

**Reacties op te nemen verkeersbesluit A10 Amsterdam 80>100km/h, versie 3, 22 juni 2012**

CPPnr.	Deelreactie nr.	Reactie - Deelreactie
1		Er staat in het rapport dat de lucht kwaliteit in Nederland de afgelopen tijd 'sterk verbeterd' is; dit is onjuist, zeker in Amsterdam waar de verkeer steeds toeneemt. Om dit 'sterk verbetering' te gebruiken als een reden waarom er een snelheidsaanpassing nu moet gebeuren is totaal onlogisch. De lucht kan niet schoon genoeg zijn, derhalve alle argumenten om dit te mogen doen omdat de lucht 'schooner' is, zijn onjuist en onzuiver argumenten (terwijl de argumenten om het niet te veranderen zijn legio). Als gebruiker van een snelweg, hier de ring Amsterdam, adem ik tijdens mijn rit vervuilde lucht in, dit is erg genoeg, en ik ben blij wanneer dit tot een minimum beperkt wordt, door middel van een snelheids beperking van 80 km/u. Wanneer ik daar in de buurt zou wonen, zou ik echt continu deze 'sterk verbeterde' lucht inademen. Dit 'sterk verbeterd' bestaat niet: Er is niets verbeterd in de kwaliteit van de lucht in sterke mate. De lucht in Nederland is vuil.
2		De overlast door luchtvervuiling en geluid zijn veel groter dan voorgespiegeld. We hopen van harte dat de verhoging van de maximum snelheid geen doorgang zal vinden.
3	1	Rapporten zeggen mij niets. We hebben mensen nodig die nadenken. Kijk verder dan tot de neus van de eigen auto en houdt de snelheid op ringwegen laag. Brenge u de snelheid omhoog dan kunt u hoogstens snel doorrijden tot de volgende totale stilstand.
3	2	Verhoging van de snelheid is zinloos zolang er elke dag muurvaste files ontstaan. Regulering en verlaging van de snelheid naar bijvoorbeeld 60 km/u in de spitsperioden over het gebied van de hele ring A10 kan hier een deel van de oplossing zijn.
3	3	Automobilisten opleggen om een aantal meters afstand te houden van hun voorganger tijdens het filerijden, zodat het mogelijk wordt om van rijbaan te wisselen en om rijdend in plaats van pushend in en uit te voegen, is een andere sleutel om deze problemen te lijf te gaan. Op die manier kan een rijdende file ontstaan i.p.v. stilstaande, optrekkende en daarna weer stilstaande auto's.
4	1	Het brandstof/ milieu aspect is mij niet geheel duidelijk: maatregel heeft er juist toe geleid dat uitstoot verminderd is en in hoeverre is effect van besparing brandstof in geheel meegenomen (zie overige opmerkingen).
4	2	Er wordt nu uitgegaan van binnen bepaalde norm blijven maar verdere verlaging van uitstoot schadelijke stoffen is toch beter streven? Er rijden vast al meer 'milieuvriendelijke' auto's rond. Door economische crisis houden mensen wellicht langer hun bestaande minder milieuvriendelijke auto of kopen een goedkopere oudere auto: is dit aspect ook in de toekomstberekeningen meegenomen?
4	3	Veiligheidsaspecten: het gedeelte op de A10 West is vrijwel altijd druk en relatief smal (geen mogelijkheid van spitsstrook). Door 80 km limiet blijven mensen beter in hun baan, snelheid is gelijkmatiger, nodigt minder uit tot gevaarlijke inhaal- of uitvoegmanoeuvres. Verhoging maximumsnelheid leidt tot nog gevaarlijker situatie ten hoogte van Haarlemmerweg waar vaak de auto's al stilstaan voor de uitvoegstrook.

4	4	Door 80 km snelheid te handhaven wordt er bijgedragen aan besparing op brandstof en daarmee ook bijdrage aan beter milieu en wordt er niet alleen naar de uitstoot van schadelijke stoffen gekeken. Zou eerder pleiten voor gehele ring 80 km zone ook in kader veiligheid en doorstroming. Zou wel willen weten of er relatief meer/ernstiger ongelukken gebeuren op gedeelte ring waar 100 km gereden mag worden t.o.v. gedeelte waar 80 km gereden mag worden. Het is wellicht lastig vast te stellen welke invloed meerdere (spits) banen spelen in de uitkomst.
5		Langs de ringweg A10 West werden en worden diverse nieuwbouwprojecten gerealiseerd. De ontwerpen van deze gebouwen zijn - met name wat binnenshuis-luchtkwaliteit betreft - gesmeed op een situatie waarbij op de snelweg een maximumsnelheid van 80 km/h is, met handhaving door middel van trajectcontrole. Ondanks dat uit het rapport 'Verhoging maximumsnelheid 80km zones naar 100 km/h. Effecten op luchtkwaliteit' van Rijkswaterstaat blijkt, dat de effecten tot 2015 beperkt zijn, zal er wel een verslechtering van de luchtkwaliteit binnenshuis plaatsvinden. Deze verslechtering zal maar zeer beperkt gecompenseerd worden door de schoner wordende voertuigen. Dit beïnvloedt de gezondheid van de omwonenden negatief. Zij hebben hier bij de aanschaf van hun woning geen rekening mee kunnen houden, omdat er toen nog sprake was van een 80 km/h-regime. Er wordt zo dus ongewild gezondheidsschade toegebracht aan de direct omwonenden van de ringweg A10 West. Mijns inziens weegt dit niet op tegen een zeer beperkte tijds winst.
6		Verhoging van de snelheid gaat ernstig in tegen de gezondheids belangen van omwonenden en mensen die van de weg of fietspad gebruik maken. Mijn kinderen zijn omwonenden en ik rijd verschillende malen per week over dit stuk A10. De bestaande maximum snelheid was een goede maatregel. Ik vergelijk het met wat kinderen wordt voorgehouden: slow food is beter voor je dan fast food. Maar politici blijven slecht voorbeelden geven.
7	1	Ik verwijs graag naar andere sprekers die veel technischer op de details in kunnen gaan, echter ik wil wel opmerken dat de rapporten uitgaan van berekeningen terwijl veel feitelijker meetgegevens beschikbaar zijn van in ieder geval één meetpunt langs de ringweg. Deze feitelijke gegevens liggen qua fijnstof en stikstofmeting hoger dan de theoretische berekening uit het rapport.
7	2	De functie van de Ring West is vooral stadsontsluitingsweg, een en al op- en afrit. Natuurlijk zegt u "de weg is ingericht voor 100 km/h", dat kan ooit wel zo geweest zijn, maar feit is dat het verkeer nu drukker is dan toen de weg werd aangelegd. Veel logischer is juist om de keuze te maken dat de nieuwe Westrandweg de doorgaande snelweg is en de Ring West juist wordt gezien als stadsontsluitingsweg.
7	3	Bovendien is de afgelopen jaren niet gebleken dat de 80 km/h voor meer opstoppingen heeft gezorgd. Het verhogen van de snelheid tot 100 km/h zorgt welgeteld voor 1 minuut tijdswinst. Ik vraag me af waarom dat zwaarder weegt dan het blootstellen van mij, mijn vrouw en mijn zoon van 1 jaar en duizenden andere mensen aan een hogere uitstoot van schadelijke gassen. Het blijft binnen de norm, vast en zeker, maar hoe weeg je dit t.o.v. de 1 minuut tijdswinst die er is? Ik nodig jullie allen graag uit bij mij maandelijks de ramen te komen lappen en je mag je dan heel hard afvragen of dit allemaal wel zo verantwoord is om van achter je bureau te bedenken, terwijl je zelf in een of andere mooie buitenwijk woont waar de snelweg netjes buiten de bebouwde kom ligt.

7	4	er is de afgelopen jaren niet gebleken dat de 80 km/h tot meer opstoppingen leidt. Verhogen naar 100 km/h leidt juist tot meer opstoppingen omdat er grotere snelheidsverschillen ontstaan bij de weefstroken en korte opritten. Daarmee neemt de uitstoot van schadelijke gassen ook navenant toe.
7	5	hoe weegt u 1 minuut tijdwinst op tegen een hogere uitstoot van schadelijke gassen voor duizenden mensen? Waarom worden deze mensen niet in bescherming genomen en de milieuwinst gekoesterd?
7	6	Ik hoop dat u serieus in gaat op de vragen en geen standaardantwoorden geeft. Denkt u zich daarbij goed in wanneer u hier zou wonen, een mooie woning op 50 meter afstand van de snelweg, of u dan zelf met een gerust hart de snelheidsverhoging zou aanraden. Of denkt u: die 80 km/h is zo slecht nog niet?
8		Met het verhogen van de snelheid naar 100 KM/uur hebben wij over een paar jaar weer de oude luchtkwaliteit weer terug. Gezien het feit dat aan de andere kant( centrum ) van de A10 de mileu zone is. Dus de vervuilde wagens wel aan deze kant mogen blijven. Daarbij heeft onderzoek aangetoond van het astmafonds(longfonds) dat de luchtkwaliteit in de randstad nog steeds zeer slecht is. Ik zie liever de hele A10 80 KM/Uur.
9	1	Ja, de kwetsbaarheid van baby's en kinderen die dichtbij de A10 wonen, en dat zijn er heel erg veel. Er zijn honderden studies waarin is aangetoond dat meer luchtvervuiling leidt tot meer astma en andere luchtwegaandoeningen bij kinderen. Dit zou veel meer prioriteit moeten hebben.
9	2	Ik vind het schandalig dat in Nederland in dichtbevolkte gebieden wegen aanwezig mogen zijn waar harder dan 80 km/u gereden mag worden. De bevolking zou hiertegen beschermd moeten worden, tegen zowel geluidsoverlast als luchtvervuiling. Maar zoals gewoonlijk weegt het economisch en politiek belang weer zwaarder dan de gezondheid van alle nederlandse baby's en kinderen die in deze vuiligheid op moeten groeien, en bewezen verhoogde kansen op longziekten hebben als ze bij een snelweg wonen waar hard gereden wordt.
10		Zogenaamd moet er 80 km per uur op de ring gereden worden voor het milieu als de geluidsoverlast maar bijvoorbeeld de politie houdt zich hier totaal nooit aan alsmede de chauffeurs van bepaalde ministers en nog meer zogenaamde personen met een voorbeeldfunctie. Meten met 2 maten. Beetje jammer.
11	1	De luchtkwaliteit verslechtert: Uit uw eigen berekeningen blijkt dat de luchtkwaliteit slechter wordt door de verhoging van de maximumsnelheid op de A10-West in Amsterdam. Deze extra uitstoot is volgens u geen probleem omdat de luchtkwaliteit op termijn (2015) toch onder de grenswaarden komt. Ook als u hiermee gelijk krijgt, gaat het hier om een onnodige verslechtering die wel degelijk effecten heeft op de luchtkwaliteit in mijn leefomgeving. Bovendien gaat u er hierbij aan voorbij dat de wettelijke norm die nagestreefd wordt geen gezondheidsnorm is, maar een compromis wat op termijn door strengere normen vervangen zal worden. Door de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) wordt een veel lagere norm nagestreefd. Voor fijnstof bestaat geen veilige ondergrens, minder uitstoot is altijd beter. Recente onderzoeken wijzen juist uit dat het verkeer de meest schadelijke componenten fijnstof uitstoot.

11	2	De Europese normen worden overschreden: De cijfers over de luchtkwaliteit langs de A10-West, afkomstig van een meetstation van de GGD-Amsterdam geven aan dat de grenswaarden nu fors overschreven worden. De gemeten waarden zijn 55 µg/m <sup>3</sup> NO <sub>2</sub> (waar 40 µg/m <sup>3</sup> de grenswaarde is) en 44 overschrijdingsdagen voor PM <sub>10</sub> (waar 35 dagen het maximum is). Voor NO <sub>2</sub> is bekend dat de trend een afname van 0,7 µg/m <sup>3</sup> per jaar is. Daarmee zullen de grenswaarden langs de A10-West niet gehaald worden in 2015. Een maatregel die voor extra uitstoot zorgt, is dan ook niet op zijn plaats! (bron: GGD Amsterdam: <a href="http://gezond.amsterdam.nl/GetDocument.ashx?DocumentID=12169&amp;name=Resultaten-luchtmeetnet-2011&amp;rnd=634659552498453251">http://gezond.amsterdam.nl/GetDocument.ashx?DocumentID=12169&amp;name=Resultaten-luchtmeetnet-2011&amp;rnd=634659552498453251</a> )
11	3	Geen kortere reistijd: De tijdswinst die bereikt wordt door de verhoging van de maximumsnelheid is minimaal. Het traject bestaat uit enkele kilometers, waardoor de reistijd maximaal 1 tot 2 minuten afneemt. In de rapporten die dit plan onderbouwen staat echter geen voorspelling van de toename van de gemiddelde snelheid. Blijkbaar is de verkorting van de daadwerkelijke reistijd geen beleidsdoel, maar gaat het erom dat de automobilist niet langer belemmerd mag worden door een in hun ogen te lage maximumsnelheid. Het gevoel van de automobilist is hierin dus belangrijker dan de gezondheid van de omwonenden.
11	4	De dynamiek in het verkeer verandert nadelig: De berekeningen van de luchtkwaliteit op de A10-West in Amsterdam houden onvoldoende rekening met de veranderende dynamiek in het snelwegverkeer bij snelheidsverhogingen. Op de 80 km/h-trajecten geldt voor al het verkeer dezelfde maximumsnelheid, omdat ook vrachtwagens 80 km/h als maximumsnelheid hebben. Bij een verhoging naar 100 km/h zullen auto's en vrachtwagens elkaar moeten inhalen en ontstaat meer dynamiek in het verkeer. Hierdoor neemt de capaciteit van de weg af, de uitstoot van emissies toe. Het model houdt geen rekening met de extra emissies die het optrekken veroorzaakt, maar rekent met gemiddelde snelheden.
11	5	Meer geluidsoverlast: De geluidsoverlast rondom de A10-West in Amsterdam neemt toe door de snelheidsverhoging. De rolweerstand van voertuigen wordt groter en de daardoor wordt er meer geluid geproduceerd, vooral door de banden. Dit geluid zal niet verminderen door schonere of elektrische auto's.
11	6	Achtergrondconcentraties stijgen en benadelen een grote groep mensen: De extra emissies die door deze snelheidsverhoging ontstaan, gaan op in de achtergrondconcentratie. Hierdoor wordt de achtergrondconcentratie in een ruim gebied rondom de snelweg hoger. Daardoor krijgt een groter aantal mensen te maken met een slechtere luchtkwaliteit, zonder dat dit rekenkundig aan de weg kan worden toegewezen. De gevolgen hiervan zijn echter wel merkbaar.
11	7	Afname van de verkeersveiligheid: De verhoging van de maximumsnelheid en een grotere verkeersdynamiek leiden tot meer en zwaardere ongelukken.
11	8	Tot slot wil ik graag opmerken dat de leefbaarheid in mijn woonomgeving door de verlaging van de maximumsnelheid de afgelopen jaren duidelijk is verbeterd. Het is zonde om deze verbetering op te offeren voor een uiterst kleine winst in reistijd op de snelweg!
12	1	Zeer zeker: een verbetering van de luchtkwaliteit aanvoeren als uitgangspunt voor snelheidsverhoging is een omgekeerde wereld en de waanzin ten top! Dat de snelheidsverlaging heeft geresulteerd in een verbetering van de luchtkwaliteit is een doel op zichzelf. Wees daar tevreden mee en ga vervolgens niet op de omgekeerde manier te werk.

12	2	Ja, de gezondheid van bewoners. De veiligheid die het rijden met maximaal 80 km met zich meebrengt én de afname van geluidshinder door het razende autoverkeer.
12	3	Ik vind het droevig maar vooral oliedom dat men met dit voorstel is gekomen. Hier ontbreekt ten ene male alle logica en degene die dit heeft verzonnen snapt niets van dit soort zaken.
13		Als bewoner van Amsterdam-west maak ik me ernstig zorgen over de gevolgen van de snelheidsverhoging, gezien de volksgezondheid en de hoge concentraties fijnstof langs de A10 west. Ik maak dan ook bezwaar tegen de verhoging. De huidige snelheid is er een die perfect past bij een snelweg door het meest dichtbevolkte stuk van NL. De snelheid verhogen tot 100km/u over een afstand van 6 km zou iedereen on gepast moeten vinden: de individuele tijdwinst van 90 seconden weegt in het geheel niet op tegen de collectieve schade die wordt aangericht!
14	1	voor mijn gevoel zijn belangen (vrijheidsgevoel en reistijdverkorting) onevenwichtig vergeleken met luchtkwaliteit, gezondheid en indirecte kosten.
14	2	Deze maatregel zal er tevens voor zorgen dat de stad andere maatregelen (en kosten) moet maken om de luchtkwaliteit in de stad acceptabel te houden. Dat lijkt me de (in mijn verwachting op z'n hoogst luttel) tijdswinst niet waard. Dit geld kan beter besteed worden.
14	3	De luchtkwaliteit verslechtert: Uit uw eigen berekeningen blijkt dat de luchtkwaliteit slechter wordt door de verhoging van de maximumsnelheid op de A10-West in Amsterdam. Deze extra uitstoot is volgens u geen probleem omdat de luchtkwaliteit op termijn (2015) toch onder de grenswaarden komt. Ook als u hiermee gelijk krijgt, gaat het hier om een onnodige verslechtering die wel degelijk effecten heeft op de luchtkwaliteit in mijn leefomgeving. Bovendien gaat u er hierbij aan voorbij dat de wettelijke norm die nagestreefd wordt geen gezondheidsnorm is, maar een compromis wat op termijn door strengere normen vervangen zal worden. Door de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) wordt een veel lagere norm nagestreefd. Voor fijnstof bestaat geen veilige ondergrens, minder uitstoot is altijd beter. Recente onderzoeken wijzen juist uit dat het verkeer de meest schadelijke componenten fijnstof uitstoot.
14	4	De Europese normen worden overschreden: De cijfers over de luchtkwaliteit langs de A10-West, afkomstig van een meetstation van de GGD-Amsterdam geven aan dat de grenswaarden nu fors overschreven worden. De gemeten waarden zijn 55 µg/m3 NO2 (waar 40 µg/m3 de grenswaarde is) en 44 overschrijdingsdagen voor PM10 (waar 35 dagen het maximum is). Voor NO2 is bekend dat de trend een afname van 0,7 µg/m3 per jaar is. Daarmee zullen de grenswaarden langs de A10-West niet gehaald worden in 2015. Een maatregel die voor extra uitstoot zorgt, is dan ook niet op zijn plaats! (bron: GGD Amsterdam: <a href="http://gezond.amsterdam.nl/GetDocument.ashx?DocumentID=12169&amp;name=Resultaten-luchtmeetnet-2011&amp;rnd=634659552498453251">http://gezond.amsterdam.nl/GetDocument.ashx?DocumentID=12169&amp;name=Resultaten-luchtmeetnet-2011&amp;rnd=634659552498453251</a> )
14	5	Geen kortere reistijd: De tijdswinst die bereikt wordt door de verhoging van de maximumsnelheid is minimaal. Het traject bestaat uit enkele kilometers, waardoor de reistijd maximaal 1 tot 2 minuten afneemt. In de rapporten die dit plan onderbouwen staat echter geen voorspelling van de toename van de gemiddelde snelheid. Blijkbaar is de verkorting van de daadwerkelijke reistijd geen beleidsdoel, maar gaat het erom dat de automobilist niet langer belemmerd mag worden door een in hun ogen te lage maximumsnelheid. Het gevoel van de automobilist is hierin dus belangrijker dan de gezondheid van de omwonenden.

