

Bijlage 8: Binnengekomen zienswijzen op het ontwerp Actieplan geluid 2019-2023.

De persoonsgegevens in de zienswijzen zijn niet zichtbaar. Dit conform de Algemene verordening gegevensbescherming (**AVG**).

<i>Indiener</i>	<i>Datum document</i>	<i>Datum ontvangst</i>
Wijkoverleg Ridderkerk West, Werkgroep	10 juli 2019	12 juli 2019
I A) Lucht en Geluid, 2 documenten iB)	14 juli 2019	16juli2019

Zienswijze Lucht & Geluid

Het ontwerp Actieplan geluid kent een nota beantwoording. In onze hier gepresenteerde ZIENSWIJZE willen we commentaar leveren op de gepresenteerde antwoorden (zie de nota A1 en E 2.1) en op de door het college nog vast te stellen plandrempels (zie paragraaf 6.1 van het ontwerp, het groene deel op pagina 14).

Lucht & Geluid wil aan de toekomst van Ridderkerk meedenken en daar een bijdrage aan leveren. De door ons gepresenteerde alternatieve berekeningen laten zien dat een overkoepelende realistische visie van het college helaas nog ontbreekt. Natuurlijk speelt geld een rol maar wanneer een evenwichtig stappenplan zou worden ontworpen dan zou jaar na jaar een definitieve winst op weg naar een plandrempeel kunnen worden behaald die **cumulatief niet boven de 65 dB** van alle geluidsbronnen samen, komt.

Dat is onze leidende gedachte!

E 2.1 Nota van beantwoording van de ontvangen adviezen

De door het college gebruikte 63 dB is ook de maximale waarde 63 dB bij reconstructie van een weg in stedelijk gebied (artikel 100a lid 2b). En dan nog met de nodige mitsen en maren waarbij het **college zelf** deze ontheffing moet aanvragen. Ook in zones (ten hoogste toelaatbare geluidbelasting in zones artikel 83 lid 2 en 3a) is de maximale waarde 63 dB. Het college kiest voor haar plandrempels ook 63 dB en meent dat "bij de toetsing aan de wettelijke norm er volgens artikel 110 g van de wet geluidhinder een aftrek [mag] worden toegepast. Bij het berekenen van de geluidbelastingkaart wordt geen aftrek toegepast". Van wat? Als u goed leest begrijpt u dat dat ALLEEN geldt voor de metingen- en/of berekeningswaarden van geluidbelasting op de gevel van woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen etc. Dit alleen onder voorwaarde van een bepaalde periode én de geluidsproductie van motorvoertuigen in de betrokken periode, ALLEEN als deze hoger ligt als voor de toekomst redelijkerwijs te verwachten is bij meting en berekening van de geluidsbelasting.

Kortom, uw beantwoording maakt een verwarrende indruk, wordt er met de haren bijgesleept omdat dit artikel niet op de contourenkaart betrekking heeft maar op een specifieke verkeerssituatie zoals hierboven is uitgelegd en zoals ook in het rapport van Kuiper Compagnons op pagina 4 terecht wordt gesteld. Het beleidsvoorstel van het college is immers wel degelijk gelijk aan de wettelijke plandrempeel van 63 dB, ook al wordt dat in de beantwoording ontkend.

A 1 Nota van beantwoording van de ontvangen adviezen

Citaat uit de beantwoording: "Zolang er nog woningen boven de huidige plandrempeel van 63 dB liggen is het niet realistisch een lagere plandrempeel vast te stellen. Het geeft dan een ambitieniveau weer wat niet haalbaar is."

Vaststaat dat handhaving van 63 dB de afgelopen jaren tot onvoldoende resultaten heeft geleid. Immers, er kan SLECHTS gesproken worden van 2% afname voor de hele bevolking van Ridderkerk als het gaat om gehinderden etc. Mager, dus, veel te mager.

