleden kunnen dit niet snappen, want voor dit soort materie zijn ze niet naar school geweest. Maar zij moeten wel hun goedkeuring aan dit stuk geven.

Daarom is een goed en betrouwbaar ingehuurd bureau zo belangrijk. Maar die snappen het hier ook niet meer. Dat is heel jammer, want het heeft weer veel geld gekost!

Ik wil graag op de hoogte blijven van verdere ontwikkelingen op dit vlak.

Groet

Ridderkerk