14	6	De dynamiek in het verkeer verandert nadelig: De berekeningen van de luchtkwaliteit op de A10-West in Amsterdam houden onvoldoende rekening met de veranderende dynamiek in het snelwegverkeer bij snelheidsverhogingen. Op de 80 km/h-trajecten geldt voor al het verkeer dezelfde maximumsnelheid, omdat ook vrachtwagens 80 km/h als maximumsnelheid hebben. Bij een verhoging naar 100 km/h zullen auto's en vrachtwagens elkaar moeten inhalen en ontstaat meer dynamiek in het verkeer. Hierdoor neemt de capaciteit van de weg af, de uitstoot van emissies toe. Het model houdt geen rekening met de extra emissies die het optrekken veroorzaakt, maar rekent met gemiddelde snelheden.
14	7	Meer geluidsoverlast: De geluidsoverlast rondom de A10-West in Amsterdam neemt toe door de snelheidsverhoging. De rolweerstand van voertuigen wordt groter en de daardoor wordt er meer geluid geproduceerd, vooral door de banden. Dit geluid zal niet verminderen door schonere of elektrische auto's.
14	8	Achtergrondconcentraties stijgen en benadelen een grote groep mensen: De extra emissies die door deze snelheidsverhoging ontstaan, gaan op in de achtergrondconcentratie. Hierdoor wordt de achtergrondconcentratie in een ruim gebied rondom de snelweg hoger. Daardoor krijgt een groter aantal mensen te maken met een slechtere luchtkwaliteit, zonder dat dit rekenkundig aan de weg kan worden toegewezen. De gevolgen hiervan zijn echter wel merkbaar.
14	9	Afname van de verkeersveiligheid: De verhoging van de maximumsnelheid en een grotere verkeersdynamiek leiden tot meer en zwaardere ongelukken.
14	10	Tot slot wil ik graag opmerken dat de leefbaarheid in mijn woonomgeving door de verlaging van de maximumsnelheid de afgelopen jaren duidelijk is verbeterd. Het is zonde om deze verbetering op te offeren voor een uiterst kleine winst in reistijd op de snelweg!
15		Op het moment dat er besloten was de geluidswal niet te verlengen (en verbeteren) tot aan knooppunt van lelielaan (naast Bastion hotel) ging men uit van 80KM/uur. M.i.zijn de argumenten met een verhoging niet meer accuraat en moet dit herzien worden. Daarom verzoek ik u om het eerdere besluit opnieuw te overwegen/aan te passen en de geluidswal door te zetten en structureel te verbeteren (inmiddels zijn er betere mogelijkheden dan de huidige glazen platen) die meer geluid absorberen.
16	1	Zie reactie 11
16	2	Engels onderzoek toont een significant verschil in hersenontwikkeling ten nadele van kinderen wonend binnen een afstand van 500 meter van een autosnelweg.
17		dat de 80 km per uur zones wel degelijk een positief effect hebben
18	1	de verhoging van de toegestane snelheid zal de uitstoot van meer fijnstof tot gevolg hebben. Dit heeft directe gevolgen voor de omwonenden langs de Ring A10. Onze gezondheid wordt nog ernstiger geschaad dan nu al het geval is.
18	2	Ook de gezondheid van de automobilisten zelf trouwens, want hoe hoger de snelheid hoe ernstiger de ongelukken als er iets mis gaat. Ik hoor nu al meerdere malen per week de sirenes richting ring gieren...vooral tijdens de avondspits die van 15 tot 20 uur duurt.
18	3	de ring A10 staat elke ochtend en avondspits vast in file met stationair draaiende auto's, en met name die net van hun startpunt vertrekken met koude motoren nog extra uitstoot. Ik vind het genoeg zo.
19		Zie 11

20		Deze heb ik niet gelezen. Ik ga af op medebewoners en de website van Groenlinks. Deze Maatregel levert ernstige gezondheidsrisico's op voor omwonenden. Ik ben dus tegen de verhoging van de maximum snelheid op de A10!
21	1	De toename van luchtvervuiling en blootstelling aan schadelijk (fijn)stoffen wordt schromelijk onderschat
21	2	Er is te weinig onderzoek gedaan naar de gezondheidseffecten voor omwonenden op lange termijn,
21	3	Ik teken dit bezwaar aan als eigenaar van woning aan Derkinderenstraat 202, 10621VX Amsterdam, welke ik tijdelijk verhuurd heb.
22	1	<p>In het "Akoestisch onderzoek op referentiepunten voor: A10 km 21.2 tot km 27.2" van 25 mei 2012 staat volgens mij onjuistheden in de aannames rondom de verkeersaantallen.</p> <p>In de bijlage 1a staan de wegsegmenten aangegeven en in bijlage 1b de bijbehorende aangenomen verkeersaantallen per wegsegment. Als ik dan kijk naar bijvoorbeeld het segment 58 met daarop volgend segment 47 en 41 (afrit) dan verwacht je dat de verkeersaantallen van segment 41 en 47 opgeteld hetzelfde zijn als de verkeersaantallen van segment 58. De verkeersaantallen voor segment 41 zijn 19536 voertuigen per etmaal, voor segment 47 55356 voertuigen per etmaal en voor segment 58 74152 voertuigen per etmaal. Eerst zijn er dus op segment 58 74152 voertuigen per etmaal, maar op de twee segmenten 41 en 47 daarna zijn er opeens meer voertuigen (74892 voertuigen per etmaal). Dit kan natuurlijk niet. Dit zou kunnen betekenen dat de aangenomen verkeersaantallen misschien wel op sommige segmenten zijn onderschat of zelfs volledig incorrect. Deze inconsistentie in de verkeersaantallen is ook op andere plaatsen terug te vinden.</p> <p>Een simpele check van de invoergegevens had dit boven tafel moeten brengen. Het lijkt er dan ook op dat de invoergegevens voor het onderzoek niet gechecked zijn op juistheid.</p>
22	2	In het "Akoestisch onderzoek op referentiepunten voor: A10 km 21.2 tot km 27.2" van 25 mei 2012 zijn volgens mij de verkeersaantallen voor het scenario 2012 te laag geschat. In paragraaf 4.2 wordt aangegeven dat de verkeersaantallen met 2% zijn verhoogd ten opzichte van 2011. Echter voor de periode 2012 tot en met 2015 lijkt een verhoging van ongeveer 3.5% per jaar te zijn toegepast. Is het dan niet een realistischere aanname om ook deze 3.5% stijging toe te passen voor de 2012 verkeersaantallen ten opzichte van de 2011 verkeersaantallen? Met andere woorden de verkeersaantallen lijken te laag te zijn ingeschat waardoor de afstand tot de GPP groter wordt.
22	3	In het "Akoestisch onderzoek op referentiepunten voor: A10 km 21.2 tot km 27.2" van 25 mei 2012 staan volgens mij aannames rondom de rijstrookpositie van vrachtwagens op de A10 West die niet overeenkomen met de dagelijkse praktijk. Dit kan consequenties hebben voor de geluidsniveaus in de referentiepunten. Voor bijvoorbeeld het wegsegment 49 en 57 wordt aangenomen dat het vrachtverkeer in de rechter rijstrook rijdt. Echter een groot gedeelte van het vrachtwagenverkeer sorteert hier voor in de geheel linker rijstrook. Hierdoor is het geluidsniveau in de referentiepunten aan de oostzijde naar verwachting hoger dan de huidige berekeningen laten zien.
22	4	Zie 11

23	1	Het verhogen van de maximaal snelheid heeft voor snelheidswinst en doorstroming op zulke korte afstanden als waar het hier om gaat totaal geen effect. Een eventueel behaalde snelheidswinst moet gezien worden in de orde van grootte van tientallen seconden. Zolang auto's niet schoon rijden is iedere vorm van snelheidsverhoging, met dienovereenkomstig meer remmen en optrekken alleen maar een extra milieubelasting. Het verhogen van de maximale snelheid is alleen maar bedoeld om het publiek te aaien, maar dient verder geen positief doel.
24	1a	In de stukken betreffende het voornemen om de dynamische verhoging van de maximumsnelheid naar 100 km/h op de A10 West is er mijns inziens onvoldoende rekening gehouden met de effecten voor de gezondheid van de bewoners woonachtig nabij de Ringweg, met name op allergisch- en cardiovasculair gebied. Ik wil mij in dit betoog beperken tot de invloeden op de huid en de longen. De zorgkosten voor eczeem en astmatische bronchitis bedragen meer 950 miljoen euro (peildatum 2005). Dat is 1,4% van de totale kosten voor de gezondheidszorg in Nederland (1). De impact op de kwaliteit van leven van deze chronische aandoeningen is aanzienlijk. Het wordt al decennia lang verondersteld dat luchtkwaliteit invloed heeft op aandoeningen als eczeem en astma. Na het aantonen van genmutaties in 2006 waardoor de barrière van de huid en luchtwegen verstoord raakt, is deze aanname eindelijk wetenschappelijk onderbouwd (2). De correlatie fijnstof (PM10) en eczeem (3), huidveroudering (4) of astmatische bronchitis (5) werd al eerder in toonaangevende wetenschappelijke tijdschriften gesuggereerd.
	1b	Kort samengevat kunnen emissiestoffen de huid en de luchtwegen prikkelen bij mensen met aanleg voor allergische klachten door defecten in de huidbarrière. Metingen van TNO tonen aan dat de 80 km zone, bij gelijkblijvende intensiteiten, leidt tot een afname van de verkeersemissies PM10 met 25-35%, een grote stap naar een gezonder leefklimaat. Er zijn door Rijkswaterstaat indicatieve analyses uitgevoerd om inzicht te krijgen in de effecten van verschillende snelheidsregimes voor de ontwikkeling van de luchtkwaliteit op de 80 km zones in de periode vanaf 2011 tot en met 2015, conclusie is een toename van fijnstof bij een verhoging van de maximale snelheid. Desondanks is de Minister van Infrastructuur en Milieu voornemens de maximale snelheid op de ringweg A10 West te verhogen van 80km/u naar 100km/u, en dientengevolge een toename van emissiestoffen te trotseren ten koste van mogelijke nadelige effecten op de volksgezondheid. Deze toename zou 'slechts' meetbaar zijn binnen een straal van 100 meter.
	1c	Gezien enkele scholen en vele woningen zich juist binnen deze marge bevinden is het mijns inziens op zijn minst prematuur om een toename van fijnstof te accepteren in tijden dat er in de Tweede Kamer discussie plaatsvindt of scholen überhaupt binnen een straal van 300m van een verkeersader gerealiseerd mogen worden (6). Voorts zijn er de laatste decennia steeds meer grootschalige wooncomplexen nabij de ring A10 ontwikkeld, resulterende in een groeiende bevolkingsdichtheid aan de randweg. Dit betreft veelal gezinnen met jonge kinderen die door deze maatregel aan een onnodig verhoogde concentratie emissiestoffen worden blootgesteld.
	1d (bij elkaar 1 reactie)	De overheid tracht al jaren door een gezonde levensstijl te propageren de kosten voor de gezondheidszorg niet te veel te laten stijgen. Het handhaven van de maximumsnelheid van 80km/u lijkt mij een maatregel volledig in deze lijn. Ik pleit er dan ook voor om een eventuele verandering van de maximumsnelheid pas in te voeren nadat de pro's en contra's op zowel economisch- als welzijnsniveau helder zijn geformuleerd, wetenschappelijk onderbouwd en zorgvuldig tegen elkaar zijn afgewogen. Tevens dienen gezondheidsorganisaties als de Hartstichting en het Astmafonds en experts als medisch specialisten en epidemiologen in deze discussie te worden betrokken. Ik ben van mening dat een verhoging van de maximale snelheid een stap terug is in de strijd naar een gezond Amsterdam.



25		Er wonen juist langs de Ring A10 West veel mensen. Er worden ook nog steeds nieuwe woningen langs dit deel opgeleverd. Gezien de nu al bestaande geluidsoverlast en hoeveelheid fijnstof is het zeer onwenselijk op dit deel van de ring de snelheid te verhogen waardoor deze overlast juist verder zal toenemen. Dit terwijl de verwachting was dat de overlast door voortschrijdende techniek juist zou afnemen.
26	1	meest schadelijke componenten fijnstof uitstoot. De Europese normen worden overschreden: De cijfers over de luchtkwaliteit langs de A10-West, afkomstig van een meetstation van de GGD-Amsterdam geven aan dat de grenswaarden nu fors overschreven worden. De gemeten waarden zijn 55 µg/m <sup>3</sup> NO <sub>2</sub> (waar 40 µg/m <sup>3</sup> de grenswaarde is) en 44 overschrijdingsdagen voor PM <sub>10</sub> (waar 35 dagen het maximum is). Voor NO <sub>2</sub> is bekend dat de trend een afname van 0,7 µg/m <sup>3</sup> per jaar is. Daarmee zullen de grenswaarden langs de A10-West niet gehaald worden in 2015. Een maatregel die voor extra uitstoot zorgt, is dan ook niet op zijn plaats! (zie ook reactie 11)
26	2	Uit uw eigen berekeningen blijkt dat de luchtkwaliteit slechter wordt door de verhoging van de maximumsnelheid op de A10-West in Amsterdam. Deze extra uitstoot is volgens u geen probleem omdat de luchtkwaliteit op termijn (2015) toch onder de grenswaarden komt. Ook als u hiermee gelijk krijgt, gaat het hier om een onnodige verslechtering die wel degelijk effecten heeft op de luchtkwaliteit in mijn leefomgeving. Bovendien gaat u er hierbij aan voorbij dat de wettelijke norm die nagestreefd wordt geen gezondheidsnorm is, maar een compromis wat op termijn door strengere normen vervangen zal worden. Door de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) wordt een veel lagere norm nagestreefd. Voor fijnstof bestaat geen veilige ondergrens, minder uitstoot is altijd beter. Recente onderzoeken wijzen juist uit dat het verkeer de meest schadelijke componenten fijnstof uitstoot.
26	3	Meer geluidsoverlast: De geluidsoverlast rondom de A10-West in Amsterdam neemt toe door de snelheidsverhoging. De rolweerstand van voertuigen wordt groter en de daardoor wordt er meer geluid geproduceerd, vooral door de banden. Dit geluid zal niet verminderen door schonere of elektrische auto's.
26	4	Achtergrondconcentraties stijgen en benadelen een grote groep mensen: De extra emissies die door deze snelheidsverhoging ontstaan, gaan op in de achtergrondconcentratie. Hierdoor wordt de achtergrondconcentratie in een ruim gebied rondom de snelweg hoger. Daardoor krijgt een groter aantal mensen te maken met een slechtere luchtkwaliteit, zonder dat dit rekenkundig aan de weg kan worden toegewezen. De gevolgen hiervan zijn echter wel merkbaar.
26	5	Afname van de verkeersveiligheid: De verhoging van de maximumsnelheid en een grotere verkeersdynamiek leiden tot meer en zwaardere ongelukken
27	1	Zie 14.3
27	2	11.2 en verder
28	1	Jazeker staan er onjuistheden, daar de vraagstelling niet juist is gesteld.
28	2	Dit voornemen tot verhoging betreft niet alleen Amsterdam-West; het is een zaak van de gehele stad. De wind draagt zorg voor verspreiding van de uitlaatgassen en fijnstof over de gehele stad. Als medebewoner van deze stad en vertegenwoordiger van 1350 leden van het Astma Fonds rayon Amsterdam, heb ik overdag toch last van de fijnstof extra die door de verhoogde snelheid bij de nacht is uitgestoten. Begrijp niet waarom dat onvermeld blijft.
28	3	Dit is een aanmerkelijke, verdere verslechtering van de al niet te beste luchtkwaliteit in de regio en stad Amsterdam.
29	1	Zie reactie 11

29	2	Op de A10 West is de verkeersdoorstroming sinds de invoering van de 80km verbeterd. Er zijn hier vele in- en uitvoegstroken op een kort traject, met aan beide kanten een splitsing van de A10 in A10/A4 danwel A10/A8. Voeg daarbij het vele vrachtverkeer, dat 80km per uur rijdt, en als automobilist vind ik het onzinnig om uitgerekend OVERDAG de snelheid te verhogen. Pure symboolpolitiek, want de snelheid zal naar alle waarschijnlijkheid grote delen van de dag niet gehaald worden. Wat levert het dan wel op? Frustratie bij automobilisten die wel 100km per uur willen rijden en - door de vele in- en uitvoegstroken en het langzame vrachtverkeer - verkeersonveilige situaties. En dat voor een minuutje tijdwinst, als het wel lukt om 100km/h te rijden.
29	3	Voor de bewoners van West en Nieuw-West levert het een enorme toename van geluidsoverlast en uitstoot van schadelijke stoffen op. Let wel: bewoners die voor een groot deel helemaal geen auto bezitten! Dat is oneerlijk. Hun gezondheid is in gevaar. De uitstoot is zeer schadelijk voor met name kinderen, die er veelvuldig wonen. Waarom deze beslissing? Heeft Amsterdam hierom gevraagd? Is het nodig om de maximum snelheid te verhogen? Volgens mij niet. Het zou u sieren deze beslissing gewoon aan Amsterdam over te laten, met een flinke stem voor het stadsdeel en bewoners in West en Nieuw-West, die direct aan de ring A10 West wonen. Zowel als automobilist als bewoner van Amsterdam West ben ik tegen de snelheidsverhoging op de A10 West. Ik wil de huidige goed werkende verkeersdoorstroming behouden en ben blij met de verbetering van de luchtkwaliteit. Die verbetering is een eerste stap in de goede richting na jarenlange vervuiling, niet een einddoel waarop beslist wordt om de snelheidsbeperking ter plaatse terug te draaien.
30	1	Ongelooflijk dat een minister in haar nadagen ten koste van de gezondheid en het welzijn van een heleboel Amsterdammers stug doorgaat met het doordrukken van haar foute ideologie.
30	2	zie 11
31	1	Staan er naar uw mening onjuistheden in de onderliggende rapporten? dat kan ik niet beoordelen. De rapporten zijn te technisch van aard, zodanig technisch dat de lezer ervan "zand" in de ogen wordt gestrooid.
31	2	Zonder te beschikken over relevante feiten wordt er over het hoofd gezien dat er de laatste 8 jaar grote woningprojecten zijn gestart danwel opgeleverd (Wilhelminaplein, Andreas Anseble, Laan der Spartaan, Bos en Lommerplein. De concentratie woningen is aan de ring West significant toegenomen. Voorts wordt over het hoofd gezien dat er een ministerieel besluit ligt voor wat betreft de vestiging van scholen, kinderdagverblijven en/of naschoolse opvang nabij een snelweg. Wat de verhoging van de snelheid betekent voor de gezondheidszorg laat zich raden, ongeacht of auto's schoner zijn geworden. De doorstroming van het verkeer over het kleine stukje snelweg weegt niet op tegen de impact die dit heeft op de gezondheidszorg. Gezondheidszorg wordt duurder. Dit confliteert op het voorgenomen besluit om de snelheid te verhogen. Wat ook niet in ogenschouw wordt genomen is de filevorming. Leidt verhoging van de snelheid op dit drukke stukje snelweg immers niet tot meer filevorming?
32		Het is bijna onmogelijk om hard te rijden op dit stuk. 80 is voldoende. Bovendien zijn er geen geluiswallen tussen het Andreas ensemble en de A10, waardoor geluids hinder enorm gaat toenemen.
33		De luchtkwaliteit verslechterd, boven grens WHO!
34		Zie 11
35		Zie 11
36		Zie 11

37		Mensen met COPD zijn weer de klos. Ik vind dat er dadelijk doordat deze mensen korter leven sprake is van: DOOD DOOR SCHULD. Ik hoop dat een advocaat de minister wil aanpakken.
38	1a	Het rapport 'Verhoging maximumsnelheid 80km zones naar 100 km/h. Effecten op de luchtkwaliteit' richt zich op de effecten op de concentraties stikstofdioxide (NO2) en fijn stof (PM10) van drie, respectievelijk twee snelheidsregimes op de A10 West in de jaren 2012 en 2015. Geconcludeerd wordt dat er bij alle beschouwde regimes een dalende trend waarneembaar is, dat de daling bij 80 km/h nauwelijks groter is dan bij 100 km/h en dat alle gevonden concentraties ruim onder de norm liggen. Hierbij wordt over het hoofd gezien dat:
38	1b	- de norm voor PM10 (40 microgram per kubieke meter lucht, jaargemiddeld) geen 'veilige' norm is: de wereldgezondheidsorganisatie (WHO) beveelt een tweemaal lagere norm aan, inclusief de aantekening dat er geen 'veilige' norm bestaat (in de zin van een no adverse effect level).
38	1c	- gezondheidsschade vermoedelijk vooral veroorzaakt wordt door de fractie kleinere deeltjes in het PM10 (dus PM2,5, PM1 en PM0,1).
38	1d	- de emissie daarvan bij hogere snelheid en motorbelasting juist significant toeneemt (Wehner B. et al., 2009 Aerosol number size distributions within the exhaust plume of a diesel and a gasoline passenger car under on-road conditions and determination of emission factors. Atmospheric Environment 43, Issue 6, pp 1235-1245). Het rapport kan daarom geen voldoende onderbouwing vormen voor het te nemen besluit. Het is bekend dat NO2 een goede voorspeller is voor allerlei overige emissies door wegverkeer. In het licht van het bovenstaande is een daling van 11% in de NO2-concentratie dan ook verre te prefereren boven een daling van slechts 9%.
38	2	Het rapport 'Verhoging maximumsnelheid 80km zones naar 100 km/h. Effecten op de luchtkwaliteit' maakt niet duidelijk of bij de berekeningen in aanmerking is genomen dat de verkeersintensiteit op de A10 West tussen 2011 en 2015 vermoedelijk zal toenemen. Indien dat niet het geval is zal het effect van de snelheidsverhoging op de concentraties van NO2 en (ultra)fijn stof groter zijn dan aangegeven.
39		Enkele jaren geleden ben ik in de baarsjes gaan wonen na mij eerst georiënteerd te hebben op de last die je hebt van de snelweg. Bij sommige windstanden hoor je rumoer en ruik je de benzinstank, zeker als er weinig blad aan de bomen zit. De frequentie was te behapstukken, zeker met de hoop op een verder terugdringen van overlast van de A10. Nu gebeurt echter het tegenovergestelde. Door de snelheidsverhoging zal de frequentie van overlast hoger worden. Dat zal leiden tot meer stank en herrie. Dat kan leiden tot minder mensen die hier willen wonen, waardoor mijn mogelijkheid om te vertrekken minder groot wordt. Uw mobiliteitsplannen vangen mij zo in een buurt waar de leefkwaliteit er niet op vooruit zal gaan.
40	1	pagina 10 (document "Verhoging maximumsnelheid 80-km zones naar 100 kmh, Effecten op luchtkwaliteit (RWS, november 2011)") geeft aan een 30% reductie in NOx. De conclusie om naar 100km/h te verhogen is derhalve alleen al onjuist
40	2	De aansluiting van de overlopers naar de A5 zullen veroorzaken dat vanuit noordelijke richting 80km/h de standaard wordt. In de bocht bij de Nieuwe Meer is het verkeer (de meeste berijders) niet in staat om 100km/h te rijden. Daar zal sowieso 80km/h gereden moeten worden. Waarom zouden we voor die paar km tussen de overlopen in de Coentunnel en knooppunt De Nieuwe Meer naar 100km/h versnellen en wederom afremmen. Dit zal de concentratie NOx en fijnstof zeker verhogen.