We kunnen dus zeker niet akkoord gaan met de mededeling in het Actieplan geluid dat er van een realistische visie sprake is. In verband met de toekomst van Ridderkerk zou beleidsherziening op dit gebied dringend noodzakelijk zijn. Een onpartijdig onderzoek

ondersteund door metingen, zou zeker in dit verband behulpzaam zijn. Een oplossing zou zijn: een gefaseerd stappenplan waarvoor in college en raad voldoende politieke en financiële wil moet worden gevonden.

INLEIDING tot de alternatieve berekeningen van de verschillende plandrempels

Kuiper Compagnons heeft de geluidsbelastingkaarten derde tranche d.d. 21 juli 2017 bepaald. We maken daarbij gebruik van de cumulatieve contourenkaart (cumulatief wegen, rail incl. tram, en industrielawaai Ridderkerk).

Voor deze cumulatieve contourenkaart 'o-en zijn in kleur de contouren van de cumulatieve geluidsbelastingen van railawaai en industrielawaai, genormeerd naar verkeersawaai, weergegeven. Alleen op deze wijze kunnen op grond van de rekenregels van het Reken- en Meetvoorschrift Bijlage 4 (bij de algemene regels voor inrichtingen voor milieubeheer), verschillende geluidsbronsoorten energetisch bij elkaar opgeteld worden.

Voor de vast te stellen normwaarden dient bij cumulatieve plannormwaarden deze normen - en energetische optelmethode uiteraard ook toegepast worden . In hoofdstuk 6 van het concept Actieplan geluid 2019-2023 staat vermeld bij paragraaf 6.1 dat de **nog vast te stellen plandrempels (dat moet dus nog gebeuren!)** voor alle afzonderlijke cumulatieve bronsoorten moet worden bepaald. Dit geldt ook voor de cumulatieve geluidsbelasting van alle verschillende bronsoorten samen. En zoals gesteld betekent dat voor het verkeersawaai de energetische optelling van lokale wegen en rijkswegen; bij railverkeer betekent dat de optelling van tram- en treinverkeersawaai.

Wij hebben in onze zienswijze op het ontwerp Actieplan geluid 2019-2023 met betrekking daarop op dat moment al een met berekeningen ondersteund advies gegeven. Volgens ons steekhoudend!

Maar dat wordt kennelijk op arbitraire gronden genegeerd. Daarom volgt hieronder een uitgebreidere uiteenzetting/berekening.

Het college kiest nog steeds voor een maximale gecumuleerde drempelplanwaarde van 63 dB voor elke bron (wegverkeer, railverkeer en industrie) afzonderlijk en tevens voor 65 dB van deze verschillende bronnen samen. Daarbij stelt het college vast dat naar haar oordeel waarden hoger dan 65 dB een onaanvaardbare geluidsbelasting zijn. Boven de plandrempels van 63 dB en 65 dB kan geen besluit met een hogere waarde (HTG is maximaal toelaatbare geluidsbelastinggrens) worden vastgesteld. Die ontwikkeling is ongewenst, meent het college. Dat is ook precies wat Lucht & Geluid in haar eerder advies in het concept Actieplan geluid 2019-2023 heeft aangegeven! Namelijk, geen gecumuleerde waarde groter dan 65 dB voor alle bronsoorten samen.

Aangezien de verschillende geluidsbronwaarden niet zomaar bij elkaar energetisch mogen worden opgeteld, dienen deze eerst genormeerd te worden naar het verkeersawaai. Op pagina 12 van het Kuiper Compagnonsrapport staan de normformules, evenals in bijlage 4 bij de Regeling algemene regels voor inrichtingen milieubeheer. Op deze manier zijn de verschillende gemeten en/of berekende bronwaarden samen energetisch gesommeerd.

Voor de onderscheiden cumulatieve bronsoorten van 63 dB volgt hier een berekening van de cumulatieve waarde van de bronnen samen.