40	3	pagina 10 (document "Verhoging maximumsnelheid 80-km zones naar 100 kmh, Effecten op luchtkwaliteit (RWS, november 2011)") geeft aan een 30% reductie in NOx. Waarom zouden we dan naar 100km/h gaan als we (reactie niet volledig ingevuld)
41	1	Menselijke belangen gaan altijd boven zakelijke belangen
41	2	De huidige situatie werkt prima voor het verkeer, als je er rijdt passen 99 % hun rijdstijl aan. Het houdt de situatie overzichtelijk, daardoor veiliger en beter voor omwonende. Op alle aansluitende wegen mag je maar 100 km en zo zak je langzaam in snelheid naar woon-werk gebied.
42	1	Informatiebron [4], het onderzoek van Grontmij, is een concept-rapport en is daarmee niet goedgekeurd noch gevalideerd.
42	2	De aannames over de samenstelling van het wegverkeer tussen 2011 en 2015 zijn niet onderbouwd en hebben een onzekerheid in zich. Mogelijk is de samenstelling te gunstig aangenomen. Dit is niet te controleren omdat de samenstelling niet staat vermeld.
42	3	Berekeningen brengen per definitie een onzekerheid met zich mee. De onzekerheid in de gepresenteerde berekeningen is niet weergegeven. Een 95%-betrouwbaarheidsmarge (bandbreedte) moet worden weergegeven om aan te tonen of het risico voor bewoners op overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen aanwezig is.
42	4	Langs de A10-west bevinden zich deels woningen op slechts circa 10 m van de rijksweg (o.a. Jephtrastraat). Het (gezondheids)effect voor deze bewoners is nergens meegenomen. Het is volstrekt onduidelijk of bij deze woningen de luchtkwaliteitsnorm wordt overschreden.
42	5	Vooralsnog verzoek ik u om na 2 juli 2012 de maximumsnelheid van 80 km/h aan te houden, totdat Rijkswaterstaat beter heeft onderbouwd dat de luchtkwaliteitseffecten niet schadelijk zijn voor de gezondheid van bewoners, en totdat alle bestuursrechtelijke procedures zijn doorlopen.
43	1	Het is een illusie, dat het verhogen van de snelheid van 80 naar 100 km/uur de doorstroom zal bevorderen, de file's zullen niet minder worden, eerder meer.
43	2	Ja, de luchtkwaliteit mag dan wel vlg de uitgevoerde metingen wat verbeterd zijn , het is nog lang niet goed! Sinds ik 5 jaar geleden in Amsterdam-West ben komen wonen (vanuit Brabant) is mijn gezondheid (chronische bronchitis) sterk achteruit gegaan en heb ik dagelijks medicatie nodig, het hele jaar door. Voorheen, in Brabant, was dat slechts 3 (winter) maanden per jaar. Er wonen hier in West, vlak langs de ringweg, talloze gezinnen met kinderen, die dagelijks last hebben van geluidsoverlast en de matige luchtkwaliteit. Is de gezondheid van deze kinderen (en overige bewoners) niet kostbaar genoeg, om de snelheid NIET te verhogen?
43	3	Als we het hebben over zorgen dat kinderen fit naar school gaan, hoort daar óók een goede nachtrust bij, die verstoord wordt door verkeersgeluidsoverlast. Ondanks dat kinderen er vaak doorheen slapen, hören ze wel alles en dat veroorzaakt onrust in hun hoofd.
43	4	Hoewel ik nog een stuk van de ringweg af woon, hoor ik het verkeer wel, vooral later op de avond en vroeg in de ochtend (vanaf 05:00, dan ben ik vaak al wakker) Daarnaast valt me op, dat ik wekelijks de vensterbanken in huis moet schoonmaken, omdat er een laagje fijne zwarte poeder ligt. Ook bij het ramenlappen is het water na het wassen van één raam al pikzwart. Dat zijn tastbare tekens, dat de luchtkwaliteit nog steeds niet optimaal is!

44		Participant is voor een maximumsnelheid van 80 km, is omwonende, woont op ongeveer 150 m van de ring en wil graag voor zover mogelijk schone lucht inademen.
45	1	De onjuistheden staan in het rapport van RWS: Effecten op luchtkwaliteit. Bladzijde 3: de conclusie luidt dat de luchtkwaliteit is verbeterd in Nederland. Dat wenst participant te betwijfelen.
45	2	De onjuistheden staan in het rapport van RWS: Effecten op luchtkwaliteit. Op diverse websites waaronder vwkweb.nl en zeeburgnieuws.nl wordt de grafiek van pagina 6 in twijfel getrokken, omdat het aantal overschrijdingsdagen van de luchtkwaliteitsnorm toeneemt. Dat rijmt niet met een grafiek die zegt dat de luchtkwaliteit verbetert.
45	3	De onjuistheden staan in het rapport van RWS: Effecten op luchtkwaliteit. Op pagina 12 bij 3.2 in de tabel wordt een toename van NO2 gesignaleerd van 0,8 bij de verhoging van de maximumsnelheid van 80 naar 100 km. Oftewel 20% van 7,5 genoemd bij tabel 3.1 op pagina 11. Ergo, 20% van 7,5 is ongeveer 1,5 en de tabel spreekt op bladzijde 12 over 0,8, daarbij moet rekening gehouden worden met het kwadratisch toenemen van brandstofverbruik bij een hogere snelheid. Weliswaar wordt op pagina 12 bovenaan genoemd 30% afname van vervuiling, maar dat kan toch het verschil niet verklaren. Bovendien wordt gesproken over NO2 zonder trajectcontrole. Aangenomen mag worden dat de auto's harder rijden dan 100 km.
45	4	De onjuistheden staan in het rapport van RWS: Effecten op luchtkwaliteit. Bij figuur 8 op bladzijde 13 is a) de hoogte van de norm onduidelijk en b) hoe rekening wordt gehouden met de overschrijdingsdagen is eveneens onduidelijk.
45	5	Ten aanzien van figuur 18 op bladzijde 29 zijn de vragen: a. Hoe is hier rekening gehouden met loef- en lijzijde van de A10? b. De grafiek constateert dat op 1000 m afstand van de snelweg de vervuiling terug is op het niveau van de achtergrondconcentratie. De vraag is hoe de achtergrondconcentratie tot stand komt? Is deze figuur wel correct gezien het hoge niveau van de achtergrondvervuiling. Hierbij komt de vraag op of de grafiek wel correct is.
45	6	Op pagina 31 is de constatering in de eerste alinea zeer ernstig, namelijk dat geen rekening is gehouden met de toename van de achtergrondconcentraties.
45	7	Zijn er zaken en/of belangen over het hoofd gezien? Ja. Persoonlijke belangen. Het belang van mensen met luchtwegklachten, COPD. In de hele nota komt het woord COPD niet voor. Bij de belangen van de mensen in Amsterdam behoren ook de belangen van mensen met luchtwegklachten te worden meegewogen.
45	8	Het is zeer ernstig dat wij voor snelheidsverhoging pleiten terwijl het gevolg is dat daardoor de CO2 toeneemt. Het woord klimaatverandering komt niet voor in de nota. Het doorgaand verkeer op de A10 en op de gehele ring bestaat uit mensen die door Amsterdam rijden. Waarom kunnen die mensen niet gewoon 80 km blijven rijden langs de woonwijken? Spreker pleit derhalve voor het invoeren van 80 km op de gehele ring A10.
46		Het is kortetermijndenken. De VVD is al demissionair en straks komt een SP-GroenLinks etc.-regering en dan wordt het weer 80 km. Het gaat om het geluid. Er worden niet opnieuw metingen gedaan. Omdat een paar mensen harder willen rijden, worden heel veel mensen met meer geluidsoverlast opgezadeld.
47		Er zijn geen geluidsschermen geplaatst in het verleden vanwege de snelheidsverlaging naar 80 km per uur. Nu gaat de snelheid naar 100 km en om die reden zouden ter hoogte van de Lelielaan geluidsschermen moeten worden geplaatst.

48		Er wordt te weinig rekening gehouden met de verandering van de dynamiek van het verkeer. Op het moment dat het verkeer 100 km gaat rijden, heeft men meer te maken met remmend en optrekkend verkeer. Daardoor is er meer geluidsoverlast en verslechtering van de luchtkwaliteit dan in het rapport is opgenomen.
49		De belangen van de omwonenden zijn over het hoofd gezien. Zoontje is vier jaar en zit vlakbij op de 7e Montessorischool aan de Nachtwachtlaan, samen met 600 andere kinderen, maximaal dertig meter van de ring verwijderd: letterlijk onder de rook van de A10. Dit argument is met name gericht op de jonge leeftijd van de kinderen: een leeftijd waarop kinderen extra gevoelig zijn voor de inname van schadelijke stoffen. Met veel bezorgde ouders gesproken die bang zijn dat de luchtkwaliteit zodanig verslechtert dat de kinderen onnodige gezondheidsrisico's lopen. Participant is een van die bezorgde ouders. Voor de paar minuten tijdwinst, is het potentieel gevaarlijk voor de gezondheid. Dit argument zou veel zwaarder moeten wegen in deze politieke beslissing.
50	1	Er zijn zaken minder belangrijk geacht, zoals de gezondheid van jonge kinderen die dagelijks naar school gaan op scholen die langs de A10 liggen, zoals de 7e Montessorischool en de Bokkesprong.
50	2	De NO2 en de zeer kleine deeltjes zijn heel gevaarlijk zoals meerdere onderzoeken van Milieudefensie en anderen al vaker hebben uitgewezen. Alles wat vermeden kan worden moet in acht worden genomen. Zeker gezien de situatie dat er meerdere scholen op het traject liggen.
50	3	Er is geen winst voor de automobilisten dat ze van 80 naar 100 mogen. Er is geen snellere reistijd en het is slechter voor de doorstroming van het verkeer. In het verleden waren er meer files op het traject en de 80-kilometerzone heeft het deels verholpen
50	4	Het traject gaat door een dichtbevolkt gebied en heeft effect op alle omwonenden. Er is geen steekhoudend argument om de snelheid op te voeren. Een geldige reden hiervoor ontbreekt, terwijl deze keuze wel een zeer schadelijk effect heeft op alle omwonenden, waaronder veel jonge kinderen.
51		Zorgen over de luchtkwaliteit: deze zal verslechteren. Het wordt onder de norm, maar alsnog wordt het hoger. De norm wordt vaak overschreden, ook omdat de maximumsnelheid van 100 km vaak wordt overschreden. Vooral bezorgd over gezondheidsrisico's. De balans is zoek tussen een beetje tijdwinst en economische winst ten opzichte van veel grotere gezondheidsrisico's van mensen. De gezondheid wordt ondergeschikt gemaakt aan geld: er wordt voorbijgegaan aan de gezondheid van mensen. De tijdwinst is minimaal. De schade aan mensen is veel groter. Het verschil tussen 80 en 100 km is significant qua geluid.
52	1	Zorgen over de luchtkwaliteit: deze zal verslechteren. Het wordt onder de norm, maar alsnog wordt het hoger. De norm wordt vaak overschreden, ook omdat de maximumsnelheid van 100 km vaak wordt overschreden.
52	2	Vooral bezorgd over gezondheidsrisico's. De balans is zoek tussen een beetje tijdwinst en economische winst ten opzichte van veel grotere gezondheidsrisico's van mensen. De gezondheid wordt ondergeschikt gemaakt aan geld: er wordt voorbijgegaan aan de gezondheid van mensen. De tijdwinst is minimaal. De schade aan mensen is veel groter.

52	3	Het verschil tussen 80 en 100 km is significant qua geluid.
53	1	Over het hoofd gezien: Gezondheidsbelang, sowieso luchtkwaliteit, maar in het bijzonder voor mensen met longproblemen en/of cara en voor de opgroeiende kinderen is het een verhoogd risico. Er zijn vraagtekens bij de verhoging. Het idee is dat er iets wordt doorgevoerd zonder dat het effect op de gezondheid goed is gemeten.
53	2	Als de snelheid omhooggaat, beïnvloedt dit de waarde van de huizen negatief. Participant is daar niet komen wonen op basis van een dichtbij liggende weg waarop 100 km per uur wordt gereden
53	3	De A10 en A12 zijn al aandachtsgebieden van het Astmafonds. Waarom juist op deze wegen, terwijl ze de slechtste luchtkwaliteit van Nederland hebben, de snelheid verhogen?
54	1	Door de hogere snelheid zal er een toename zijn van vervuiling door fijnstof, waarvan is gebleken dat deze is verminderd door een lagere maximumsnelheid. Hierdoor worden onze belangen als omwonenden en als gebruikers van de ring geschaad, met name wat betreft onze gezondheid en die van onze kinderen.
54	2	Bij de overgang van 100 naar 80 km/uur is de verkeersveiligheid in belangrijke mate toegenomen. Wij vrezen dat de veiligheid weer zal verminderen door deze maatregel.
54	3	De tijdwinst van deze maatregel weegt niet op tegen de grote nadelen hiervan. De verhouding tussen de geringe snelheidswinst en de gezondheidsschade is volkomen scheef. Wij horen van alle kanten dat wij zorgvuldig moeten omgaan met het milieu. Deze maatregel past daar niet in.
55		zie 11
56		zie 11
57	1	Er bestaat enige inconsistentie tussen het voornemen van de minister en het akoestisch onderzoek op referentiepunten voor A10 km 21.2 tot km 27.2. Volgens dit rapport gelden er andere tijden voor de term 'overdag', namelijk vanaf 07.00 uur terwijl de minister voorstelt om de hogere snelheid om 06.00 uur te laten ingaan. In de redenering dat de snelheid overdag omhoog kan, past een begintijd van 07.00 uur beter dan 06.00 uur. Het uur van 06.00 tot 07.00 uur hoort nog bij de nacht, waarvoor een toeslag van 10 dB geldt. Daarom kan een hogere snelheid beter vanaf 07.00 worden ingevoerd.
57	2	Door het hanteren van een nachtelijke aanvangstijd van de hogere maximumsnelheid, wordt mijn belang van een ongestoorde nachtrust over het hoofd gezien.
57	3	Een ander punt is dat op het deel van het traject waarlangs ik woon, een hogere geluidsbelasting wordt verwacht per 2015 in verband met de capaciteitsuitbreiding van de Coentunnel. Nu wordt al verwacht dat de geluidsbelasting een overschrijding van het GPP zal laten zien. Ook hier wordt mijn belang geschaad.
57	4	Het deel van de Spaarndammerdijk waar ik woon, is beschermd stadsgezicht. Hierdoor is er geen mogelijkheid voor de bewoners voor woningaanpassing. Ik vraag om hiermee rekening te houden en de bewoners tegemoet te komen met geluidswerende maatregelen
58	1	Ja. Ik vind dat de meetgegevens geen recht doen aan de situatie. Hierbij verwijs ik naar de OMI-kaarten van het KNMI.

58	2	Ik vind dat de veiligheid van de bewoners over het hoofd wordt gezien. Het gaat niet alleen om de 100 km/uur, maar ook de omgevingsdruk wordt hoger. Er ontstaat meer filedruk door de verhoogde snelheid, waardoor de omgevingsdruk wordt beïnvloedt. Bij het Bos en Lommerplein zijn twee toe- en afritten. Op de onderliggende wegen staat het verkeer regelmatig vast. Als de snelheid op de A10-West 100 km/uur wordt zal het nog drukker worden op de toevoerwegen. Hiervoor zullen voorzieningen moeten worden getroffen zoals stoplichten, waardoor het publiek meer overlast ondervindt.
59	1	Er wordt gesteld dat de verkeersemisaties NOx als gevolg van de 80 km-zone waren gedaald met ongeveer 30%. Ik heb dat nagerekend. Als je met een auto van 80 naar 100 km/uur gaat, gaat de snelheid met 25% omhoog, maar de luchtweerstand die de auto moet overwinnen om de hogere snelheid te halen, gaat met 56% omhoog. Ik begrijp niet dat in zo'n vervuilde omgeving (zie OMI-afbeeldingen van het KNMI) als hier in Amsterdam, niet alles wordt gedaan om de vervuiling terug te dringen.
59	2	Het belang van mijn persoonlijke luchtkwaliteit in mijn huis wordt genegeerd. Ik heb de indruk dat ik nu, sinds in 2005 de maximumsnelheid van 80 km/uur is ingevoerd, minder stof in mijn huis heb. Het is dus niet in mijn belang dat deze maatregel wordt teruggedraaid. In figuur 7 op pagina 13, wordt een daling aangegeven van de concentraties NO2. Deze tabel wekt de indruk dat de verschillen heel groot worden in de periode van 2011 tot 2015. In werkelijkheid gaat deze lijn niet omlaag naar bijna nul, maar van 37,5 naar rond de 35 ug/m3. Dat is verwarrend en misleidend. Bovendien is het verschil tussen de rode en de blauw lijn geen 30%, zoals wordt aangegeven in het rapport.
59	3	De winst van een hogere snelheid over het korte stukje van 6 km weegt niet op tegen de extra vervuiling waarmee de omwonenden worden geconfronteerd.
60	1	Enkele jaren geleden is de maximumsnelheid teruggebracht van 100 km/uur naar 80 km/uur, in verband met onder meer het verbeteren van de luchtkwaliteit, verminderen van geluidsoverlast en verbetering van de verkeersdoorstroming. Het is dubieus dat deze argumenten binnen luttele jaren allemaal blijkbaar niet meer van toepassing zijn. Mijn belang is gezondheid, voorkomen van geluidsoverlast en het kunnen vertrouwen op de overheid. Ik heb onlangs een appartement gekocht in het Andreas Ensemble dus ik ga op enkele tientallen meters afstand van de A10 wonen. Een van de overwegingen om zo dicht bij de snelweg woningen te bouwen, was dat een goede luchtkwaliteit en een acceptabel niveau van geluidsoverlast waren gegarandeerd door het stadsdeel. Daarom is er ook geen geluidsscherm aangelegd. Nu ben ik onaangenaam verrast en voel ik mij bedrogen door deze maatregel, waardoor ik in mijn belangen word geschaad.
60	2	Het is curieus dat de Rijksoverheid als maatregel heeft dat op rustige tijden de snelheid op de snelwegen wordt verhoogd en er op drukke tijden een lagere snelheid geldt. In die redenering zou de snelheid op de A10-West tussen 06.00 uur 's ochtends en 19.00 uur dus eerder omlaag moeten dan omhoog. Deze maatregel stelt juist het tegenovergestelde voor, namelijk dat op momenten dat er veel verkeer is, sneller mag worden gereden. Ik wil beslist geen pleidooi houden voor 100 km/uur in de nacht, maar dat dag en nacht een maximumsnelheid van 80 km wordt aangehouden. Indien het de ambitie is om de verkeersdoorstroming op de A10 te kunnen garanderen, vraag ik mij af waarom men niet aansluit bij het voorstel voor ondertunneling zoals voor de Zuidas. Het pluspunt daarvan is hetzelfde als bij Amsterdam Zuid, namelijk dat er kostbare bouwgrond mee wordt gewonnen.



61		De verhoging van de maximumsnelheid gaat ten koste van de luchtkwaliteit en vergroot de geluidshinder. Dit staat niet in verhouding tot de 'winst' van een hogere maximumsnelheid.
62	1	Ik heb geen rapporten gezien, maar alleen een aankondiging van deze inloopavond. Verder was het bij niemand, ook niet van de huurdersvereniging van de Nachtwachtlaan bekend.
62	2	De belangen van de bewoners langs de A10-West worden geschaad. Deze maatregel gaat in tegen eerder gemaakte afspraken. Er zijn veel vergaderingen geweest in de tijd dat de A10 een doorgaande weg werd. Er zijn toen hoge schermen beloofd die pas tien jaar geleden zijn geplaatst. Ook heeft de woningeigenaar dubbele beglazing aangebracht. In 2005 is de maximumsnelheid verlaagd naar 80 km/uur. Dit heeft een beetje geholpen, want op de vierde verdieping kan ik nu wel op het balkon zitten. Het is niet stil, maar wel uit te houden. Uit het verleden weet ik nog goed hoe hard het lawaai was toen er nog 100 km/uur werd gereden. De mensen op de hogere verdiepingen hebben nog veel meer last van verkeerslawaai, omdat daar de schermen niet meer helpen. Door de verhoging van de maximumsnelheid worden de belangen van al deze mensen ernstig geschaad.
63	1	Er blijkt uit uw eigen berekeningen dat de luchtkwaliteit verslechterd door de verhoging van de maximumsnelheid op de A10-West in Amsterdam. De Europese normen worden daarbij overschreden.
63	2	De tijdswinst die bereikt wordt door de verhoging van de maximumsnelheid is minimaal.
63	3	De geluidsoverlast en de uitstootconcentraties (achtergrond) rondom de A10-West in Amsterdam nemen toe door de snelheidsverhoging en de dynamiek in het verkeer verandert ten negatieve en leidt tot zwaardere ongevallen.
64	1	Wat wordt over het hoofd gezien: De doelstellingen voor CO2 reductie en doelstellingen voor schone lucht.
64	2	Zijn er nog effecten op de verkeersveiligheid die meegewogen zouden moeten worden? Het lijkt me niet onwaarschijnlijk dat er minder ongevallen zijn indien er 80 km/u gereden wordt.
64	3	Jarenlang heeft de overheid ons wijs gemaakt dat we minder hard moeten rijden voor schonere lucht, minder geluidsoverlast en efficiëntere verbranding. En dat zou nu niet meer kloppen?
64	4	Waarom de verbetering van (te slechte) luchtkwaliteit van de afgelopen jaren direct benutten om nu sneller te rijden? Waarom de lucht niet nog schoner? De resultaten naar gezondheidseffecten voor met name kinderen zijn toch overtuigend genoeg?
64	5	De huidige beleidskeuze om nog geen minuut tijdswinst te laten prevaleren boven de gezondheid en permanente overlast voor duizenden bewoners is voor mij onbegrijpelijk.
64	6	De overheid maakt op deze manier geen bestendige, consistente indruk met haar beleid.
65		De A10 west is het enige stuk ringweg, die door de woonwijken gaat. De woon/luchtkwaliteit zal er zeker niet beter op worden en de geluidsoverlast zal toenemen. Daar hoef je geen technisch expert voor te zijn. Ik ben tegen deze snelheidsverhoging.