Daarbij is RL=railverkeersawaai, IL=industrielawaai en VL= verkeersawaai. Alles in LoEN-

Verder is LRL= LL=LvL= 63 dB

Maximaal genormeerde en gecumuleerde plandrempels:

$L_{RL}^* = 58,45 \text{ dB}$; $L_{1L}^* = 64 \text{ dB}$ en $L_{vL}^* = 63 \text{ dB}$

$L_{\text{um}} = L_{RI} + L_{vL}^{63} = 67,17 \text{ dB}$, afgerond **67 dB**

Dit is dus volgens het college onaanvaardbaar.

WAT NU?

Na verlaging van de plandrempels naar resp. 61, 60 en 59 dB krijgen we de volgende berekeningen:

$L_{RL} = L_{1L} = L_{vL} = 61$ dB

Maximaal genormeerde en gecumuleerde plandrempels:

$L_{RL}^* = 56,55$ dB, $L_{1L}^* = 62$ dB, $L_{vL} = 61$ dB

$L_{cum} RL+IL+vL = 61 = 65,18$, afgerond 65 dB

$L_{RL} = L_{1L} = L_{vL} = 60$ dB

Maximaal genormeerde en gecumuleerde plandrempels:

$L_{RL}^* = 55,60$ dB; $L_{1L}^* = 61$ dB; $L_{vL}^* = 60$ dB

$L_{cum} RL+IL+vL = 64,19$, afgerond 64 dB

$L_{RL} = L_{1L} = L_{vL} = 59$ dB

Maximaal genormeerde en gecumuleerde plandrempels:

$L_{RL}^* = 54,65$ dB, $L_{1L}^* = 60,0$ dB, $L_{vL}^* = 59$ dB

$L_{cum} RL+IL+vL = 63,19$ dB, afgerond 63 dB

Kortom, zonder windturbinelawaai voldoet 63 dB niet en 61, 60 en 59 dB voldoen wel aan de eis van niet hoger dan 65 dB cumulatief samen.

In de periode 2019-2023 zullen volgens de beoogde planning 2 windturbines worden geplaatst en later een derde.

Wat betekent dit nu voor de plandrempels als die worden opgeteld bij het lawaai van de toekomstige windturbines die wel binnen de planperiode van 2019-2023 vallen?

Daarbij gelden voor de turbines: $L_{den} = 47$ dB, dus: $L_{WT} = 47$ dB. Genormeed naar het wegverkeer: $L_{WT}^* = 57,5$ dB. Alles in !..den•

Wetellen nu bij de reeds berekende cumulatieve plandrempels het maximale genormeerde windturbinelawaai op (alle waarden in LoEN):

Plandrempel	Plandrempel WT's	kuM
59 dB	57,5 dB	$L_{cum} RL+IL+vL+WT^{59 47} = 64,23$ dB, afgerond 64 dB
60 dB	57,5 dB	$L_{cum} RL+IL+vL+WT^{60 47} = 65,03$ dB, afgerond 65 dB
61 dB	57,5 dB	$L_{cum} RL+IL+vL+WT^{61 47} = 65,86$ dB, afgerond 66 dB
63 dB	57,5 dB	$L_{cum} RL+IL+vL+WT^{63 47} = 67,62$ dB, afgerond 68 dB

Kortom, de maximale plandrempelwaarden van de lawaaibronnen (inclusief de WT's met een !..den=

47 dB) boven de plandrempel 60 dB, dus plandrempels 61, 62 en 63 dB, leveren in die gevallen

een cumulatieve $L_{cuM} RL+1L+VL+WT$ op die groter is dan 65 dB.

Lucht & Geluid heeft al eerder in de zienswijze op het concept Actieplan geluid erop gewezen

daarom te kiezen voor een plandrempel van 59 dB cumulatief voor de bestaande bronsoorten in plaats van de gekozen 63 dB cumulatief.

Wij hopen dat deze berekeningen het college en de raad ervan zullen overtuigen voor 59 dB te kiezen (ook eventueel gefaseerd in een stappenplan) en dat het tot een noodzakelijke aanpassing in het Actieplan geluid 2019-2023 zal leiden.

We sluiten af met een voorstel tot aanpassing van het groene deel op pagina 14 van het ontwerp Actieplan geluid:

LoEN **LoEN•Plandrempels in dB**

A WEGVERKEERSLAWAAI (gecumuleerd) B	59dB
INDUSTRIELAWAAI (gecumuleerd)	59 dB
C RAILVERKEERLAWAAI (gecumuleerd) D	59dB
WINDTURBINELAWAAI (gecumuleerd)	47dB
Gecumuleerd A+B+C+D	64dB

Samengevat, het bovenstaande geeft gecumuleerd geen waarde hoger dan 65 dB en ook geen waarde hoger dan 63 dB.

De volgens de Meet- en Rekenvoorschriften gepresenteerde planwaarden van 59 dB en 64 dB voldoen aan de door het college gestelde voorwaarden.

Lucht & Geluid, 10 juli 2019

Aan,
Het college van burgemeester en wethouders van Ridderkerk Postbus 271
Ridderkerk

Bemerkingen bij het ontwerp actieplan geluid Ridderkerk 2019-2023. Geacht college,

Om te beginnen bedanken wij u voor het uitgebreid beantwoorden van onze bemerkingen op het concept plan.

Ook is het fijn om te zien dat er in cluster6 aandacht is voor wegen met een geluidsbelasting groter dan 59dB. Hiermee worden toch weer 203 woningen extra geholpen.

Wij blijven echter onverkort vasthouden aan een plandrempel van 59dB voor geheel Ridderkerk. In het volgende plan kunnen we dan verder reduceren naar de WHO drempel. Deze is niet uit de lucht komen vallen. En woorden als onrealistisch komen uit de portemonnaie. Zeker als we kijken naar het aantal mensen waar het over gaat: 4903!

Ook is de plandrempel voor de mensen die nu op plekken wonen boven die plandrempel zinloos; zij wonen in een huis wat niet aan de moderne eisen voldoet.

Daarnaast is het in de zomer niet waar dat je 20dB demping mag verwachten; dan staan alle ramen open om het nog enigszins bewoonbaar te houden. Tenzij de gemeente airco's gaat uitdelen. En in deze moderne tijd zijn er ook mensen die overdag moeten slapen, omdat zij des nachts moeten werken. Voor deze categorie burgers is er geen onderscheid tussen Lden & Lnight. Hoe gaat u daarmee om?

Waarom wordt de rotonde Populierenlaan/Seringenstraat (enige jaren geleden vergroot) niet teruggebracht in de oorspronkelijke staat? Dit spaart een groot deel van het doorgaande vrachtverkeer, met de daarbij behorende overlast.

Waarom lukt het bijvoorbeeld de gemeenten Rotterdam en Valkenburg wel om de politie ervan te overtuigen dat snelheidsovertredingen moeten worden aangepakt? Terwijl men hier zegt dat dit geen prioriteit heeft. Juist de excessen in snelheid geven zeer veel overlast. Vooral in de nachtelijke uren. Deze excessen zijn terug te vinden in de verkeerstellingen, waar ook snelheidsmetingen bij zitten. Hieruit blijkt dat 33% te hard rijdt; daar is dus geld te verdienen! Hierbij verzoeken wij ook om er bij de minister voor te lobbyen dat BOA's snelheidsmetingen mogen doen. En overtreeders een straf hiervoor te mogen uitdelen. (als het woord bekeuring alleen voor de politie is).

Wij blijven erbij dat er maatregelen moeten komen tegen de geluidsproductie van vrachtverkeer in de bebouwde kom. Dus willen wij dat er in dit stuk maatregelen worden opgenomen om dit te bewerkstelligen.