66	1	Het is niet alleen de vervuiling maar ook de geluidshinder die verminderd door het minder hard rijden. Wat ik ook erg belangrijk vindt is dat het allemaal geld kost om de 100 km. weer in te voeren. Borden en allerlei andere aanpassingen kosten veel geld die we momenteel beter voor andere dingen kunnen gebruiken. Er gaat al onnodig veel geld naar het weg net dit hoeven ze niet voor dit soort onbelangrijke maatregelen weer te verhogen. Hou de dingen lekker hoe ze zijn.
66	2	Het is toch heel vreemd dat als de maatregel gewerkt heeft om de luchtvervuiling te verminderen om de maatregel vervolgens af te schaffen. De bedoeling is om zoveel mogelijk luchtvervuiling tegen te gaan en niet kansen te creëren om die weer te verhogen. Als er ruimte is dan is dat alleen maar een voordeel niet een reden om weer vervuiling te vergroten.
67		Ik weet niet of er onjuistheden in staan. Wat me wel opvalt is een grafiek in het RWS-document dat de basis vormt onder deze maatregel ("Verhoging maximumsnelheid 80-km zones naar 100 km/h, Effecten op luchtkwaliteit (Rijkswaterstaat, nov. 2011)"). Op blz 13 staat in figuur 7 de concentratie NO2 voor de verschillende maximum snelheden. Tot 2012 is dat voor 100km/h een licht stijgende lijn. Vanaf 2012 maakt deze lijn ineens een knik naar beneden, die keurig evenredig blijft dalen tot 2015. Mijn vraag: waarop is die plotselinge omslag (in de toekomst) gebaseerd? Het Grontmij/DVS-rapport waarop deze grafiek volgens de tekst weer gebaseerd lijkt te zijn ("Milieuonderzoek uitrol 130 km/uur. Fase 2. Grontmij/DVS. 18 oktober 2011. Concept"), kan ik online niet vinden.
68	1	Hetvolgende is onjuist De berekende gegevens over de luchtkwaliteit waarmee het besluit wordt onderbouwd, komen niet overeen met de werkelijke gemeten waarden.
68	2	Hetvolgende is onjuist De veronderstellingen t.a.v. de verkeersveiligheid bij een verandering van 80km naar 100km op een soort traject als de A10 zijn gebaseerd onjuiste en onvolledige uitgangspunten.
68	3	Uit de berekeningen blijkt dat de luchtkwaliteit slechter wordt door de verhoging van de maximumsnelheid op de A10-West in Amsterdam. Deze extra uitstoot is volgens de stukken geen probleem omdat de luchtkwaliteit op termijn (2015) toch onder de grenswaarden komt. Ook als dit juist zou zijn, gaat het hier om een onnodige verslechtering die wel degelijk effecten heeft op de luchtkwaliteit in mijn leefomgeving, met negatieve effecten voor de gezondheid.
68	4	Uit de meest recente beleidsstudie van het PBL (PBL 500092001) blijkt dat met de huidige normen voor de luchtkwaliteit, de kosten van luchtverontreiniging aanzienlijk zijn. De baten van strengere emissieplafonds voor luchtverontreinigende stoffen wegen volgens deze studie ruimschoots op tegen de kosten. Uit deze studie blijkt bovendien dat ook met de huidige normen de negatieve effecten op de gezondheid groot zijn.
68	5	De schadelijkheid van bijvoorbeeld de uitstoot van dieselmotoren steeds duidelijker (zie IARC Monographs, Volume 105). Dat wordt niet meegewogen.
68	6	De berekeningen van de luchtkwaliteit houden onvoldoende rekening met de veranderende dynamiek van het snelweg-verkeer bij snelheidsverhogingen. Bovendien houden de berekeningen geen rekening met de specifieke situatie op de A10, met een groot aantal zeer drukke opritten en afritten, met veel invoegend en uitvoegend verkeer.
68	7	De geluidsoverlast rondom de A10-West in Amsterdam neemt toe door de snelheidsverhoging. Dit geluid vermindert niet door schonere of elektrische auto's.
68	8	De extra emissies die door deze snelheidsverhoging ontstaan, gaan op in de achtergrondconcentratie. Hierdoor wordt de achtergrondconcentratie in een ruim gebied rondom de snelweg hoger.

68	9	De verhoging van de maximumsnelheid en een grotere verkeersdynamiek leiden tot meer en zwaardere ongelukken.
68	10	De procedure is onduidelijk voor direct betrokkenen. De website van CPP is hier niet duidelijk over. Nergens op de website of in de advertentie staat op grond van welke artikelen van de Awb - of welke andere wet of regeling dan ook – een reactie mag worden ingediend. Dat is m.i. een onoverkomelijk omissie. Het dient vooraf voor iedereen bekend te zijn welke procedure wordt gevolgd.
68	11	Gezien de maatschappelijke onrust en de grote impact op de gezondheid van betrokkenen, is een procedure waarbij pas formeel bezwaar kan worden nadat de maatregel als is ingevoerd, geen passende procedure.
68	12	De gevolgde procedure voldoet niet aan de eigen 'Code publieksparticipatie Sneller en Beter' van het CPP (zie bijlage1), die het participatietraject organiseert. Betrokkenen mogen van de overheid verwachten dat het CPP handelt volgens de eigen code. Zelfs als de procedure formeel juist is, is voor betrokkenen een misleidend traject gevolgd gezien de code van het CPP.
68	13	Er wordt geen inzichtelijk afweging gemaakt tussen baten en lasten, voordelen en nadelen. Van de overheid mag deze zorgvuldige afweging verwacht worden, zodat betrokkenen op een goede manier kunnen inspreken/reageren.
68	14	Door een reactie te verzenden ga ik akkoord met de werkwijze ten aanzien van mijn inspraakreactie door het CPP. Ik ga niet akkoord procedurele manco's waarop in in deze reactie wijs.
69		Zie reactie 11
70	1	De luchtkwaliteit verslechtert: Uit uw eigen berekeningen blijkt dat de luchtkwaliteit slechter wordt door de verhoging van de maximumsnelheid op de A10-West in Amsterdam. Deze extra uitstoot is volgens u geen probleem omdat de luchtkwaliteit op termijn (2015) toch onder de grenswaarden komt. Ook als u hiermee gelijk krijgt, gaat het hier om een onnodige verslechtering die wel degelijk effecten heeft op de luchtkwaliteit in mijn leefomgeving. Bovendien gaat u er hierbij aan voorbij dat de wettelijke norm die nagestreefd wordt geen gezondheidsnorm is, maar een compromis wat op termijn door strengere normen vervangen zal worden. Door de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) wordt een veel lagere norm nagestreefd. Voor fijnstof bestaat geen veilige ondergrens, minder uitstoot is altijd beter. Recente onderzoeken wijzen juist uit dat het verkeer de meest schadelijke componenten fijnstof uitstoot.
70	2	De Europese luchtkwaliteitsnormen worden overschreden: De cijfers over de luchtkwaliteit langs de A10-West, afkomstig van een meetstation van de GGD-Amsterdam geven aan dat de grenswaarden nu fors overschreven worden. De gemeten waarden zijn 55 µg/m3 NO2 (waar 40 µg/m3 de grenswaarde is) en 44 overschrijdingsdagen voor PM10 (waar 35 dagen het maximum is). Voor NO2 is bekend dat de trend een afname van 0,7 µg/m3 per jaar is. Daarmee zullen de grenswaarden langs de A10-West niet gehaald worden in 2015. Een maatregel die voor extra uitstoot zorgt, is dan ook niet op zijn plaats!

70	3	De dynamiek in het verkeer verandert nadelig: De berekeningen van de luchtkwaliteit op de A10-West in Amsterdam houden onvoldoende rekening met de veranderende dynamiek in het snelwegverkeer bij snelheidsverhogingen. Op de 80 km/h-trajecten geldt voor al het verkeer dezelfde maximumsnelheid, omdat ook vrachtwagens 80 km/h als maximumsnelheid hebben. Bij een verhoging naar 100 km/h zullen auto's en vrachtwagens elkaar moeten inhalen en ontstaat meer dynamiek in het verkeer. Hierdoor neemt de capaciteit van de weg af, de uitstoot van emissies toe. Het model houdt geen rekening met de extra emissies die het optrekken veroorzaakt, maar rekent met gemiddelde snelheden. Meer geluidsoverlast: De geluidsoverlast rondom de A10-West in Amsterdam neemt toe door de snelheidsverhoging. De rolweerstand van voertuigen wordt groter en de daardoor wordt er meer geluid geproduceerd, vooral door de banden. Dit geluid zal niet verminderen door schonere of elektrische auto's.
70	4	Achtergrondconcentraties stijgen en benadelen een grote groep mensen: De extra emissies die door deze snelheidsverhoging ontstaan, gaan op in de achtergrondconcentratie. Hierdoor wordt de achtergrondconcentratie in een ruim gebied rondom de snelweg hoger. Daardoor krijgt een groter aantal mensen te maken met een slechtere luchtkwaliteit, zonder dat dit rekenkundig aan de weg kan worden toegewezen. De gevolgen hiervan zijn echter wel merkbaar.
70	5	Afname van de verkeersveiligheid: De verhoging van de maximumsnelheid en een grotere verkeersdynamiek leiden tot meer en zwaardere ongelukken.
70	6	De tijdswinst die bereikt wordt door de verhoging van de maximumsnelheid is minimaal. Het traject bestaat uit enkele kilometers, waardoor de reistijd maximaal 1 tot 2 minuten afneemt. In de rapporten die dit plan onderbouwen staat echter geen voorspelling van de toename van de gemiddelde snelheid. Blijkbaar is de verkorting van de daadwerkelijke reistijd geen beleidsdoel, maar gaat het erom dat de automobilist niet langer belemmerd mag worden door een in hun ogen te lage maximumsnelheid. Het gevoel van de automobilist is hierin dus belangrijker dan de gezondheid van de omwonenden.
71	1	Graag wil ik hierbij mijn bezwaren kenbaar maken tegen de door u voorgenomen snelheidsverhoging op een gedeelte van de A10-West in Amsterdam. De verhoogde snelheid heeft verschillende negatieve gevolgen voor mij: De luchtkwaliteit verslechtert, De Europese normen worden overschreden, geen kortere reistijd, meer geluidsoverlast, achtergrondconcentraties stijgen en benadelen een grote groep mensen, afname van de verkeersveiligheid.
71	2	de leefbaarheid in mijn woonomgeving door de verlaging van de maximumsnelheid de afgelopen jaren duidelijk is verbeterd. Het is zonde om deze verbetering op te offeren voor een uiterst kleine winst in reistijd op de snelweg!
72		De beslissingen lijken nu juist maar op de lange termijn zullen veel negatieve gevolgen hebben.
73		Ja ,naar mijn mening moet de A10 (ring) op meer bewoonde gebieden,met name de zuidas terug van 100 km/u naar 80 km/u.Er wonen bijna 1 miljoen mensen binnen of rond de ring,die ook nog eens de milieubelasting van een (veel te) groot vliegveld,namelijk Schiphol te verduren hebben.

74	1	Ik heb toen ik ging studeren ook in de flats op de nachtwachtlaan gewoond. Dus ik weet uit eigen ervaring wat het betekent als de maximale snelheid op de ring hoger wordt want toen was het maximum hoger (niet 130 maar zeker 100, misschien zelfs 120 weet ik niet meer zeker). In ieder geval ben ik als huidig bewoner (en dagelijks gebruiker van het stuk A10) fel tegen een verhoging van de maximum snelheid. Het scheelt enorm in de herrie en fijnstof en roet. En ik weet dat uit eigen hand.
74	2	Bovendien gaat de waarde van mijn woning (die toch al gekelderd is) er niet op vooruit door deze actie dus ik wordt financieel ook benadeeld. Nee, nee, nee, nee, nee!
75	1	Opmerkelijk dat de metingen/berekeningen niet terugkijken naar het moment waarop de 80 km werd ingevoerd. Dat zou inzicht kunnen geven in het daadwerkelijk effect van de maatregel ipv berekeningen op basis van modellen.
75	2	Zoals in mijn bijgevoegde bijdrage ziet u het negatieve effect op de inspanningen van het Amsterdamse bestuur om de luchtkwaliteit te verbeteren over het hoofd. Geen enkele bewoner zal deze pogingen nog serieus nemen. Hun inspanning (ook financieel) wordt door u teniet gedaan.
75	3a	Denkt u dat er nog iemand te porren is om zijn benzine/diesel auto om te ruilen voor een elektrisch exemplaar? Het is onhandig (je kunt er nog niet erg ver mee rijden en het is altijd puzzelen waar hij weer opgeladen kan worden) en behoorlijk duur. Maar voor een beter milieu willen sommige voorlopers zich wel inzetten. Voorlopers die we nodig hebben om de stad op langere termijn leefbaar te houden.
75	3b	Nu dus niet meer: zodra de luchtkwaliteit verbetert komt de Rijksoverheid met een maatregel die de gecreëerde ruimte verbruikt in plaats van koestert. Omdat dat "beter past bij het ontwerp van de weg". Het is bijna niet serieus te nemen. Maar de boodschap van de overheid aan de burger is helder: u verbetert het milieu en wij brengen het vervolgens weer op het oude niveau.
75	3c	Ik wil u dan ook dringend vragen af te zien van deze onnodige en kortzichtige maatregel waar een volstrekt verkeerd signaal van uitgaat.
76		Het is crimineel om als overheid omwonenden langzaam te laten stikken in luchtverontreiniging en herrie. Instelling van een 80 km-zone op de hele A10 ligt daarom meer voor de hand
77	1	In die brief heeft de wethouder aangegeven dat hij zich zorgen maakte over de nadelige gevolgen van de voorgenomen snelheidsverhoging voor de luchtkwaliteit en dus ook voor de gezondheid van de inwoners van Amsterdam. In het bijzonder van de 40 duizend Amsterdammers die langs de A10 in Amsterdam-West wonen. Daarbij heeft de wethouder u gevraagd om de milieueffecten van de snelheidsverhoging gedegen te onderzoeken, met name op de achtergrondconcentraties. In de beantwoording van deze brief en bij uw voornemen om de snelheid op de A10 West per 1 juli aanstaande te verhogen bent u hier helaas aan voorbij gegaan.

77	2	<p>Onze bedenkingen betreffen onder meer de gevolgen die de snelheidsverhoging heeft voor de gezondheid van de inwoners van Amsterdam, met name die in Amsterdam West.</p> <p>Uit onderzoek van de GGD en Universiteit Utrecht uit 2008 blijkt dat de snelheidsverlaging destijds tot een significante afname van vooral de concentraties fijn stof en roet hebben geleid. Het verhogen van de maximumsnelheid zal dus leiden tot hogere concentraties fijn stof, stikstofdioxide en roet in een gebied waar de luchtkwaliteit al slecht is. Metingen op locatie (op enkele meters afstand van woningen aan de A10) van de GGD Amsterdam laten zien dat de toekomstige norm voor stikstofdioxide nog ruimschoots overschreden wordt: de gemiddelde concentratie was in 2011 55 <math>\mu\text{g}/\text{m}^3</math>. daar waar de norm (vanaf 2015) is gesteld op 40 <math>\mu\text{g}/\text{m}^3</math>. De gemeten waarden voor fijn stof liggen maar licht onder de norm.</p>
77	3	<p>Volgens een indicatieve berekening van TNO zal de NO<sub>2</sub>-achtergrondconcentratie in 2015 naar verwachting in heel Amsterdam met 0,1 -0,2 <math>\mu\text{g}/\text{m}^3</math> toenemen, als gevolg van de verschillende voorgenomen snelheidsverhogingen. Dit is vergelijkbaar met het verschoningseffect van de Amsterdamse milieuzone voor het vrachtverkeer. Een maatregel waar de gemeente Amsterdam ca. € 6 miljoen in heeft geïnvesteerd.</p>
77	4	<p>Op basis van twee rapporten concludeert u dat de verhoging van de maximumsnelheid mogelijk is binnen de wettelijke normen voor de /luchtkwaliteit. Het betreft de rapporten</p> <p>'Onderzoek invoering verhoging maximumsnelheid naar 130 km/ho Samenvattende analyse experiment en uitwerking voorstel landelijke snelheidsverhoging' (Rijkswaterstaat, november 2011) en 'Verhoging maximumsnelheid aOkm zones naar 100 km/h. Effecten op luchtkwaliteit' (Rijkswaterstaat, November 2011). Deze onderzoeken stroken op essentiële onderdelen niet met hierboven genoemde eigen metingen en onderzoek. Wij zijn dan ook van mening dat uw onderzoeken onvoldoende inzicht bieden in de effecten op de luchtkwaliteit. Het betreft dan zowel de effecten op de luchtkwaliteit nabij de A10 als die op de achtergrondconcentraties fijn stof en stikstofdioxide van heel Amsterdam.</p>
77	5	<p>Het RIVM onderzoekt momenteel de effecten van de snelheidsverhoging op de achtergrondconcentraties. Helaas zijn de resultaten van dit onderzoek niet tijdig bekend om mee te kunnen nemen in deze zienswijze. In hoeverre de snelheidsverhoging het halen van de wettelijke normen voor luchtkwaliteit onder druk zet en extra investeringen vergt is daarmee thans niet bekend.</p>
77	6	<p>Op 22 december 2011 heeft de Tweede Kamer een motie aangenomen, waarin de regering wordt verzocht om de maximumsnelheid niet te verhogen op trajecten waar extra investeringen voor luchtkwaliteit nodig zijn. Net als voor de A12, zou uitvoering van deze motie betekenen dat de maximumsnelheid van de A10 West dus ook ongewijzigd zou moeten blijven, totdat een snelheidsverhoging mogelijk is zonder extra investeringen. Zie ook uw brief van 8 februari 2012 aan het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Utrecht. Wij menen dan ook dat bij het voorgenomen besluit onvoldoende rekening wordt gehouden met de mogelijke effecten van de snelheidsverhoging op de luchtkwaliteit, de gevolgen daarvan voor de gezondheid van inwoners van Amsterdam, met name de inwoners die in de directe omgeving van de A10 West wonen, en de extra kosten voor zowel Rijkswaterstaat als voor de gemeente Amsterdam om de effecten ongedaan te maken.</p>
77	7	<p>Volgens onze zienswijze dient het voorgenomen verkeersbesluit niet te worden genomen, althans te worden uitgesteld totdat uit onderzoek blijkt dat de wettelijk normen voor luchtkwaliteit door de verhoging van de maximale snelheid bij de ring A10 niet (extra) worden overschreden.</p>

77	8	Wij verzoeken u dan ook het verkeersbesluit niet te nemen, of het besluit in ieder geval uit te stellen tot er meer specifiek inzicht is in de gevolgen hiervan voor de volksgezondheid, de achtergrondconcentraties en de noodzakelijke extra kosten om de negatieve gevolgen van de snelheidsverhoging op de luchtkwaliteit ongedaan te maken. Dit onder meer in het kader van uw beleid om door de snelheidsverhoging geen extra overschrijdingssituaties te veroorzaken en de uitvoering van de motie om de maximumsnelheid niet te verhogen op trajecten waar extra investeringen voor luchtkwaliteit nodig zijn.
78		Langs dit deel van de A10 staan meer woningen zeer dicht langs de snelweg dan waar dan ook. Bovendien kan ik alleen al vanuit mijn woning twee grote scholen zien, die praktisch tegen de ring aanliggen. Ik kan me niet voorstellen dat dit in overweging is genomen, in ieder geval is het raadzaam om dat wel te doen!
79	1a	In de stukken betreffende het voornemen om de dynamische verhoging van de maximumsnelheid naar 100 km/h op de A10 West is er mijns inziens onvoldoende rekening gehouden met de effecten op de gezondheid van de Amsterdamse bewoners, met name op allergisch- en cardiovasculair gebied. Ik wil mij in dit schrijven beperken tot de invloeden op de huid en de longen. De zorgkosten voor eczeem en astmatische bronchitis bedragen meer 950 miljoen euro (peildatum 2005). Dat is 1,4% van de totale kosten voor de gezondheidszorg in Nederland (1). De impact op de kwaliteit van leven buiten beschouwing gelaten, dit mag voor zich spreken. Na het aantonen van genmutaties waardoor de barrière van de huid en luchtwegen verstoord raakt, is de theorie dat factoren van buiten invloed hebben op het ziektebeloop verder wetenschappelijk onderbouwd (2). De correlatie tussen fijnstof (PM10) en aandoeningen als eczeem (3), huidveroudering (4) of astmatische bronchitis (5) werd al eerder in toonaangevende vakbladen gesuggereerd.
79	1b	Kort samengevat kunnen emissiestoffen de huid en de luchtwegen prikkelen bij mensen met aanleg voor allergische klachten door defecten in de huidbarrière. Metingen van TNO tonen aan dat de 80 km zone, bij gelijkblijvende intensiteiten, leidt tot een afname van de verkeersemissies PM10 met 25-35%, een effectieve maatregel van de politiek toentertijd. Er zijn door Rijkswaterstaat indicatieve analyses uitgevoerd om inzicht te krijgen in de effecten van verschillende snelheidsregimes voor de ontwikkeling van de luchtkwaliteit op de 80 km zones in de periode vanaf 2011 tot en met 2015, hier wordt een toename van fijnstof voorspeld. Desondanks is de Minister van Infrastructuur en Milieu voornemens de maximale snelheid op de ringweg A10 West te verhogen van 80km/u naar 100km/u, en dientengevolge een toename van emissiestoffen te trotseren ten koste van eventuele nadelige effecten op de gezondheid. Deze toename zou 'slechts' meetbaar zijn binnen een straal van 100 meter.
79	1c	Gezien enkele scholen en vele woningen zich binnen deze marge bevinden is het mijns inziens een onjuiste stap om een toename van fijnstof te accepteren in tijden dat er discussie plaatsvindt of scholen überhaupt binnen een straal van 300m van een verkeersader gerealiseerd mogen worden. Voorts zijn er steeds meer wooncomplexen nabij de ring A10 ontwikkeld, resulterende in een hoge bevolkingsdichtheid aan de randweg. Dit betreft veelal gezinnen met jonge kinderen die door deze maatregel aan een onnodig hoge concentratie emissiestoffen worden blootgesteld.
79	2	In Amsterdam raakt het de gezondheid van 40.000 omwonenden van de A10, GGD met vette overschrijdingen. Ook Amsterdam wijst op de kosten die zij moeten maken,. Relevant omdat de motie De Rouwe (22-12-2011) vraagt nergens de snelheid te verhogen waar dat geld zou kosten. Gisteren kwam de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO, Nederlandse afdeling heet de Gezondheidsraad) met een rapport met als hoofdconclusie dat dieseluitlaatgassen kankerverwekkend zijn

80		Er wordt voorbijgegaan aan de gevolgen voor het leefklimaat in de stad. Fijnstofuitstoot is al te veel en op deze manier wordt het alleen maar meer. Bovendien vergroot deze maatregel het broeikas-effect. We moeten energiebesparen maar we gaan wel harder rijden op de A10.
81	1	Er lag tijdens de informatiebijeenkomst geen enkel gedegen onderzoeksrapport ter inzage. Ik heb niet kunnen inzien wat de verwachte effecten zijn van de snelheidsverhoging op de gezondheid en leefbaarheid van de directe omgeving van de snelweg, ring A-10 West.
81	2	De gezondheid van de bewoner in de directe omgeving wordt over het hoofd gezien.
81	3	Graag verwijs ik naar uitspraken van Tweede Kamerlid Ineke Van Gent (GL). In Amsterdam raakt het de gezondheid van 40.000 omwonenden van de A10, GGD met vette overschrijdingen. Ook Amsterdam wijst op de kosten die zij moeten maken. Relevant omdat de motie De Rouwe (22-12-2011) vraagt nergens de snelheid te verhogen waar dat geld zou kosten.
81	4	De Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) kwam met een rapport met als hoofdconclusie dat dieseluitlaatgassen kankerverwekkend zijn. Dat uitlaatgassen longziekten veroorzaken en verergeren.
81	5	Verder stoort het me mateloos dat mevrouw Schulz allemaal oneigenlijke argumenten aandraagt om de snelheid te verhogen. Zij zegt dat het aansluit bij het wegenplan. Onzin, de ring A 10 was ooit een doorgaande hoofdweg die op een zeker moment is omgevormd tot snelweg. De weg is dus nooit aangelegd om als snelweg te dienen. Bovendien kost het heel veel geld om de nieuwe methodiek in te voeren. Het raakt de gezondheid van mij, mijn gezin en andere omwonenden, waaronder veel kwetsbare ouderen. Mevrouw Schulz is slechts uit op electoraal gewin. Ik vind het weerzinwekkend dat dat ten koste moet gaan van de gezondheid en levens van anderen.
82	1	De Europese normen worden overschreden: De cijfers over de luchtkwaliteit langs de A10-West, afkomstig van een meetstation van de GGD-Amsterdam geven aan dat de grenswaarden nu fors overschreven worden. De gemeten waarden zijn 55 µg/m3 NO2 (waar 40 µg/m3 de grenswaarde is) en 44 overschrijdingsdagen voor PM10 (waar 35 dagen het maximum is). Voor NO2 is bekend dat de trend een afname van 0,7 µg/m3 per jaar is. Daarmee zullen de grenswaarden langs de A10-West niet gehaald worden in 2015. Een maatregel die voor extra uitstoot zorgt, is dan ook niet op zijn plaats!
82	2	De luchtkwaliteit verslechtert: Uit uw eigen berekeningen blijkt dat de luchtkwaliteit slechter wordt door de verhoging van de maximumsnelheid op de A10-West in Amsterdam. Deze extra uitstoot is volgens u geen probleem omdat de luchtkwaliteit op termijn (2015) toch onder de grenswaarden komt. Ook als u hiermee gelijk krijgt, gaat het hier om een onnodige verslechtering die wel degelijk effecten heeft op de luchtkwaliteit in mijn leefomgeving. Bovendien gaat u er hierbij aan voorbij dat de wettelijke norm die nagestreefd wordt geen gezondheidsnorm is, maar een compromis wat op termijn door strengere normen vervangen zal worden. Door de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) wordt een veel lagere norm nagestreefd. Voor fijnstof bestaat geen veilige ondergrens, minder uitstoot is altijd beter. Recente onderzoeken wijzen juist uit dat het verkeer de meest schadelijke componenten fijnstof uitstoot.
82	3	Lieve Melanie, Schone lucht = minder ziek = meer dagen werkend bijdragen aan de NL economie = gezond oud worden = minder een beroep doen op de gezondheidszorg = met je 67 met pensioen kunnen = tel uit je winst!
83		zie 11
84		zie 11
85	1	zie 11
85	2	toegevoegd aan overschrijding Europese normen: DAARAAN voeg ik nog toe, dat de maximale Europese fijnstof norm al is ingegaan. In 2011 zijn er meer dagen geweest met de maximale overschrijding dan is toegestaan. De RIVM heeft bij de A10 snelweg in Amsterdam West een meetstation. De betreffende cijfers zijn bij RIVM beschikbaar.