Op blz.5 van 22 heeft u het over het mobiliteitsplan, en de daaruit voortvloeiende maatregelen. Wij verzoeken om deze, na vaststelling, als bijlage toe te voegen aan dit actieplan luchtkwaliteit. Dan blijft het een geheel.

Op blz.7 van 22 heeft u het over burengerucht. Graag in dit ontwerp actieplan geluid een paragraaf over de bestrijding hiervan. Bijvoorbeeld door de wijkbemiddelaar, want als je van overlastgevers te horen krijgt "nu weet je tenminste ook dat je burens hebt" is zelf praten geen optie meer.

Op blz.8 van 22 laat u de bewoners van de Koninginneweg in de kou staan, door te wachten op vage plannen van Woonvisie (heet tegenwoordig Woonkompas?). Door hier als gemeente zelf iets te doen aan de weg & snelheid komen deze mensen sneller van hun overlast af. Nu wentelt u de oplossing via de huren af op de burger. Via de gemeentebelasting gaat het over solidariteit.

Op blz.9 van 22 heeft u het over de overeenkomst van de gedane metingen en de geluidskaarten. Dat klopt niet, want de metingen zijn vaak gedaan achter obstakels. Zodat de zwaarst gedupeerden niet werden mee gemeten. Laat, net als Rotterdam gaat doen bij vliegveld Zestienhoven, de gedupeerde burgers zelf een meetnet opzetten.

Op blz.10 van 22 neemt Rijkswaterstaat (of moet dit worden aangepast naar : ministerie van infrastructuur & waterstaat?) vast een voorschot op het ophogen van de geluidsplafonds op de A15. Lekker makkelijk: ga je er doorheen, dan hoog je het gewoon op.

Beter is het om ook hier te lobbyen voor afdoende maatregelen, zodat er geen extra overlast optreedt. Bijvoorbeeld delen overkappen. De overdekte snelweg van Movares komt dan weer in beeld.

Ook lijkt het dan handig om niet alleen maar een klein berichtje in een hoekje van de krant te zetten, maar breed uitgemeten. Dan kan iedereen daarop (re)ageren.

Blz10 van 22. voor de laatste alinea geldt hetzelfde als opgemerkt bij de koninginneweg .

Blz13 van 22. Is er door Kuiper & co. Ook gekeken hoe hoog de schermen moeten worden om echt effectief de overlast onder de plandrempel van 59dB te krijgen? En wat dat extra kost.

In de nota van beantwoording van het conceptplan staat dat orgelpijpen langs binnenstedelijke wegen niet werken. Er is echter geen antwoord gegeven op de vraag voor een test langs de Rotterdamseweg. Die ligt aanmerkelijk verder van de bebouwing af.

Het vullen van het Gat A15/A16 door een commerciële partij is mislukt. Ook door toedoen van Rijkswaterstaat.

Wat nu?

Deflatbewoners hebben geluiddempende gevels gekregen van Rijkswaterstaat, en willen geen geluidsscherm. Maar de rest van ridderkerk zit in de herrie.

Op blz14van22 wilt u plandrempels vaststellen op 63dB.

Er is reeds eerder aangegeven dat de WHO veel lager zit. Als compromis voor nu houden wij vast aan 59dB. En voor het volgende de WHO drempel. Dat moet haalbaar zijn omdat er binnen tien jaar voor personenvervoer nog nauwelijks verbrandingsmotoren gebruikt mogen worden.

Ook moet worden bedacht dat mensen niet alleen binnen leven achter gesloten deuren, maar ook in de tuin willen zitten. Tevens gebruiken burgers de buitenruimte om zich te verplaatsen en te verblijven. Ook dat moet mogelijk worden zonder gehoorschade op te lopen.

Op blz15van22. een hoofdstuk Reikwijdte toevoegen.

Op blz15van22. in hoeverre kan de gemeente de wegbeheerders aansprakelijk stellen voor hun geluidsoverlast? Volgens het beginsel dat de vervuiler betaald. Want Rijkswaterstaat en het Waterschap maken herrie en de gemeente Ridderkerk mag het oplossen.

Op blz16van22 geeft u aan dat het zinloos is om voor wegen <30km/h bronaanpak toe te passen. Is hier het toenemend gebruik van elektrische tractie in meegenomen?

Op blz. 17van22 wilt u nog niet geheel versleten wegdek na 1 jaar extra toch vervangen. Dat is mooi. Maar vervangt u voortijdig versleten wegdek ook eerder?

Blz18van22 spreekt van extra controle op bromfietsen. Dat is een mooi begin. Zie verder onze bemerkingen over andere overlast, en de handhaving daarvan, aan het begin van dit stuk.

Op blz21 van 22 komt de oeververbinding aan het woord. Wordt dit actieplan aangepast als onverhoopt toch de oeververbinding een brug wordt? Want dan wordt de Ridderkerkse situatie nijpend.

De genoemde kosten zijn voor de plannen.

Wij willen ook dat de kosten voor het opstellen van dit actieplan openbaar worden. (anders in WOP gieten)

Het blijkt niet verplicht om een 30km zone ook als zodanig in te richten. Dus is er geen belemmering om de gehele bebouwde kom van de gemeente ridderkerk 30km zone te maken. Zoals in Rockanje.

Bemerkingen bijlage1;

Op blz 7 blijkt dat busverkeer veel overlast geeft. Gaat u maatregelen afdwingen om dit te voorkomen? Bijvoorbeeld elektrische bussen.

Ook blijkt er veel overlast van vrachtverkeer. Als eerder opgemerkt; Wij blijven erbij dat er maatregelen moeten komen tegen de geluidsproductie van vrachtverkeer in de bebouwde kom. Dus willen wij dat er in dit stuk maatregelen worden opgenomen om dit te bewerkstelligen.

Nota van beantwoording;

U stelt op blz2van11 dat door een lagere plandremmel renovatie of nieuwbouw onmogelijk wordt. Dat zal best, maar u ben er ook om de burger te beschermen tegen geluidsoverlast. Niet alleen binnenshuis, maar ook in de tuin en in de buitenruimte. Vandaar dat wij als tussenstap naar 59dB willen en in het volgende plan naar de dat geldende WHO eisen.

Op blz.3van1 rekent u geluidseffecten terug naar gemiddelden. Dat lijkt wel leuk ,maar juist de uitschieters geven de meeste overlast. En die middelt u nu uit. Zodat het allemaal wel lijkt mee te vallen. Vooral veel te hard rijdende motoren, en auto's met " sportuitlaat" geven vaak overlast.

Op blz4van1 gaat u uit van dichte ramen en goed onderhouden woningen. In het actieplan luchtkwaliteit Ridderkerk 2019-2023 laat u op blz.8van 22 de bewoners van de Koninginneweg in de kou staan, door te wachten op vage plannen van Woonvisie. Het is u dus bekend dat het onderhoud niet overal op orde is.

Bij B5 geeft u aan dat er alleen dwang mogelijk is bij overschrijding van de geluidsplafonds. Dat is al veel stilliger als wat u eerder schrijft over inspraak.

U kunt niet dwingen tot eerdere actie, maar kunt u wel aansprakelijk stellen voor de gegeven overlast?

U geeft aan dat uitlaatgeluid deel is van de APK. Maar u gaat wel handhaven op brommergeluid. Dat is niet te rijmen. Hoewel we dit zeker niet afwijzen. Want

Blijkbaar worden volgens dit plan alleen brommers van buitenwettelijke uitlaten voorzien. Ook al omdat motoren zeer veel overlast geven als zij veel te hard rijden in de bebouwde kom. Ze zijn zelfs te onderscheiden vanaf de A15 tot op de burgemeester de Zeeuwstraat !

Blz6van1 1; handhaven is voor de politie.