85	3	Tot slot wil ik graag opmerken dat er een andere mentaliteit zou moeten worden gepromoot door dit ministerie. De uitstoot van gassen en het leveren van lawaai zou in het beleid van dit ministerie waarin ook het milieu een onderdeel is van de taakomschrijving meer aandacht dienen te krijgen. Het besef dat roken niet alleen voor de roker zelf maar ook voor anderen ongezond is, zou ook moeten gaan gelden voor hen, die op een andere wijze een aanslag op het leefmilieu van mensen plegen. Verlaging van de maximumsnelheid kan bijdragen aan een zorgvuldiger omgaan met de gezondheid van talloze mensen. Verhoging van de maximum snelheid bereikt het omgekeerde. Het is de mentaliteit van 'Ikke ikke, en de rest kan stikken!'. Wie zoals ondergetekende minder goed functionerende longen heeft vindt, dat beleidsinstanties het terugdringen van fijnstof in onze leefomgeving voortvarend ter hand zou moeten nemen. Het zich verschuilen achter cijfers over een eventuele toekomstige verbetering van de luchtkwaliteit geeft onvoldoende blijk van de urgentie. Het gaat om een publiek belang. Hoe minder luchtvervuiling nu en in de toekomst, hoe gezonder wij (in Amsterdam en in de andere dichtbevolkte gebieden) zullen zijn.
86	1	Naar mijn mening staan de volgende onjuistheden in het rapport: de verkeersveiligheid en CO2-uitstoot zijn op zichzelf staande grootheden
86	2	Mijn belang is over het hoofd gezien: mijn belang is schone lucht zonder fijnstof.
86	3	De regering heeft bij haar aantreden snel een paar goedkope maatregelen afgekondigd die wellicht binnen de tabaks- en autolobby goed zijn gevallen, maar die mij als burger erg hebben gekrenkt.
87	1	Ik denk dat deze maatregel zeer schadelijk is voor de gezondheid van de bewoners ronde de snelweg
87	2	Ik denk dat deze maatregel zeer schadelijk is voor de gezondheid van de bewoners ronde de snelweg. Ook gaat de geluidsoverlast erg omhoog wat niet bijdraagt aan het welzijn in de stad.
87	3	Ik zou willen dat de 80 km zone blijft. Voor gezondheid rust en veiligheid. Verhoging naar 100km heeft weinig tot nauwelijks voordelen.
88	1	Het belang van omwonenden lijkt mij niet echt meegenomen en eerlijk gezegd heb ik persoonlijk als weggebruiker ook helemaal niet het gevoel dat het voorstel in mijn belang is.
88	2	Mijn belangrijkste vraag bij dit voorstel is: Waarom?? Iedereen is aan de huidige situatie gewend. Waarom zou je die willen veranderen?
88	3a	Buiten dat ik mij zorgen maak om het milieu in het algemeen in Nld en de luchtkwaliteit in de grote steden in het bijzonder (goed dat A'dam daar juist veel aandacht aan heeft besteed de afgelopen jaren), is mijn grootste bezwaar de verkeersveiligheid.
88	3b	Ik maak vrijwel dagelijks gebruik van de A10 West voor woon-/werkverkeer. Ik geloof om te beginnen absoluut niet dat ik sneller op mijn werk ga zijn als de maximum snelheid verhoogd wordt van 80 naar 100 km. per uur. Ik geloof wel dat de route er weer een stuk gevaarlijker op wordt. Om de paar honderd meter is er een afslag en daar zijn de opstoppingen, de bijna ongelukken en ook regelmatig echte ongelukken. Mensen moeten soms 2, 3 banen opschuiven en alles en iedereen voegt tegelijkertijd in en uit op dat soort punten. Dat zorgt met regelmaat voor aanrijdingen. Gelukkig zijn die meestal klein, met weinig meer dan wat blikshade, voor zover ik dat kan beoordelen, maar juist door dit soort dingen ontstaan de opstoppingen. Meteen staat alles dan dicht. Het gevaarlijkst is dan nog dat vaak niet alle banen dicht staan, maar 2 vd 3 of 4. Auto's moeten dan vanuit (bijna) stilstand in gaan voegen in een baan waar men 70 à 80 rijdt. Volgens dit plan zou dat dan zelfs 100 zijn. Vragen om problemen als u het mij vraagt.
89		Fijnstof en geluidsoverlast voor omwonenden moeten tot een minimum beperkt worden. Snelheidswinst scheelt een paar seconden op dit traject, je wint er dus niets mee.

90	1	zie 11
90	2	Er zijn scholen die in de directe omgeving van de A10 West staan en dat betekent dat veel jonge kinderen te maken hebben met gevaarlijke concentraties. In mijn buurt moeten jonge gezinnen verhuizen omdat de kinderen last van de luchtwegen cq astma krijgen.
90	3	Er wordt in het rapport uitgegaan van gemiddelden, die houden geen rekening met de variatie aan waarden en juist in en rond scholen en speelplaatsen is dat van groot belang. Geaggregeerd cijfermateriaal doet daar onrecht aan.
91	1	Geen idee. Geen van de links werkt bij mij, op geen enkele manier, via geen enkele website (o.a. die van Centrum Publieksparticipatie of RWS). Ik kan dus geen rapporten inzien.
91	2	Op basis van eigen analyse van de meetgegevens van de GGD Amsterdam van de A10-west (Einsteinweg) wordt de norm voor in ieder geval fijnstof NIET gehaald. Dit schijnt ook in de rapporten te staan. Daarmee is de verhoging van de maximumsnelheid strijdig met het beleid. Bovendien heb ik in de argumentatie door de Minister geen redenen, laat staan dwingende redenen kunnen terugvinden, die een verdere en grotere overschrijding van de norm voor luchtkwaliteit zou billijken. Er zijn wel kosten in de vorm van toegenomen gezondheidsrisico's, geen aantoonbare baten.
91	3	Tot slot wil ik graag opmerken dat de leefbaarheid in mijn woonomgeving door de verlaging van de maximumsnelheid de afgelopen jaren duidelijk is verbeterd. Deze eerdere verlaging van de maximumsnelheid had een goede reden en is in lijn met. De verhoging van de maximumsnelheid is strijdig met het doel van het Europese, en daarmee het Nederlandse, luchtkwaliteitsbeleid, dat erop is gericht om de emissies te verminderen en de luchtkwaliteit te verbeteren. Bovendien dient de verhoging van de maximumsnelheid geen enkel doel.
92	1	Een verhoging van de snelheid naar 100 km per uur zorgt voor een grotere uitstoot van NO <sub>2</sub> , de kankerverwekkende stof die in uitlaatgassen zit. Deze waait uit over heel A'dam. De NO <sub>2</sub> -metingen op de A10 zijn heel duidelijk: bij 80 km/u is een duidelijke afname van NO <sub>2</sub> , deze wordt te niet gedaan door het terugdraaien naar de mx. op 100 km/u. Dit is voor de gezondheid van iedereen in en nabij de grote steden woont desastreus voor de gezondheid en daardoor onverantwoordelijk!! Luchtvervuiling geldt als 4e doodsoorzaak in NL, dat lijkt me reden genoeg om dit plan niet door te laten gaan.
92	2	De dagelijkse metingen op de A10 laten zien hoe hoog de uitstoot daadwerkelijk is. De Rijkwaterstaatadviezen zijn gebaseerd op gemiddelde berekeningen en zouden gebaseerd moeten zijn op de feitelijke metingen op de A10. Feitelijke metingen van NO <sub>2</sub> zullen laten zien dat de uitstoot veel hoger ligt dan de gemiddelde berekeningen laten zien. Op scholen die langs de A10 liggen heeft 10% meer kinderen dan normaal astmische of andere luchtwegproblemen; moet dit nog erger worden??
92	3	Verhoging is een schande: neemt u verantwoording voor alle inwoners van de grote steden en met name de kinderen en ouderen die de rest van hun leven met de gevolgen van luchtvervuiling te kampen kunnen hebben!! Het wordt zelfs uit uw eigen 'berekeningen'; die dus niet de feitelijke metingen zijn!, duidelijk dat er een stijging van NO <sub>2</sub> uitstoot zal komen bij max.100 km. p/u; elke steiging moet tegengegaan worden. NB. Laat ook Rijkwaterstaat het nobele streven van de Wereldgezondheidsorganisatie overnemen van max. 20µg/m <sup>3</sup> !!

93	1	De verhoging van de maximumsnelheid zal tot meer geluidsoverlast leiden. Als bewoner van een appartement op de veertiende etage in een flatgebouw dat direct naast de AIO ligt, is de geluidsoverlast nu al aanzienlijk. Het het geluidsniveau is nu zodanig dat het wel mogelijk is om op het balkon te zitten, maar radio luisteren is bijvoorbeeld niet mogelijk. Met de verhoging van de maximum snelheid zal dat onmogelijk worden.
----	---	--

### Reacties op te nemen verkeersbesluit A12 Voorburg- versie 3, 22 juni 2012

CPPnr.	Deelreactienr.	Reactie - Deelreactie
1		Ja, dat is de verkeersveiligheid. Er is in het verleden alleen maar gekeken naar de luchtveronreinigende uitstoot van het gemotoriseerde verkeer. Als inwoner van Voorburg maak ik vaak gebruik van de oprit/afslag van de A12 in Voorburg. Bij een snelheid van 100 km i.p.v. de bestaande 80 km wordt het moeilijker om in te voegen richting Goud/Utrecht. Er moeten dan twee rijstroken worden overgestoken om de gewenste strook te bereiken. Komend vanuit de richting Gouda moeten bij de afslag Voorburg ook twee rijstroken worden overgestoken om het juiste weggedeelte te bereiken. Nu gaat dat soms al moeilijk, laat staan bij een snelheid van 100 km per uur. Daarom pleit ik ervoor om de 80 km snelheid te handhaven zeker tijdens de spits.
2	1	De belangen van wandelaars en fietsers in nabijheid van dit stuk snelweg. Door het verhogen van de maximumsnelheid neemt de uitstoot van vervuilende stoffen toe en dat is slecht voor de gezondheid van omwonenden en passanten.
2	2	Ik rijd regelmatig over dit stuk snelweg en mij valt op hoe goed de doorstroming is sinds de maximumsnelheid er 80 km/uur is. Bovendien beweegt het verkeer rustiger hierdoor, omdat de verschillen in snelheid tussen voertuigen (vooral vrachtwagens en personenwagens) kleiner zijn. Dat geldt zeker op het drukke stuk waar van rijstrook wordt gewisseld voor de richtingen Utrecht, Rotterdam en Amsterdam.
3	1	I.v.m. het milieu en de gezondheid rond de grote stad is 80 km voldoende.
3	2	Verhoging van de snelheid levert weinig tijdswinst op en wel gezondheids en milieu achteruitgang. Daarom de maximum snelheid beter niet verhogen.
4	1	Veiligheid. Veel van mijn kennissen durfden al jaren niet bij de oprit vanaf de Prins Bernhardlaan in Voorburg de A12 op te rijden als ze naar Utrecht wilden. Toen de max. snelheid nog 100km/u was, was het een probleem om met een kleinere auto omhoog rijdend op 100 km/u te komen op het moment dat men moest invoegen. Er moeten op dat punt twee rijstroken worden gekruist (waarop auto's veelal met een hogere snelheid reden) om op de baan naar Utrecht te komen. Voor mensen die de situatie niet kennen en b.v. op een regenachtige avond ook nog naar de borden moeten kijken om de juiste baan te vinden, een bijzonder gevaarlijke situatie.
4	2	Geluid. Sinds de 80 km/u is ingevoerd is er aanmerkelijk minder geluidsoverlast in Voorburg. Dit geldt ook voor een gebied tot ruwweg 2 km vanaf de A12. Juist 's nachts is dit belangrijk. In Duitsland zijn danook bij diverse woongebieden speciaal i.v.m. geluidsoverlast snelheidsbeperkingen ingesteld voor 's nachts tussen 12u. een 6u. Laten wij hier een voorbeeld aan nemen.

5	1	De luchtkwaliteit verslechtert: Uit uw eigen berekeningen blijkt dat de luchtkwaliteit slechter wordt door de verhoging van de maximumsnelheid op de A12 tussen Den Haag en Voorburg. Deze extra uitstoot is volgens u geen probleem omdat de luchtkwaliteit op termijn (2015) toch onder de grenswaarden komt. Ook als u hiermee gelijk krijgt, gaat het hier om een onnodige verslechtering die wel degelijk effecten heeft op de luchtkwaliteit in mijn leefomgeving. Bovendien gaat u er hierbij aan voorbij dat de wettelijke norm die nagestreefd wordt geen gezondheidsnorm is, maar een compromis wat op termijn door strengere normen vervangen zal worden. Door de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) wordt een veel lagere norm nagestreefd. Voor fijnstof bestaat geen veilige ondergrens, minder uitstoot is altijd beter. Recente onderzoeken wijzen juist uit dat het verkeer de meest schadelijke componenten fijnstof uitstoot.
5	2	Geen kortere reistijd: De tijdswinst die bereikt wordt door de verhoging van de maximumsnelheid is minimaal. Het traject bestaat uit enkelen kilometers, waardoor de reistijd maximaal 1 minuut afneemt. In de rapporten die dit plan onderbouwen staat echter geen voorspelling van de toename van de gemiddelde snelheid. Blijkbaar is de verkorting van de daadwerkelijke reistijd geen beleidsdoel, maar gaat het erom dat de automobilist niet langer belemmerd mag worden door een in hun ogen te lage maximumsnelheid. Het gevoel van de automobilist is hierin dus belangrijker dan de gezondheid van de omwonenden.
5	3	De dynamiek in het verkeer verandert nadelig: De berekeningen van de luchtkwaliteit op de A12 tussen Den Haag en Voorburg houden onvoldoende rekening met de veranderende dynamiek in het snelwegverkeer bij snelheidsverhogingen. Op de 80 km/h-trajecten geldt voor al het verkeer dezelfde maximumsnelheid, omdat ook vrachtwagens 80 km/h als maximumsnelheid hebben. Bij een verhoging naar 100 km/h zullen auto's en vrachtwagens elkaar moeten inhalen en ontstaat meer dynamiek in het verkeer. Hierdoor neemt de capaciteit van de weg af, de uitstoot van emissies toe. Het model houdt geen rekening met de extra emissies die het optrekken veroorzaakt, maar rekent met gemiddelde snelheden.
5	4	Meer geluidsoverlast: De geluidsoverlast rondom de A12 tussen Den Haag en Voorburg zal toenemen door de snelheidsverhoging. De rolweerstand van voertuigen wordt groter en de daardoor wordt er meer geluid geproduceerd, vooral door de banden. Dit geluid zal niet verminderen door schonere of elektrische auto's.
5	5	Achtergrondconcentraties stijgen en benadelen een grote groep mensen: De extra emissies die door deze snelheidsverhoging ontstaan gaan op in de achtergrondconcentratie. Hierdoor wordt de achtergrondconcentratie in een ruim gebied rondom de snelweg hoger. Daardoor krijgt een groter aantal mensen te maken met een slechtere luchtkwaliteit, zonder dat dit rekenkundig aan de weg kan worden toegewezen. De gevolgen hiervan zijn echter wel merkbaar.

5	6	Afname van de verkeersveiligheid: De verhoging van de maximumsnelheid en een grotere verkeersdynamiek leiden tot meer en zwaardere ongelukken.
6		De luchtkwaliteit zal de afgelopen jaren dan wel verbeterd zijn, maar zal weer verslechteren als de snelheid omhoog gaat. Ook het geluidsniveau gaat na verhoging van de snelheid omhoog.
7		Gezondheid en veiligheid zijn belangrijker dan snelheid
8		Het verhogen van de maximaal snelheid heeft voor snelheidswinst en doorstroming op zulke korte afstanden als waar het hier om gaat totaal geen effect. Een eventueel behaalde snelheidswinst moet gezien worden in de orde van grootte van tientallen seconden. Zolang auto's niet schoon rijden is iedere vorm van snelheidsverhoging, met dienovereenkomstig meer remmen en optrekken alleen maar een extra milieubelasting. Het verhogen van de maximale snelheid is alleen maar bedoeld om het publiek te aaien, maar dient verder geen positief doel.
9		Waarom niet de energie insteken in beter OV, want met hogere snelheidslimiet kom je toch niet sneller aan als je in de file sta. Werk aan het wegwerken van de files door andere alternatieven aantrekkelijker te maken!
10		De uitgaande weg A12 Den Haag, oprit Voorburg (het deel naar het Prins Clausplein) van de Utrechtse baan moet volgens participant 80 km blijven. De reden hiervan is de verkeersveiligheid qua weving (invoegen). Het weefvak is kort en daarom is het lastig invoegen met een maximum snelheid van 100 km per uur. Participant was juist zeer blij met de maximum snelheid van 80 km per uur.
11		Bij een verhoging van de maximum snelheid van 80 naar 100 km per uur, voorziet participant problemen met het invoegen op de A4 richting Zoetermeer en terug richting Voorburg; vooral tijdens de spits. Participant heeft verder geen bezwaar tegen een verhoging van de maximum snelheid van 80 naar 100 km per uur.
12	1 (zie 10)	De uitgaande weg A12 Den Haag, oprit Voorburg (het deel naar het Prins Clausplein) van de Utrechtse baan moet volgens participant 80 km blijven. De reden hiervan is de verkeersveiligheid qua weving (invoegen). Het weefvak is kort en daarom is het lastig invoegen met een maximum snelheid van 100 km per uur. Participant was juist zeer blij met de maximum snelheid van 80 km per uur.
12	2	De optimale capaciteit van een autosnelweg ligt volgens the highway capacity manual op 70 km per uur. Qua capaciteit zou het slechter zijn om harder te rijden, maar dat is onder voorwaarde dat men zich houdt aan de volgfstand. In de praktijk gebeurt dit niet waardoor de verkeersonveiligheid groter wordt. Het argument verkeersveiligheid wordt in de voorstellen niet gebruikt; participant ziet het nergens terug.
12	3	Voorts leidt een hogere maximumsnelheid tot meer luchtverontreiniging en geluidshinder.

13	1	Participant heeft uit de rapporten niet duidelijk kunnen opmaken wat de toename is in geluidbelasting bij een wijziging van de maximum snelheid van 80 naar 100 km per uur.
13	2	Participant heeft verder geen onderbouwing kunnen vinden van de verbetering in doorstroom van het verkeer als gevolg van deze maatregel.
13	3	Participant stelt dat verbetering van doorstroom de motivatie is voor deze maatregel. Daarvan vindt hij echter geen enkele motivatie terug in de onderliggende stukken (bijvoorbeeld over een vermindering van reistijd). Hij is van mening dat een toename van geluid, vervuiling en verkeersonveiligheid op de koop toe worden genomen. De metingen van fijnstof en geluid blijven onder de norm, maar verslechteren wel ten opzichte van de huidige situatie (80 km / uur). Wat gewonnen is, wordt ingeleverd en de reden waarom is voor de participant niet duidelijk.
14		Participant woont vlakbij de snelweg en haar kinderen zitten vlakbij de A12 op school. Vooral de kinderen verblijven derhalve 24 uur per dag in de buurt van de snelweg. Om die reden betreurt participant de verhoging van de maximumsnelheid van 80 naar 100 km per uur. Participant stelt dat de normen die gehanteerd worden algemeen zijn. Het individu kan echter baat hebben bij een lagere norm, zeker degene die 24 uur per dag in de omgeving van de snelweg verblijven. Het gaat participant met name om de luchtkwaliteit; van het geluid heeft zij minder last.
15		Participant woont al 12 jaar in deze straat en in deze woning. Zij heeft gedurende die hele periode last van geluidsoverlast van de A12. In de periode dat er een maximum snelheid van 80 km was, was de geluidsoverlast 's ochtends aanzienlijk minder. Om die reden pleit participant voor een behoud van de maximum snelheid van 80 km per uur.
16		Mensen met COPD zijn weer de klos. Ik vind dat er dadelijk doordat deze mensen korter leven sprake is van: DOOD DOOR SCHULD. Ik hoop dat een advocaat de minister wil aanpakken.
17		ik wil alleen maar meedelen, dat ik tegen het verhogen van de snelheid ben. dat zal vooral de luchtkwaliteit verder doen afnemen.
18	1	Wat ik begrijp is dat de luchtkwaliteit rondom den haag is verbeterd en daardoor de snelheid verhoogd kan worden. Dat is wat mij betreft de omgekeerde wereld. Nu is er eindelijk minder luchtverontreiniging, dan is het niet nodig om deze weer te verhogen. Ik ben daar op tegen. Een zo goed mogelijke luchtkwaliteit is belangrijk voor onze gezondheid. Het ministerie hoeft daar niet de grenzen op te zoeken en ik zou dan ook willen vragen dat niet te doen.
18	2	Bovendien ontstaat dan ook weer meer herrie. Mijn dochter slaapt aan de kant van de snelweg en heeft nu al last daarvan. Dat wordt dan alleen maar erger. Ook het geluid als wij buiten in de tuin zitten neemt toe. Dat is verre van prettig en dit alles is dan ook niet gewenst. Slecht voor gezondheid, milieu, geluid, etc.

18	3	Daar komt nog bij dat mijn dochter op de Lusthofschool zit die pal naast de snelweg ligt. Er is juist een onderzoek geweest dat aantoont dat luchtverontreiniging voor kinderen die op scholen zitten naast de snelweg uitermate slecht is. En dat wil het ministerie dan nu weer verslechteren? Het lijkt mij dat we ook aan de gezondheid van al deze kinderen moeten denken. En ook die wonen in Voorburg Noord.
19		U zegt zelf dat de verhoging van de maximumsnelheid een verslechtering van de luchtkwaliteit ten gevolge heeft. Daar helpt geen enkele verzachtende omstandigheid aan, want tijdelijk betekent voor u: ik laat een hoop mensen toch even de tol van mijn maatregel betalen, dikke pech, en grenswaarden zeggen nix over de volksgezondheid maar zijn een afspraak om zo weinig mogelijk mensen het dupe te laten worden - hoeveel mogen dat er van u zijn: 1, 2, 100, 5000?
20	1	De belangen en gezondheid van de bewoners langs de A-12 zijn over het hoofd gezien! Ik begrijp gewoonweg niet hoe men tot dit voornemen is gekomen. Als bewoonster van een woning ci 20 meter van de A-12 af, ben ik sterk tegen de verhoging van de snelheid op de A12 van 80 km per uur naar 100 km per uur! De geluidsoverlast en vervuiling zal sterk toenemen. En daar hebben wij natuurlijk last van.
20	2	Daarnaast lijkt het mij, gezien de drukte in het verkeer op de A-12 in dit stuk, ook veel veiliger voor iedereen om 80 km te rijden.
21		Basically, 80 or 100kmph in the end results in 30 sec. time difference for the driver on the entire distance, but 100kmph is inconvenient as we short invoegstroken, and will therefore cause jams as there's not enough space, especially for lorries, to gain the speed. Also by exit to Maanenweg - even when it's 80 kmph, it is sometimes very difficult to voorsorteren from Utrecht to exit at Afrit 4. But practically speaking, it wouldn't matter much if we leave it at 80kmph. It will though be quieter in the neighbourhood (Voorburg especially). I guess in the end it's too much noise for really nothing. Better do something by Knoppunt Ypenburg, as there's ALWAYS jam in the morning. Reducing max speed to 80kmph would be much more useful, considering small invoegstrook.
22		Ik maak ernstig bezwaar tegen het verhogen van de maximumsnelheid. Dit heeft te maken met de verkeersveiligheid. Invoegen vanuit oprit Voorburg is met een snelheid van 100 km/u stressvol. Opschuiven van twee rijbanen bij 100 km/u maakt het invoeg- en uitvoegtraject korter dan met een snelheid van 80 km/u. Mijn ervaring van voor de 80 km/u was dat auto's je links en rechts met 100 km/u inhaalden. Mijn ervaring met de 80 km/u is dat iedereen even snel rijdt zodat er ruimte en tijd genoeg is om twee rijbanen op te schuiven. Wat is het voordeel van 100 km/u? Denk aan de veiligheid van de weggebruikers. Handhaaf de 80 km/u!
23	1	Lawaai neemt onnodig toe in de buurt. Van het prins Clausplein kan je het lawaai van ver horen (waarschijnlijk omdat het hoog ligt?).



23	2	Vuil dat neerslaat. Waarom het risico nemen dat de verontreiniging hierdoor toch weer omhoog gaat?
23	3	Het gaat om een stuk weg waarbij de snelweg begint. Dat is iets anders dan dat mensen al 120 km/ uur rijden en tijdelijk terug moeten. Je maakt veel meer winst als je later 130 km/ uur mag rijden ipv dit kleine stukje alleen maar extra hard Risico's op extra ongelukken, risico's op stress bij mensen die minder goed kunnen in- en uit voegen. Eventueel de snelheid terugbrengen naar 70km/ uur? en beter gaan handhaven
24	1	de lawaaioverlast zal (ook voor ons als bewoners van huizen nabij de Utrechtsebaan) aanzienlijk toenemen
24	2	de uitstoot van fijnstof en andersoortige verontreinigingen zal eveneens sterk toenemen. Mag dat voor ons als zestigers en zeventigers wellicht nog te verteren zijn, voor onze kleinkinderen - die ook nabij de Utrechtsebaan wonen en daar schoolgaan (op de Lusthofschool die zeer dicht bij de Utrechtsebaan ligt) - is dat zeer schadelijk voor hun lichamelijke en geestelijke ontwikkeling;
24	3	het invoegen op de Utrechtsebaan nabij het station Voorburg zal extra worden bemoeilijkt bij een hogere maximumsnelheid.
25		80 kilometer max functioneert prima. Automobilisten houden zich eraan. geen enkele reden om dit te wijzigen. Geen enkele reden om de huidige max snelheid te verhogen.Het functioneert goed en is goed voor milieu en geen geluidsoverlast.
26	1	Er blijkt uit uw eigen berekeningen dat de luchtkwaliteit verslechterd door de verhoging van de maximumsnelheid op de A12 rond Den Haag. De Europese normen worden daarbij overschreden. De Europese normen worden daarbij overschreden en de strenger wordende normen en de WHO-normen zeer zeker.
26	2	De tijdswinst die bereikt wordt door de verhoging van de maximumsnelheid is feitelijk nul
26	3	De geluidsoverlast en de uitstootconcentraties (achtergrond) rondom de A12 nemen toe
26	4	De snelheidsverhoging en de dynamiek in het verkeer verandert ten negatieve en lijden tot zwaardere ongevallen.
27	1	Naar mijn mening is het onjuist te concluderen (in het akoestisch rapport) dat verhoging van de maximumsnelheid mogelijk is omdat de grenswaarde in het model niet wordt overschreden. De geluidhinder komt voor een belangrijk deel ook van de fly-overs van het Prins Clausplein, waar helemaal geen geluidvoorzieningen zijn getroffen. Op de kruising met de Maanweg wordt wel degelijk de grenswaarde bereikt.

27	2	Ook voor wat het fijnstof betreft zou eerder de conclusie moeten worden getrokken dat de genomen overheidsmaatregelen gelukkig tot een reductie hebben geleid. Verhoging van de maximum snelheid zal de verkregen "winst" voor een deel weer teniet doen. Het effect voor de in de nabijheid gelegen scholen en woningen zal per saldo negatief uitpakken voor slechts enkele seconden winst voor het autoverkeer!.
27	3	In geen enkel rapport wordt gewezen op de verkeersveiligheid, juist op het gedeelte stad-uit. Als er al stremming is op de Utrechtse Baan dan gebeurt dat meestal door ongelukken nabij de oprit Voorburg. Daar komt het verkeer (en zeker het vrachtverkeer) moeizaam de oprit op en moet zich daar nu invoegen in het verkeer dat gemiddeld 80 km per uur rijdt. Dat levert vaak bijna ongelukken op doordat op onjuiste wijze wordt in- en uitgevoerd. Met 100 km per uur zal dat nog lastiger worden. Bovendien is het niet raadzaam met 100 km per uur de afslag naar Rotterdam of Amsterdam te nemen. Een reductie van de snelheid zal dan net als bij het Kleinpolderplein en bij Lunetten weer moeten worden aanbevolen! Dan kunnen we het beter gewoon 80 houden.
27	4	Zeker 15 jaar geleden is vanuit de politiek in de toenmalige gemeente Voorburg aan RWS de suggestie gedaan om met doorgetrokken strepen bepaalde rijstroken te vrijwaren van in- en/of uitvoegbewegingen. Zie ook A13/A20. Zo'n maatregel zou er voor kunnen zorgen dat het autoverkeer in de meest linkse banen stad-uit op het laatst nog met hoge snelheid invoegen naar Rotterdam/Delft. Dat geeft ook rust bij de invoegers van Voorburg die naar Utrecht willen.
28		Onverstandig om de snelheid te verhogen naar 100 km. Invoegen gaat veel beter bij 80 km en die maatregel werd genomen na een dodelijk ongeval. Dus doe het niet!!!!
29	1	Regelmatig rijdt ik bij de Binkhorst/Voorburg de snelweg op. Wat ik in de rapportages zie, is uitsluitend het verhaal van de luchtkwaliteit. Wat niet in de stukken tot uiting komt is de verkeersveiligheid. Bij de oprit van Voorburg naar de A12 geschiedt het regelmatig dat zwaarbeladen vrachtwagens van de Binkhorst de snelweg op komen met een snelheid van niet hoger dan 50 km/u als zij de oprit omhoog rijden. Hierbij dienen zij en de verkeersdeelnemers er achter 2 rijbanen op te schuiven richting Utrecht. Hierbij is de volgfstand tussen de auto's i.h.a. klein. Het Den Haag uitgaand verkeer komt straks met een snelheid van over de 100 km per uur effectief rechts af richting Rotterdam en Amsterdam en er is vaaak ook hier weinig afstand tussen de auto's. Deze 2 verkeersstromen geven een zeer gevaarlijke situatie met snelheidsverschillen van 50 km /uur over de relatief korte afstand waarop het verkeer dient te weven. Dit zal waarschijnlijk regelmatig tot verstoringen (ongelukken) leiden.

29	2	Ook met de oudere burger en de burgers die minder vaak in de auto zitten wordt in dit soort situaties niet rekening gehouden. de bocht naar Rotterdam kan ook niet met goed fatsoen met 100km /uur genomen worden, dus de mensen moeten meestal toch weer in de remmen. Het lijkt mij beter om een gelijkmatige verkeersstroom van 80 km tot het prins Clausplein te houden uit oogpunt van verkeersveiligheid.
29	3	De 100km per uur is leuk voor het uitgaand verkeer naar Utrecht in de linkerbaan. Dit is de hypothetische situatie als er geen afrit amsterdam/rotterdam zou bestaan. De nu voorgestelde situatie lijkt mij even logisch als op Schiphol tussen de vertrekhal en de oprit van de snelweg een snelheids limiet van 100km per uur wordt ingesteld.
30		De rapporten gaan voornamelijk over geluid en milieu. Ik mis het punt van de verkeersveiligheid. Bij de oprit bij de Maanweg rijden een groot aantal vrachtwagens, vaak erg zware vrachtwagens. Als deze wagens de oprit naar boven rijden, kunnen ze geen snelheid maken. Of de snelheid nu 80 of 100 km is, maakt voor deze wagens niet uit: boven aan de oprit rijden ze hooguit 40 km/uur. Als de snelheid op de A12 100 km/uur is, dan is het snelheidsverschil weer groter en dan zal het voor vrachtwagens moeilijker worden om naar de baan voor Utrecht te komen; ze moeten daarvoor twee rijbanen opschuiven. Als de snelheid 80 km/uur is, gaat dit eenvoudiger en de kans op problemen tussen vrachtwagens en personen auto's is kleiner. Oftewel: met 80 km/uur gaat het soepeler en veiliger
31	1	Door een hogere snelheid op de uitgaande utrechtsebaan wordt invoegen lastiger door grotere snelheidsverschillen. Buiten de spits is de 100 geen probleem, dit zuigt overig verkeer lekker uit de stad. Daarna echter stagneert het (vaak) omdat er pas bij zoetermeer 120 gereden mag worden, terwijl dit beter direct na het weefvak bij nootdorp al zou kunnen. Mijn suggestie zou zijn om de hogere snelheid toe te staan voor de linkerbaan/rijstrook 1 (doorgetrokken streep of alleen erbij, niet eruit tot voorbij prins clausplein/ kan ook met digitale of dynamische bewegwijzering) waarbij alleen het doorgaande verkeer de hogere snelheid kent en de invoegers niet kruisen. Zoals ik ook al schrijf in mijn boek is een inhaalverbod voor de overige stroken handig zodat gemakkelijker geweeft kan worden van en naar alle richtingen. Kijk op mijn website overalsnel.nl om het boek HARD! te downloaden met nog enkele suggesties voor de haagse regio.
31	2	Doorstroming bij het weefvak nootdorp kan bij spits verbeterd worden door de doorgaande baan vanuit den haag te laten ritsen (van 2 naar 1 baan)zodat ruimte is voor invoegers vanuit amsterdam op hogere snelheid. In de praktijk is de stroom uit die richting vele malen groter dan uit de richting den haag. bij hogere snelheid zou die stroom vanuit den haag zowiezo al sneller afgevoerd worden.
32		stop met verhogen snelheid op de weg....bevorder thuiswerken (huizen staan immers toch de hele dag leeg!)

33		<p>I'm very surprised of the results of your studies. Whenever I search online for scientific papers about the relation between speed limit and pollution I find that the higher the speed limit, the higher is the pollution, the number of accidents, the number of deaths, the noise. For example, for the European Commission website: "Levels of air pollution can be significantly reduced in urban areas by introducing traffic speed limits, according to a new study. The researchers studied air quality along a section of the Amsterdam ring road, where the speed limit was lowered from 100 km/h to 80 km/h, and found that levels of some pollutants were reduced by up to 15 per cent."</p> <p><a href="http://ec.europa.eu/environment/integration/research/newsalert/pdf/138na1.pdf">http://ec.europa.eu/environment/integration/research/newsalert/pdf/138na1.pdf</a> Other articles:  <a href="http://www.stanford.edu/~arthurvb/JMP-van_Benthem.pdf">http://www.stanford.edu/~arthurvb/JMP-van_Benthem.pdf</a> <a href="http://www.guardian.co.uk/environment/2011/sep/30/speed-limit-rise-deaths-pollution">http://www.guardian.co.uk/environment/2011/sep/30/speed-limit-rise-deaths-pollution</a></p>
34	1	<p>De luchtkwaliteit verslechtert: Uit uw eigen berekeningen blijkt dat de luchtkwaliteit slechter wordt door de verhoging van de maximumsnelheid op de A12 tussen Den Haag en Voorburg. Deze extra uitstoot is volgens u geen probleem omdat de luchtkwaliteit op termijn (2015) toch onder de grenswaarden komt. Ook als u hiermee gelijk krijgt, gaat het hier om een onnodige verslechtering die wel degelijk effecten heeft op de luchtkwaliteit in mijn leefomgeving. Bovendien gaat u er hierbij aan voorbij dat de wettelijke norm die nagestreefd wordt geen gezondheidsnorm is, maar een compromis wat op termijn door strengere normen vervangen zal worden. Door de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) wordt een veel lagere norm nagestreefd. Voor fijnstof bestaat geen veilige ondergrens, minder uitstoot is altijd beter. Recente onderzoeken wijzen juist uit dat het verkeer de meest schadelijke componenten fijnstof uitstoot</p>
34	2	<p>Geen kortere reistijd: De tijdswinst die bereikt wordt door de verhoging van de maximumsnelheid is minimaal. Het traject bestaat uit enkelen kilometers, waardoor de reistijd maximaal 1 minuut afneemt. In de rapporten die dit plan onderbouwen staat echter geen voorspelling van de toename van de gemiddelde snelheid. Blijkbaar is de verkorting van de daadwerkelijke reistijd geen beleidsdoel, maar gaat het erom dat de automobilist niet langer belemmerd mag worden door een in hun ogen te lage maximumsnelheid. Het gevoel van de automobilist is hierin dus belangrijker dan de gezondheid van de omwonenden</p>
34	3	<p>De dynamiek in het verkeer verandert nadelig: De berekeningen van de luchtkwaliteit op de A12 tussen Den Haag en Voorburg houden onvoldoende rekening met de veranderende dynamiek in het snelwegverkeer bij snelheidsverhogingen. Op de 80 km/h-trajecten geldt voor al het verkeer dezelfde maximumsnelheid, omdat ook vrachtwagens 80 km/h als maximumsnelheid hebben. Bij een verhoging naar 100 km/h zullen auto's en vrachtwagens elkaar moeten inhalen en ontstaat meer dynamiek in het verkeer. Hierdoor neemt de capaciteit van de weg af, de uitstoot van emissies toe. Het model houdt geen rekening met de extra emissies die het optrekken veroorzaakt, maar rekent met gemiddelde snelheden.</p>

34	4	Meer geluidsoverlast: De geluidsoverlast rondom de A12 tussen Den Haag en Voorburg zal toenemen door de snelheidsverhoging. De rolweerstand van voertuigen wordt groter en de daardoor wordt er meer geluid geproduceerd, vooral door de banden. Dit geluid zal niet verminderen door schonere of elektrische auto's.
34	5	Achtergrondconcentraties stijgen en benadelen een grote groep mensen: De extra emissies die door deze snelheidsverhoging ontstaan gaan op in de achtergrondconcentratie. Hierdoor wordt de achtergrondconcentratie in een ruim gebied rondom de snelweg hoger. Daardoor krijgt een groter aantal mensen te maken met een slechtere luchtkwaliteit, zonder dat dit rekenkundig aan de weg kan worden toegewezen. De gevolgen hiervan zijn echter wel merkbaar
35		Het doel om de motoren te verbeteren was en is niet gericht om de snelheid te verhogen maar om de kwaliteit van de lucht te verbeteren; de verlaging van de maximum snelheid had eveneens tot doel om tot een schonere lucht voor de omonenden te geraken
36	1	De bekendmaking van de inloopavond op woensdag 6 juni is naar mijn mening onvoldoende geweest. De aankondiging van Rijkswaterstaat in een huis-aan-huis krant was redelijk kort van tevoren geplaatst, dit bood weinig tijd om de flinke hoeveelheid rapporten door te lezen.
36	2	Daarnaast is het bereik van een enkele aankondiging beperkt. Nota bene de gemeentevoorlichter van de gemeente Leidschendam-Voorburg sprak zijn verbazing uit dat Rijkswaterstaat de gemeente niet heeft betrokken bij voorlichting over de procedure. Uiteindelijk is de informatie over de inloopavond pas een dag van tevoren op de gemeentelijke website geplaatst, terwijl een tijdige plaatsing via de gemeentelijke informatiekanalen, zoals de officiële gemeenteberichten, veel meer mensen had kunnen bereiken.
36	3	In de 15 a 20 minuten die ik zelf halverwege de inloopavond aanwezig ben geweest waren er naast mij slechts 3 (drie) andere belangstellenden. Het is mij uiteraard niet bekend hoeveel personen er eerder of later aanwezig zijn geweest maar ik heb sterk het vermoeden dat de opkomst niet bepaald hoog zal zijn geweest. Dit beeld wordt nog versterkt doordat achteraf bleek dat van de mensen in mijn directe omgeving (in Voorburg-Noord) niemand van de inloopavond op de hoogte was geweest.
36	4	De verlaagde maximumsnelheid van 80 km per uur nabij de grote steden is in 2005 niet ingevoerd met het oog op betere doorstroming van verkeer, vermindering van de rijtijd, of het "verwachtingspatroon van de automobilist". De invoering had een andere reden: "Met de snelheidsverlaging wordt beoogd de verkeersemisies te verminderen en de lokale luchtkwaliteit te verbeteren." (Rijkswaterstaat, Evaluatie 80 km zones, Eindrapportage 2007, 6 september 2007) Deze maatregel heeft het gewenste resultaat gehad, zoals blijkt uit de onderliggende rapporten, maar nu aan de verbetering is voldaan wordt de maatregel weer teruggedraaid, terwijl uit dezelfde rapporten valt op te maken dat dit een verslechtering van de luchtkwaliteit met zich mee zal brengen.