Jawel, maar het lukt andere gemeenten wel om met goed gevolg druk uit te oefenen om controles te houden. Vaak samen met BOA ' s . U kunt ook bij de minister pleiten voor uitbreiding van de bevoegdheden van onze BOA's . De inkomsten vloeien direct naar de gemeentekas, dus verdienen zij zichzelf terug.

Op blz7van1 1 geeft u aan dat het actieplan is gericht op bestaande bouw. Dus moet de plandrempel omlaag naar 59dB. Om de bestaande bouw en de buitenruimte te ontlasten.

Op blz9van11 geeft u aan dat hogere waarden wet geluidshinder bij het kadaster bekend zijn. Daar heeft de gemiddelde huurder of koper niet veel aan, omdat dit niet snel inzichtelijk is. Tevens zal de verhuurder er niets mee doen. Ook de huidige bewoners hebben daar niets aan. Zie onze opmerking over blz7van1 1.

Daarom willen wij dat de drempel omlaag gaat naar 59dB. En dat bij verkoop en verhuur wordt aangegeven dat men een woning betreft met meer herrie dan voor de gezondheid wenselijk is. Wellicht is het mogelijk om naast het energielabel A in de hal van het gemeentepaleis een geluidscontourenkaart op te hangen.

Op blz. 10van1 1

E2.5 wilt u niets vastleggen over de windmolens.

Dit graag wel als bijlage toevoegen aan dit plan na de bouw van die dingen. E2.6 wij hadden ook gevraagd om een proef op de Rotterdamseweg. Daar is nog geen antwoord op gekomen. En hier liggen de huizen verder van de weg af, zodat het hier wel kan werken.

E2.7 het is niet verplicht om een weg of zone geheel in te richten als 30km. Dus dat kan geen (financiële) belemmering zijn om heel de bebouwde kom zo in te stellen. In 30km straten kun je bijvoorbeeld met een ambulance of brandweervoertuig "gewoon" rechtdoor, in plaats van slalommen.

Namens de werkgroep lucht & geluid van het wijkoverleg west van de gemeente Ridderkerk.

Bijlagen vier stuks;

Onderstaande stukken gevonden op internet over handhaving samen met BOA's. Niet los meegeleverd.

- 1) *Vrijdag 6 maart heeft de politie in samenwerking met de BOA's een **snellheidscontrole gehouden in de 30 km zone** in de Plenkertstraat in Valkenburg-centrum. De controle duurde 45 minuten. In die korte tijd zijn vier processen-verbaal uitgeschreven plus een verbaal voor het niet dragen van de autogordel. De hoogste gemeten snelheid was 60 km per uur. Een automobilist reed met een ongeldig verklaard rijbewijs. Meerdere automobilisten werden op hun 'snellheidsgedrag' aangesproken.*
<https://tvvalkenburg.tv/nieuws/weer-snellheidscontrole-nu-in-plenkertstraat/>
- 2) <https://www.ad.nl/dordrecht/ge-meente-wi1-dat-sta-dswachten-ook-kunnen-controleren-op-snellheid~aQ98040a/?referrer=https://liduckduckgo.com/> **Handhavers van de gemeente Dordrecht moeten in de toekomst snellheidscontroles kunnen uitvoeren in de stad. Het college van burgemeester en wethouders vestigt de hoop op uitbreiding van de bevoegdheden, omdat het de politie niet kan dwingen controles te houden. De PvdA en WD vinden dat er nu iets moet gebeuren.** *Volgende weekdinsdag vergadert een commissie uit de gemeenteraad over de antwoorden die Van der Linden stuurde op kritische vragen van de politieke partijen, die zich verbazen dat het in zowel Rotterdam als de Hoeksche Waard wel lukt om de politie te laten controleren op gewenste plekken. Van der Linden zegt niet meer te kunnen doen dan 'attenderen'.*
- 3) Geluid als kans van stichting Innoise. Los meegeleverd.
- 4) Stille woonwijk van stichting Innoise. Los meegeleverd.