36	5	Voor mij als wijkbewoner zijn het juist de zaken als luchtkwaliteit en geluidshinder die het zwaarst meetellen en ik ben daarom bijzonder teleurgesteld dat een voornemen tot verhoging van de maximumsnelheid uitsluitend is gebaseerd op verkeerstechnische argumenten als betere doorstroming van het verkeer, en dat een blijvende verbetering van de leefomgeving in het gedrang komt.
37		Met deze maatregel veroorzaakt u meer vervuiling, gevaar, stress, herrie, en het levert geen effecten op die u suggereert, zoals snellere doorvoer. Het is een maatregel die voldoet aan een wens, niet aan feiten.
38	1	Ja, er is niet/onvoldoende gekeken naar de huidige- en toekomstige geluidsoverlast. De maatschappelijke business case is onvoldoende uitgewerkt. De effectieve tijdswinst die mogelijk (hypothetisch) met de voorgenomen snelheidsverhoging geboekt kan worden is minimaal en weegt niet op tegen de exponentiele toename aan directe en indirecte schade.
38	2	Ja, de delta in de geluidsoverlast is onvoldoende toelicht en er is volstrekt onvoldoende duidelijk aangetoond dat deze binnen de (wettelijk) norm blijft bij een verhoging van de snelheid. De schade voor de Gemeente LeidschendamVoorburg is volstrekt onderbelicht. De impact op de woonomgeving en de waardeminderings voor de gemeente als geheel en de inwoners in het bijzonder is niet meegenomen in de overall impact analyse.
38	3	Ja, wij zouden voorstander zijn van een dynamische maximale snelheid en vol-automatische handhaving hiervan (meeschakelde trajectcontrole). Waarbij op de zeer drukke tijden er bijvoorbeeld zelfs een maximum van 50 km/uur geldt op dit traject. Hierbij kan de afhandeling van het verkeer effectiever verlopen.
39		Een verhoging van de snelheid van 20 km/u op dit traject zou niet verkozen mogen worden boven de gezondheid van alle Voorburgse en Haagse omwonenden. Dat de luchtkwaliteit is verbeterd is geen reden om nu weer extra uitstoot toe te staan.
40	1	De waarden wat betreft luchtkwaliteit en akoekna verhoging van de maximumsnelheid lijken te mooi om waar te zijn.
40	2	Blijkbaar is luchtkwaliteit, klimaat, geluid en leefbaarheid van omwonenden minder belangrijk dan wat snelheidswinst.
41	1	Onvoldoende onderzoek naar gezondheidseffecten gedaan.
41	2	Geen zorgvuldige afweging van belangen gemaakt. Eenzijdige focus op economische belangen (autolobby). Snelheidswinst (1 of 2 minuten of nog minder) is kennelijk belangrijker dan gezondheid van omwonenden (onder wie wij en alle inwoners van het oude centrum van Voorburg). Gaat om gezondheid van duizenden mensen. Uitstoot stikstofdioxide van A12 (en overigens ook van A4) veroorzaakt nu (bij max. snelheid van 80 km/h) al veel roetaanslag etc.
41	3	Verhoging snelheid leidt ook tot verdere verhoging stikstofdioxide- uitstoot. Voorts is toename van overlast (lawaai) en van het aantal ongelukken te verwachten. Besluiten over dit soort kwesties dienen overigens overgelaten te worden aan het volgende (hopelijk meer milieuvriendelijke/op duurzaamheid gerichte) kabinet.

42	1	In dit verband verwijzen wij naar onze eerdere brief van 8 april 2011. Wij hebben toen bij u aangedrongen op het nakomen van eerder gemaakte afspraken: 1. Ten aanzien van luchtkwaliteit, geluid en verkeersveiligheid. Die mogen niet verslechteren ten opzichte van het 80 kilometer regime; 2. Inzake de geluidsbelasting tijdens de nachtelijke uren. Wij vinden het onwenselijk dat deze toeneemt.
42	2	In het bijzonder verwijzen wij naar een brief van de GGD Nederland van eind vorig jaar. Daarin maakt de Directeur zijn zorgen kenbaar ten aanzien van de plannen die ook op dat moment al speelden. Tegen dergelijke adviezen in, kiest u nog toch voor 100 kilometer per uur. Iedere extra microgram schaadt de gezondheid. Juist een snelheid van ten hoogste 80 kilometer per uur biedt de kans om een lagere blootstelling aan fijn stof te bereiken. De kanttekeningen die de GGD plaatst moeten ons inziens zeer serieus worden genomen.
42	3	Ten aanzien van 'geluid' merken wij op dat overlast met name in de rustige, late en vroege uren optreedt. De Investering in betere en hogere geluidsschermen in Voorburg Noord hebben wij van harte toegejuicht. Voor de bewoners van Voorburg Noord is dit een zeer welkome verbetering! Wij voorzien echter met name aan de kant van Voorburg West een duidelijke toename van de hinder die zal worden ondervonden. De effecten van hogere geluidsschermen, die nog niet geplaatst zijn, zijn nog niet bekend.
42	4	Met het verhogen van de maximumsnelheid naar 100 kilometer per uur wordt het lastiger om vanaf de oprit Voorburg in te voegen. Met name de rijstroken richting Gouda en Utrecht zijn moeilijker bereikbaar. Hiermee neemt op de drukkere momenten de verkeersveiligheid af. In het verleden hebben op dit punt ernstige ongelukken plaatsgevonden. Wij pleiten ook in dat opzicht voor het behoud van de maximumsnelheid van 80 kilometer per uur. Indien u toch voor 100 kilometer per uur kiest, zullen hier speciale voorzieningen voor het invoegen moeten worden getroffen.
42	5	Nadat het een tijd stil is geweest rondom voorgenomen snelheidsaanpassingen, kiest u juist nu, zonder vooroverleg met de betrokken gemeenten, in een hoog tempo voor een nieuwe, hogere maximumsnelheid op de A12. Wij vragen ons af waarom u haast maakt met het besluit.
42	6	De communicatie met omwonenden en belanghebbenden is slecht. In tegenstelling tot de aanleg van de geluidsschermen langs A12. Daarbij betrachtte u zeer grote zorgvuldigheid. Helaas hebben de direct betrokken bewoners, maar ook onze gemeente, nu nauwelijks de kans kunnen krijgen kennis te nemen van uw voorgenomen besluit, laat staan om tijd vrij te maken voor de inloopavond van 6 juni jongstleden. De aankondiging is ook erg slecht gevallen bij omwonenden.
42	7	Kort samengevat constateren wij dat verschillende maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit, geluidsoverlast en de verkeersveiligheid nog niet zijn doorgevoerd. Pas als deze maatregelen daadwerkelijk zijn gerealiseerd en u ook de effecten ervan hebt gemeten, kan het besluit omtrent eventuele snelheidsverhoging worden genomen. Wij gaan er ervan uit dat u uw voornemen tot verhoging van de maximumsnelheid op de A12 naar 100 kilometer per uur nu niet doorzet.

**Reacties op te nemen verkeersbesluit A13 Rotterdam - versie 3, 22 juni 2012**

CPPnr.	Deelreactie nr.	Deelreactie
1		Als de bestuurders van de A20 richting de A13 rijden, gaan zij van 100 km naar 80 km omdat dit op de fly-overs niet anders kan. Mocht de verhoging doorgaan, dan zullen de bestuurders op de fly-overs net als vroeger extra gas gaan geven naar 100 km. Dit geeft een enorme extra geluidsoverlast. Het geluid "draagt" dan ook ver, omdat dit hoog op de fly-over gebeurt. Op dit moment nemen de bestuurders gas terug op de fly-over en rijden dan vloeiend door, wat veel minder storend is voor de bewoners van Overschie. Mijn verzoek is de 80 km van de A20 naar de A13 te handhaven, zodat er geen extra geluidsoverlast geproduceerd zal worden. Aan de andere zijde, van A13 naar A20, geldt dit minder omdat het optrekken op een lager niveau plaatsvindt.
2	1	De luchtkwaliteit verslechtert: Uit uw eigen berekeningen blijkt dat de luchtkwaliteit slechter wordt door de verhoging van de maximumsnelheid op de A13-Overschie. Deze extra uitstoot is volgens u geen probleem omdat de luchtkwaliteit op termijn (2015) toch onder de grenswaarden komt. Ook als u hiermee gelijk krijgt gaat het hier om een onnodige verslechtering die wel degelijk effecten heeft op de luchtkwaliteit in mijn leefomgeving. Bovendien gaat u er hierbij aan voorbij dat de wettelijke norm die nagestreefd wordt geen gezondheidsnorm is, maar een compromis wat op termijn door strengere normen vervangen zal worden. Door de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) wordt een veel lagere norm nagestreefd. Voor fijnstof bestaat geen veilige ondergrens, minder uitstoot is altijd beter. Recente onderzoeken wijzen juist uit dat het verkeer de meest schadelijke componenten fijnstof uitstoot.
2	2	De Europese normen worden overschreden: De cijfers over de luchtkwaliteit langs de A13-Overschie, afkomstig van een meetstation van het DCMR, geven aan dat de grenswaarden nu al overschreven worden. De gemeten waarden zijn 41,1 µg/m <sup>3</sup> NO <sub>2</sub> (waar 40 µg/m <sup>3</sup> de grenswaarde is). Voor NO <sub>2</sub> is bekend dat de trend een afname van 0,4 µg/m <sup>3</sup> per jaar is. Daarmee zullen de grenswaarden langs de A13-Overschie net gehaald worden in 2015. Een maatregel die voor extra uitstoot zorgt is dan ook niet op zijn plaats![i]
2	3	Geen kortere reistijd: De tijds winst die bereikt wordt door de verhoging van de maximumsnelheid is minimaal. Het traject bestaat uit enkelen kilometers, waardoor de reistijd maximaal 1 minuut afneemt. In de rapporten die dit plan onderbouwen staat echter geen voorspelling van de toename van de gemiddelde snelheid. Blijkbaar is de verkorting van de daadwerkelijke reistijd geen beleidsdoel, maar gaat het erom dat de automobilist niet langer belemmerd mag worden door een in hun ogen te lage maximumsnelheid. Het gevoel van de automobilist is hierin dus belangrijker dan de gezondheid van de omwonenden.



2	4	De dynamiek in het verkeer verandert nadelig: De berekeningen van de luchtkwaliteit op de A13-Overschie houden onvoldoende rekening met de veranderende dynamiek in het snelwegverkeer bij snelheidsverhogingen. Op de 80 km/h-trajecten geldt voor al het verkeer dezelfde maximumsnelheid, omdat ook vrachtwagens 80 km/h als maximumsnelheid hebben. Bij een verhoging naar 100 km/h zullen auto's en vrachtwagens elkaar moeten inhalen en ontstaat meer dynamiek in het verkeer. Hierdoor neemt de capaciteit van de weg af, de uitstoot van emissies toe. Het model houdt geen rekening met de extra emissies die het optrekken veroorzaakt, maar rekent met gemiddelde snelheden.
2	5	Meer geluidsoverlast: De geluidsoverlast rondom de A13-Overschie zal toenemen door de snelheidsverhoging. De rolweerstand van voertuigen wordt groter en de daardoor wordt er meer geluid geproduceerd, vooral door de banden. Dit geluid zal niet verminderen door schonere of elektrische auto's.
2	6	Achtergrondconcentraties stijgen en benadelen een grote groep mensen: De extra emissies die door deze snelheidsverhoging ontstaan, gaan op in de achtergrondconcentratie. Hierdoor wordt de achtergrondconcentratie in een ruim gebied rondom de snelweg hoger. Daardoor krijgt een groter aantal mensen te maken met een slechtere luchtkwaliteit, zonder dat dit rekenkundig aan de weg kan worden toegewezen. De gevolgen hiervan zijn echter wel merkbaar.
2	7	Afname van de verkeersveiligheid: De verhoging van de maximumsnelheid en een grotere verkeersdynamiek leiden tot meer en zwaardere ongelukken.
3	1	Uit de voorspellende berekening volgt, dat de norm op delen wordt overschreden. Mogelijk in 2015 voldoet de weg wel, op basis van voorspellingen van gebruik van een weg die er nu nog niet eens ligt. Toch wordt nu de maatregel al doorgevoerd. Dit is een incorrecte en voorbarige conclusie. Meten is weten.
3	2	Er is in de plannen geen afweging gemaakt van het maatschappelijk belang van 2,3 seconden snelheidswinst ten opzichte van de extra milieubelasting, geluidsoverlast en verkeersonveiligheid
3	3	De TNO-rapporten uit 2003 en 2007 met kritische meetwaarden over dit gebied zijn genegeerd in de besluitvorming. Er is niet gemeten om de berekeningen te staven.
3	4	Overschie is en zeer kwetsbare "Vogelaarswijk" waar het net een beetje beter gaat met meer draagkrachtige burgers die er een huis kopen. Dit zijn de eerste die weg gaan als de lucht nog viezer wordt, met alle maatschappelijke gevolgen van dien. Dit is niet meegenomen in de afweging.
3	5	De maatschappelijke kosten als gevolg van de te verwachten 54% extra ongevallen zijn niet meegenomen in de afweging.

4		Ik ben inwoner van Overschie en het rijden van het drukke verkeer met maximaal 80 km per uur bevalt me goed. Het verkeer bij de vele stoplichten is stukken rustiger en overzichtelijker geworden. We wonen tussen diverse drukke rijkswegen (Utrecht en Den Haag) en vlakbij de luchthaven waardoor frisse lucht een zeer belangrijk gegeven is. Ik ben dan ook niet gelukkig met het verhogen van de snelheid naar 100 km en ik verzoek u dit niet te veranderen.
5	1	Participant is langs de A13 komen wonen op het moment dat de toegestane snelheid 80 kilometer per uur was. Nu al is er veel overlast van fijnstof. Dit zal, indien de maximum snelheid wordt verhoogd naar 100 km per uur, alleen maar erger worden. De oplossing is een overkapping. Of, zoals de SP ongeveer 2 jaar geleden heeft voorgesteld, van de A13 een provinciale weg te maken, na voltooiing van de verlengde A4. Door Rijkswaterstaat wordt als argument gegeven dat de auto's steeds schoner worden en daarom minder vuil uitstoten, maar participant is van mening dat dit niet juist is, omdat oudere auto's nog steeds veel fijnstof veroorzaken. Het gebeurt regelmatig dat auto's uit het buitenland worden geïmporteerd, die niet voldoen aan de wettelijke vereisten.
5	2	Er zijn vrachtwagens met open uitlaten die nu al veel geluidsoverlast veroorzaken. Op het moment dat zij vol gas voorbij rijden (plusminus 90 km per uur), geeft dit nog meer overlast. Daarnaast rijden regelmatig motorfietsen voorbij met sportuitlaten. Ook deze geven enorme overlast met een beperking van 80 km per uur. Bij verhoging van de maximum snelheid wordt ook deze overlast groter. Dit geldt tevens voor auto's met sportuitlaten.
5	3	Indien de maximum snelheid wordt verhoogd is het beter om de woningen af te breken en in de omliggende wijken industriewijken te bouwen. Participant stelt voor dat Rijkswaterstaat samen met de VVE's van de woningen in de omgeving van de A13 naar een oplossing zoeken voor het geluid- en fijnstofoverlast. Participant zijn woning is onverkoopbaar geworden door alle negatieve publiciteit die er om dit traject heen is in verband met fijnstof en geluidsoverlast. O.a. door RTL4 en NOVA.
6		De Stichting Gezond Overschie heeft snelheid omlaag weten te brengen van 100 naar 80 km per uur. Hier is veel moeite voor gedaan. Nu wordt het teruggedraaid omdat de lucht niet meer zo vuil zou zijn. Volgens participant helpt de maatregel wel tegen geluidsoverlast en luchtvervuiling. Participant woont bij de splitsing bij Kleinpolderplein en daar wordt bij een verhoogde snelheid harder afgeremd om de bocht om te kunnen gaan. Dit afremmen geeft extra vervuiling.

7	Participant wil bezwaar maken tegen de voorgenomen verhoging van de maximum snelheid van 80 naar 100 km per uur. Jaren geleden is er succesvol gestreden om de snelheid naar 80 km per uur te krijgen. Participant merkt dat luchtkwaliteit nu beter is dan in het verleden voor de 80 km per uur maatregel. Het stinkt minder, er is minder fijnstof, er is minder geluidsoverlast (het verkeer rijdt gelijkmatiger). Bij participant is een paar jaar geleden longemfyseem gediagnosticeerd, maar participant heeft nooit gerookt. Participant denkt dat er een relatie is met de snelweg en is van mening dat mevrouw Schulz een weekje moet komen logeren om te ervaren wat het is om langs de snelweg te wonen.
8	Participant mist naast de rekenmodellen voor geluidshinder ook metingen, om goed vast te stellen of het rekenmodel op waarheid berust. Er zullen binnenkort nieuwe metingen worden gedaan. Participant vraagt zich af hoe de metingen gedaan zullen worden nadat de 100km is ingegaan. Hij kan daarover onvoldoende informatie vinden. Geluid uit de modelberekeningen is nu 60 tot 70 db. Participant vindt dat dit niet zou moeten worden opgevoerd, maar juist afgebouwd.
9	Sommige rapporten zijn (nog) niet openbaar. dit zou wel moeten.
10	Het verhogen van de maximaal snelheid heeft voor snelheidswinst en doorstroming op zulke korte afstanden als waar het hier om gaat totaal geen effect. Een eventueel behaalde snelheidswinst moet gezien worden in de orde van grootte van tientallen seconden. Zolang auto's niet schoon rijden is iedere vorm van snelheidsverhoging, met dienovereenkomstig meer remmen en optrekken alleen maar een extra milieubelasting. Het verhogen van de maximale snelheid is alleen maar bedoeld om het publiek te aaien, maar dient verder geen positief doel.
11	Ondanks dat de luchtkwaliteit de laatste jaren verbeterd is, hebben verkeersemisies nog steeds een negatief effect op de gezondheid. Wanneer de maximum snelheid omhoog gaat van 80-100 km/uur zal, door een verhoogde uitstoot fijn stof en elementair koolstof, een negatief effect op de gezondheid van de inwoners van Overschie het gevolg zijn.
12	Participant wil weten wanneer er 100 km per uur gereden gaat worden. Dat is alleen 's avonds en 's nachts mogelijk. Dan neemt de geluidsoverlast toe. Participant heeft meegemaakt dat de maximum snelheid van 120 km per uur naar 80 km per uur ging. Daardoor ging er een druk weg. Participant is bang dat met 100 km de geluidsdruk weer toeneemt. Dit is kwalijk voor de nachtrust van participant en vele anderen.
13	Participant merkt op dat het terugbrengen van de snelheid een milieumaatregel was. Daardoor was er verbetering van het luchtklimaat. Het verhogen van de maximum snelheid is een verkeersmaatregel. Het milieuaspect is niet meer aan de orde. Een milieumaatregel eist een andere behandeling. Participant wil weten wat de gevolgen zijn op het gebied van milieu en gezondheid voor de bewoners van Overschie. Dat is nu niet meegewogen. Het gemak waarmee minister over het milieu heen fietst, ergert participant. Aannames dat door het doortrekken van de A4 het verkeer op de A13 zou verminderen zijn niet overtuigend.

14	1	Zie 5-1
14	2	Zie 5-2
14	3	Zie 5-3
15	1	Als inwoner van Overschie zou ik het liefst hebben dat de snelweg verdwijnt (letterlijk of onder de grond). Dat is een utopie natuurlijk. Ik ben tegen snelheidsverhoging omdat het de luchtkwaliteit verslechterd en het geeft geluidshinder. Het argument dat het best goed gaat met de luchtkwaliteit en dat daarom er weer 100 mag worden gereden is zoiets zeggen dat het aantal verkeersdoden door gordels omdoen zo is afgenomen dat we nu wel weer de gordels af kunnen doen.
15	2	Dat de luchtkwaliteit is verbeterd zou juist een argument moeten zijn om de snelheid te handhaven of zelfs naar 70 te brengen. Helemaal nu de doorgetrokken A4 eraan komt en de files waarschijnlijk minder worden op A13, gaat snelheid de belangrijkste factor worden voor de lucht en geluid.
15	3	Wat ik verder onvoorstelbaar jammer vind is dat Overschie de lasten heeft van de snelweg maar niet of nauwelijks de lusten. Extreme gedachte: iedereen die passeert langs Overschie met de auto betaalt per keer bedrag x dat wordt besteed aan gezondheid van inwoners van Overschie. Of langs de snelweg komen grote panelen die zonne-energie opslaan en leveren aan Overschie, het geluid tegen houden en de fijnstof filteren en afvoeren.
16		Het gaat mij er vooral om dat mensen schade oplopen door dit kortzichtige beleid. Wat maakt het ook helemaal uit: 80 of 100 km per uur over een relatief korte afstand. ik vind het voornemen echt asociaal.
17		De invoering van de 80 km zone bij Overschie heeft tot significante verbetering van de luchtkwaliteit geleid in de woonwijk. De gezondheidswinst ten gevolge van technische innovaties zou bij de bewoners terecht moeten komen en niet als snelheidswinst bij de automobilist. Het blijft een woonwijk met 7200 woningen en 16000 inwoners.
18	1	Luchtkwaliteit verbeterd? De luchtkwaliteit in Overschie is al niet goed, ook nu niet, zeker niet gezien de hoeveelheid fijn stof. De snelweg gaat rakelings langs allerlei woningen: heel ongezond. Overschie was regelmatig in het nieuws wegens de snelweg. En dat zou nu opeens opgelost zijn??
18	2	Vooraf geluidsoverlast: wij horen de snelweg nauwelijks meer sinds 80 km; daarvoor, bij 100 km wel. En dat vonden we juist zo'n verbetering! Wij wonen gelukkig niet pal aan de snelweg, maar wel in de buurt. De snelheid van 80 km bij Overschie was heel bewust gekozen. Waarom wordt daar nu opeens een streep door gehaald en wordt alles over een kam geschoren: een grove generalisatie.

19		Participant merkt op dat er niet geluisterd wordt naar de wens van de bewoners om de 80km in stand te houden. Participant heeft begrepen dat de maximaal toelaatbare waarde van geluid straks bij 100km benaderd wordt. De grenzen van de wet worden opgezocht, in plaats van de bereikte betere waarden te handhaven. Participant opteert voor 'zo goed mogelijk' in plaats van 'het minst slechte'. Participant vraagt zich af waarom de betere resultaten niet in stand gehouden worden. Dit geldt zowel voor geluid als voor lucht. De tijdwinst voor het verkeer is nihil. Participant vindt dat uit de voorgenomen maatregel blijkt dat de minister lak heeft aan de bewoners van Overschie.
20		Participant merkt op dat zij bij een maximum snelheid van 80km per uur in de tuin kan zitten. Na een verhoging van de maximum snelheid naar 100 km per uur zal dit niet meer mogelijk zijn. De luchtkwaliteit zal weer verslechteren.
21	1	Participant is van mening dat het geluidseffect van mensen die niet direct naast de snelweg wonen niet voldoende is meegenomen. Participant woont op ongeveer 100 meter van de A13 af. Toen de oude geluidswerende schermen er nog stonden was een continue ruis te horen. Na het aanbrengen van nieuwe geluidswerende schermen (op dit moment was de maximum snelheid nog steeds 100 km per uur) is de geluidsoverlast sterk verergerd. Het lijkt erop alsof het geluid verder weg gedragen wordt. Op het moment dat de maximum snelheid werd verlaagd naar 80 km per uur, was weer 'slechts' een ruis waarneembaar. Participant vreest ervoor dat na het verhogen van de maximum snelheid naar 100 km per uur, alle individuele auto's weer waarneembaar zijn. Rijkswaterstaat heeft aangegeven dat er rond de woning van participant nooit metingen en/of berekeningen zijn gedaan. Participant stelt voor dat metingen ook verder van de A13 af worden gedaan. Participant is van mening dat de marge van het toegestane geluidsniveau tot op een minimum wordt aangehouden. Rijkswaterstaat geeft aan dat het wettelijk minimum tot op -0,04 dB wordt bereikt. Participant pleit ervoor dat de marge ruimer moet zijn.
21	2	Participant maakt zich zorgen over de kwaliteit van de lucht. Bij het verhogen van de maximum snelheid zal ook de kwaliteit van de lucht verminderen. Participant pleit er derhalve voor om de snelheid op 80 km per uur te houden
22	1	Participant mist het grotere verband, een totaal verkeersplan. Participant vindt de argumenten die gebruikt worden om de verhoging van de maximum snelheid van 80km naar 100km te laten gaan strijdig met de werkelijke situatie. 100km zou een gelijkmatige snelheid geven, maar er moet meer worden afgeremd om bijvoorbeeld de flyover bij het Kleinpolderplein te kunnen nemen. Dit geeft meer uitstoot, meer geluidsoverlast en een onregelmatiger verkeersbeeld. Ook de brug over de Schie is niet meegenomen in het totaalbeeld.
22	2	Participant wordt persoonlijk benadeeld omdat hij door de hogere uitstoot en geluid geen verbouw aan zijn huis kan plegen. Participant vindt dit een onevenredige belasting waar niets tegenover staat.
23		Niet in de door Milieudefensie aangehaalde rapporten. over de door de minister aangehaalde rapporten ten gunste van de verhoging heb ik alleen al op grond van nuchter denken mij twijfels

24		Ja, de volksgezondheid. Dit voornemen is een belachelijke maatregel voor een gebied dat zo dicht tegen de snelweg aanligt
25	1	Bij de onderbouwing van het verkeersbesluit is bij de berekeningen van de luchtkwaliteit gebruikgemaakt van de monitoringstool 2011. Om de luchtkwaliteit in 2015 te beoordelen, het jaar waarop aan de norm voor NO2 moet worden voldaan, is ervan uit gegaan dat de A4 Delft-Schiedam is opengesteld in 2015. Aangezien de norm voor NO2 geldt vanaf 1 januari 2015, gaan de onderzoeken er dus impliciet van uit dat de A4 Delft-Schiedam al per 1 januari 2015 opengesteld zal zijn. Deze aanname is evenwel onjuist. Openstelling zal eind 2015 zijn, afgaande op het informatiebord langs de A20. Het onderzoek naar de effecten op de luchtkwaliteit gaat dus uit van verkeerde veronderstellingen.
25	2	In het Rijkswaterstaat-rapport "Verhoging maximumsnelheid 80km zones naar 100 km/ho Effecten op luchtkwaliteit" van november 2011 zijn de gevolgen van verhoging van de concentraties NO2 op het onderliggend wegennet ingeschat. Deze inschatting is niet gebeurd voor PM10. Het onderzoek naar de effecten op de luchtkwaliteit is dus onvolledig.
25	3	In het Algemeen Overleg van 28 februari 2012 heeft de minister gezegd dat het RIVM de effecten van de snelheidsverhoging(en) op de achtergrondconcentraties onderzoekt. De resultaten van dit onderzoek zijn tot op heden niet bekend. Het onderzoek naar de effecten op de luchtkwaliteit is dus ook op dit punt onvolledig.
25	4	In geen enkel bij ons bekend onderzoek zijn de gevolgen van de snelheidsverhoging voor geluid op specifiek de A13 onderzocht. Derhalve zijn ook de gevolgen voor aantal geluidgehinderden en slaapgestoorden niet onderzocht. Dit is een belangrijk gemis in de onderbouwing van het voornemen en is voor effecten een belangrijk afwegingselement.
25	5	Gemeente heeft in haar brief van 15 februari 2012 gevraagd om de leefbaarheids-en gezondheidseffecten als gevolg van de snelheidsverhoging op de A13 in beeld te brengen en te monitoren. Tot op heden (5 juni) is geen antwoord ontvangen op deze vraag. Er kan derhalve geen goede afweging van belangen gemaakt worden, waarbij de gezondheid van inwoners in Overschie een zwaarwegend belang.
25	6	In de kennisgeving van het voornemen om een verkeersbesluit te nemen is als argument aangevoerd dat de snelheidsverhoging op de A13 aansluit bij de snelheden op het autowegennet in de omgeving, zoals de A20. Op het aansluitende gedeelte van de A20 loopt nog een experiment met een dynamische snelheid. In een brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu aan de Tweede Kamer heeft zij laten weten dat een permanente verhoging van de maximumsnelheid naar 100 km/u op dit gedeelte van de A20 vanwege de milieueffecten niet mogelijk is. Het snelheidsregiem op de A13 zal daarom naar verwachting bij doorvoering van de snelheidsverhoging anders zijn dan het snelheidsregiem op de A20.
25	7	Er heeft naar ons oordeel geen goede afweging van belangen plaatsgevonden. De verhoging van de maximumsnelheid leidt tot een hogere concentraties PM <sub>10</sub> , NO <sub>2</sub> , roet en, naar verwachting, een verslechtering van de geluidbelasting. Hierdoor verslechtert de gezondheid van de inwoners van Overschie. Naar onze mening Rotterdam is deze verslechtering vele malen bezwaarlijker dan de reistijdwinst van automobilisten op de A13.

25	8	In 2002 is de snelheid op de A13 bij Overschie verlaagd van 100 km/h naar 80 km/h. Dit besluit is indertijd genomen vanwege de aantoonbaar slechte gezondheidssituatie voor inwoners langs de A13 in Overschie. In de brief aan de 2e Kamer d.d. 28 november 2011 stelt de minister, dat de luchtkwaliteit mede dankzij succesvol (bron)beleid de afgelopen jaren is verbeterd. Met de snelheidsverhoging wordt echter de gezondheidswinst van de afgelopen jaren (deels) tenietgedaan. Datzelfde geldt voor investeringen die op dit punt gedaan zijn. Uit steeds meer onderzoeken blijkt dat elementair koolstof/zwarte rook een betere indicator is voor gezondheidseffecten van verkeer dan PM10 en NO2.
25	9	De snelheidsverhoging op de A13 zal naar verwachting weliswaar niet direct leiden tot extra (bijna-)knelpunten, maar de verslechtering van de luchtkwaliteit draagt niet bij aan het bereiken van een van de hoofddoelen van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), namelijk het verbeteren van de luchtkwaliteit ten behoeve van de volksgezondheid. Onderzoeken tonen aan dat als gevolg van de snelheidsverhoging er een verslechtering van de luchtkwaliteit optreedt in de orde van ca 1,1 ug/m3 NO2. In Rotterdam worden vele (kostbare) maatregelen getroffen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Ook is de afgelopen jaren hard gewerkt aan het verbeteren van de leefbaarheid in Overschie met het actieplan Milieu Overschie. Het is erg lastig om grote verbeteringen van luchtkwaliteit te boeken met lokale maatregelen. Een maatregel die een paar tienden microgram effect heeft is al succesvol. Een verslechtering van 1,1 ug/m3 NO2 is dan ook een grote tegenslag en doet de effecten van maatregelen die Rotterdam heeft getroffen teniet. Dit geldt ook voor de door u aangekondigde landelijke stimuleringsregelingen voor Euro VI-vrachtauto's, Euro 6bestelauto's en taxi's.
25	10	In een brief aan de Tweede Kamer van 24 april 2012 schrijft de staatssecretaris Infrastructuur en Milieu dat door het beschikbaar komen van invoergegevens voor roetberekeningen, lokale overheden de mogelijkheid wordt geboden de meerwaarde van de roetindicator bij de onderbouwing van lokaalluchtkwaliteitsbeleid nader te verkennen. De Minister heeft hier bij de beoordeling van effecten van de snelheidsverhoging geen gebruik gemaakt.
25	11	Wij zijn van mening dat op grond van bovenstaande overwegingen de voorgenomen snelheidsverhoging op de A13 achterwege moet blijven.
26		De overheid mag nooit als doel hebben om verbeteringen ongedaan te maken. De redenatie dat het omdat het momenteel minder uitstoot is, de uitstoot weer omhoog mag is ridicuul. De inwoners van Overschie willens en wetens blootstellen aan méér fijnstof en lawaai is schandalig. De belangen van alle inwoners van Overschie worden geschaad. Pas wanneer aangetoond is dat de verhoging van de maximumsnelheid geen verslechtering van de huidige situatie is, zou men een dergelijke maatregel moeten overwegen. Tot die tijd niet over de rug van de gezondheid van de inwoners van een woonwijk populistische maatregelen invoeren.
27		Slecht voor milieu en gezondheid en 80 km is ook veel veiliger!

28	1	De belangen van bewoners, waaronder ik en mijn partner worden geschaad door dit voornemen. Mijn partner heeft astma en is reeds gevoelig voor een kleine verandering in luchtkwaliteit. Een kleine achteruitgang kan dus al grotere gevolgen hebben. Er zijn talloze onderzoeken waaruit blijkt dat mensen en met name kinderen die in de buurt van snelwegen wonen een verminderde longcapaciteit hebben en meer last hebben van aandoeningen aan luchtwegen. Rotterdam heeft daarnaast al één van de hoogste concentraties fijnstof en andere luchtvervuiling in de lucht zitten.
28	2	Ten tweede komt er weer meer geluidsoverlast. Harder rijdend verkeer maakt immers meer geluid in contact met het asfalt en richels in het wegdek op eventuele viaducten en bruggen. Het besluit om de regels te versoepelen voor 20 seconden snelheidswinst is slecht voor de leefbaarheid en gezondheid van de bewoners
29		Mensen met COPD zijn weer de klos. Ik vind dat er dadelijk doordat deze mensen korter leven sprake is van: DOOD DOOR SCHULD. Ik hoop dat een advocaat de minister wil aanpakken
30		Aangetoond is dat de emissies, o.a. van CO2 en het carcinogene fijnstof, evenals geluidsoverlast toenemen bij het verhogen van de snelheid boven 80 km/h. Het voordeel van de gewonnen tijdswinst valt hierbij in het niet.
31		Het meest basale belang, de volksgezondheid, wordt genegeerd. De winst van 80 km p/u, vertaald in verbeterde luchtkwaliteit, wordt in één klap ongedaan gemaakt.
32		Zaken over het hoofd gezien: de volksgezondheid
33	1	Met het verhogen van de maximum snelheid gaat de geluidsbelasting omhoog. Dit heeft een negatief effect op onze (nacht)rust en is stressverhogend. Binnen de 80 kilometer zone is de geluidsbealsting gelijkmatig (vooral 's nachts) en van een aanvaardbaar niveau.
33	2	De veronderstelde vermindering van verkeersdrukke op de A13 als gevolg van het doortrekken van de A4 is twijfelachtig. Steeds blijkt, dat meer snelweg tot meer verkeer leidt, dus daarvan valt weinig positief effect te verwachten op de luchtkwaliteit langs de A13. De lucht in Overschie wordt relatief zwaar belast (ingeklemd tussen de A13 en de A20, Rotterdam-The Hague airport). Ieder mogelijkheid om de lucht schoner te krijgen/ houden moet derhalve worden benut omwille van de gezondheid van de bewoners en de leefbaarheid van de wijk.
34		Het indertijd doorgaan naar een maximum snelheid van 80 km was een goede zaak. Dit moet zo blijven!
35	1	De minister beweert dat de luchtkwaliteit verbetert is in de afgeopen jaren. Het is evident dat deze verbetering te danken is aan het verlagen van de maxumum snelheid naar 80 km/uur. Het is dan ook funest voor de luchtkwaliteit de snelheid weer te verhogen naar max 100 km/uur.



35	2	Daarbij is het argument dat de snelheid van 100 KM beter aansluit op het snelwegennet in de omgeving zeer zwak. Het optrekken van 80 naar 100 km/uur is binnen enkele seconden gebeurd en heeft nooit tot vertragingen of stremmingen geleid. Ten slotte is niet in het rapport vermeld dat het aantal files én de geluidsoverlast drastisch is verminderd sinds de verlaging van de maximum snelheid wat pleit voor het invoeren van lagere snelheden op alle filegevoelige trajecten.
35	3	Het behoeft geen toelichting dat de belangen van de inwoners van Overschie en alle andere bewoners van de wijken die aan de betreffende snelwegen grenzen geschaad worden, met name daar waar het gaat om hun gezondheid. En dat terwijl het verhogen van de maximum snelheid slechts enkele seconden tijdswinst oplevert. Graag verneem ik van de minister wat haar werkelijke beweegredenen zijn de maximum snelheid te verhogen. Wie of wat zijn daarmee gebaat en weegt dat op tegen de overlast die dit met zich meebrengt voor de omwonenden, niet alleen wat betreft luchtkwaliteit maar ook wat betreft geluidsoverlast.
36	1	Zie 2-1
36	2	Zie 2-2
36	3	Zie 2-3
36	4	Zie 2-4
36	5	Zie 2-5
36	6	Zie 2-6
36	7	Afname van de verkeersveiligheid: De verhoging van de maximumsnelheid en een grotere verkeersdynamiek leiden tot meer en zwaardere ongelukken. Het verkeer van en naar het drukke Kleinpolderplein (personen en vrachtvervoer) moet op tijd vaart verminderen wanneer het de fly-overs nadert en in de richting den Haag eerst invoegen en weven met verkeer komende uit richting Hoek van Holland of Gouda. Aangepaste snelheid is dus gewenst om minimale verschillen in voertuigsnelheid te regelen. Ik rijd vaak op dit stuk A13 als automobilist en als MOTORRIJDER en ik ervaar dat de 80 Km zone ter plekke zeer heeft bijgedragen tot verbetering van de verkeersveiligheid en moet dus ook hierom niet verhoogd worden
37		Mischien is het verhogen van de max.snelheid naar 100km.alleen tijdens de spitsuren wel een oplossing om een betere doorstroming te krijgen en zodoende minder files.want stilstaand verkeer is enorm vervuilend.
38	1	Uit uw eigen berekeningen blijkt dat de luchtkwaliteit slechter wordt door de verhoging van de maximumsnelheid. Er blijkt uit uw eigen berekeningen dat de luchtkwaliteit verslechterd door de verhoging van de maximumsnelheid op de A13-Overschie. De Europese normen worden daarbij overschreden en de strenger wordende normen en de WHO-normen zeer zeker. De tijdswinst die bereikt wordt door de verhoging van de maximumsnelheid is minimaal.
38	2	De geluidsoverlast en de uitstootconcentraties (achtergrond) rondom de A13 nemen toe door de snelheidsverhoging en

38	3	de dynamiek in het verkeer verandert ten negatieve en lijdt tot zwaardere ongevallen.
39		Normaal gesproken zou men denken dat een bewezen positief effect juist een reden is om een besluit te handhaven, niet om het terug te draaien. Bij deze dus
40	1	Dat niet, maar uitstoot is berekend als een gemiddelde. Als je als mens 5 minuten geen zuurstof kunt inademen, ben je dood, terwijl berekend kan worden dat de gemiddelde zuurstoftoediening die dag niet noemenswaard was afgenomen. Zelfde geldt voor inademen van schadelijke stoffen door verkeer: overdag en i.h.b. tijdens spitsuren zeer hoge doses schadelijke stoffen maar 's nachts vrijwel geen verkeer en dus geen uitstoot waardoor het gemiddelde drastisch wordt gereduceerd. Het is misleidend en cynisch om op deze manier schadelijke uitstoot te berekenen.
40	2	Houd ook op met het ophogen van de maximum snelheid op autowegen naar 130 km/uur. Zeer veel automobilisten rijden al (ongestraft of in ieder geval met te weinig pakkans, want anders zouden niet zoveel mensen dat doen) veel harder dan de toegestane snelheden, waardoor ook meer uitstoot, meer verbruik van fossiele brandstoffen (grotere voetafdruk op de aarde!), aantasting gezagsgetrouwheid van andere weggebruikers, meer ongelukken waardoor meer files (met al hun economische en ecologische gevolgen) en ook meer doden en gewonden.
41		De premisse dat er ruimte ontstaat voor snelheidsverhoging omdat het beter zou gaan met de luchtkwaliteit gaat voorbij aan het feit dat de luchtkwaliteit in Rotterdam en omgeving - mede dankzij het verkeer - nog steeds uitgesproken slecht is en een bedreiging van de volksgezondheid. De belangen van Rotterdamse burgers - met name ouderen en kinderen - worden genegeerd ten behoeve van symboolpolitiek. De slechte luchtkwaliteit beïnvloedt niet alleen de gezondheid van Rotterdamse burgers negatief maar verslechterd ook het vestigingsklimaat van de stad Rotterdam en daarmee haar belang om nieuwe kapitaalkrachtige inwoners te trekken. De beslissing is getuige van het gebrek aan toekomstvisie van het demissionaire kabinet en zou omstreden verklaard moeten worden.
42		Denk aan onze kleinkinderen die willen ook nog buiten spelen als ze groot zijn en dat kan alleen maar verantwoordt zijn als de lucht schoon is. Dus ik kies voor 80 KM in een dicht bevolkt gebied en voor minder geluids overlast.
43		ik weet niet of er onjuistheden in de rapporten staan, maar al zou de luchtkwaliteit verbeterd zijn, moet deze dan direct weer slechter worden? Klinkt als; het water is weer schoon gemaakt, we kunnen er weer rotzooi in gooien.
44	1	Onjuistheid! Verhoging van de maxsnelheid van 80 naar 100(+) zorgt voor een verslechtering van de luchtkwaliteit. (Dit is een overschrijding van de Europese normen.)De achtergrondconcentraties-die in dit intens verstedelijkte gebied al hoog zijn- zullen nog verder stijgen.

44	2	Er is op de A13/A20 veel vrachtverkeer (div. industrieterreinen) met een max.snelheid van 80km. De dynamiek van het verkeer zal nadelig veranderen en -weer- onplezierig chaotisch worden. Het is mijn vaste route en ik vrees voor een toename van de verkeersveiligheid.
45		Als er sprake is van een verbetering van de luchtkwaliteit in ons land dan is dat winst en allerminst een reden om harder te gaan rijden. De 80 km grens op bepaalde weggedeelten is indertijd ingesteld om de overlast voor omwonenden te beperken en met succes. Zij zouden bij een terugdraaien van deze maatregel in de zelfde benarde situatie terecht komen als voor die tijd. Deswege pleit ik er voor in deze alles te laten bij het oude. Ik roep de minister danook op om van dit heilloze voornemen af te zien.
46	1	Het effect van de hogere geluidsbelasting wordt over hoofd gezien waardoor ik in mijn belang wordt geschaad.
46	2	Het effect op de huizenmarkt: het is al moeilijk om je huis te verkopen, door deze verslechtering van de leefkwaliteit zal het nog weer een beetje moeilijker zijn om een huis in Overschie te verkopen.
46	3	zie reactie 2
47		N.m.m. zijn de belangen van de volkstuinders rondom de A13 over het hoofd gezien. Ik verblijf zelf met grote regelmaat op Volkstuinvereniging Tot Nut en Genoegen aan de Daltonlaan. Ons complex heeft een permanente vergunning. Wij hebben deze tuin al ruim 30 jaar. Ondertussen is de luchtkwaliteit flink afgenomen. Gelukkig is door de instelling van de 80km zone er iets minder geluids- en fijnstof overlast. Groente hebben wij nooit verbouwd vanwege de loodverontreiniging. Ik heb inmiddels klachten aan de luchtwegen en maak daarom bezwaar tegen de verhoging van de max. snelheid.
48		brief van Vos & Vennoten namens Vereniging tegen Milieubedref en en om het Nieuwe Waterweggebied alsmede de Stichting Gezond Overschie.
49	1	De uitgangspunten van de akoestische berekening (Akoestisch onderzoek op referentiepunten voor: A13 versie 1.5, DHV, 25 mei 2012) die ten grondslag ligt aan het besluit zijn op diverse punten onjuist. Bij voor omwonenden zo'n ingrijpend besluit mag op z'n minst verwacht worden dat de onderliggende berekeningen zorgvuldig en correct zijn.
49	2	De berekende verschuiving van verkeersintensiteiten is zeer uitlopend in de verschillende wegvakken, terwijl deze wegvakken tot dezelfde weg behoren. Zo neemt in baanvak 1 het verkeer met 370% toe, in nr 15 blijft het exact gelijk en in baanvak 23 neemt het met 70% af. Dit roept grote vraagtekens op bij de correctheid van de uitgevoerde, maar niet gerapporteerde berekeningen.
49	3	In baanvak 16 is 25% (2012) tot 35% (2015) minder verkeer dan in nr 15. Dit is zeer opmerkelijk omdat deze wegvakken naadloos in elkaar overlopen.
49	4	Het geluidsproductieplafond (GPP) bij meetpunt 3011 op 70 db gezet, terwijl er 10 meter verderop huizen staan.
49	5	Het GPP bij meetpunten 3025 en 3026 zijn ruim boven de 65 dB, terwijl hier huizen staan.

49	6	De berekening van 2015 is voor het overgrote deel niet opgenomen in de tabellen. Dit duidt op z'n minst op onzorgvuldigheid, maar zet ook vraagtekens bij of de berekening wel correct en zorgvuldig is uitgevoerd.
49	7	Ik maak bij deze dan ook bezwaar tegen dit voornemen van de minister en verzoek haar af te zien van het voornemen, danwel de omwonenden volledig te compenseren voor de extra geluidsoverlast en luchtkwaliteitsvermindering. En op z'n minst de onderliggende berekeningen zorgvuldig uit te voeren waarin bovenstaande punten zijn meegenomen en beantwoord.
49	8	In de besluitvorming is het maatschappelijk belang van de direct omwonenden in het geheel niet meegewogen.
49	9	Overschie is een Vogelaarswijk, waar het sinds een paar jaar eindelijk wat beter gaat. Zodra de lucht nog viezer wordt en er nog meer geluidsoverlast is, zijn het de mensen met budget die als eerste vertrekken. Dit helpt het complete beleid om zeep en is niet meegenomen in de afweging.
49	10	metingen van TNO op dit wegvak hebben uitgewezen dat 100 km/u leidt tot 54% meer ongelukken en ongelukken met hogere snelheid zijn gemiddeld ernstiger. Dit is niet meegenomen in de afweging.