

Geluid

| | |
|---|--|
| 1 | <p>Vraag</p> <p>De meetpunten voor geluid aan de Rooseveltweg moeten misschien ook uitgebreid worden naar huizen die dichterbij de weg staan, zijn de huidige punten wel representatief?</p> <p>Antwoord</p> <p>In het MER zijn deze woningen meegenomen in het varianten onderzoek. In het onderzoek is het aantal geluidgevoelige bestemmingen binnen een bepaalde geluidcontour van belang. In afbeelding 9-2 zijn de geluidgevoelige bestemmingen in beeld gebracht die in deze MER betrokken zijn. Daar zitten ook de woningen aan de Rooseveltweg bij.</p> <p>De rekenpunten op enkele woningen die in paragraaf 9.13 zijn berekend, zijn alleen toegevoegd voor inschatting van de juridische maakbaarheid. Daarin wordt <i>per weg</i> beoordeeld wat de toename is bij reconstructie. Ze zijn dus indicatief, maar geven voldoende inzicht in de juridische maakbaarheid. Voor de afweging van de varianten is het niet nodig een rekenpunt toe te voegen.</p> <p>De juridische maakbaarheid is niet gebaseerd op gecumuleerde waarden nabij kruisingen. Met de gekozen punten is een goede inschatting te maken over de juridische maakbaarheid per variant. Toevoeging van een rekenpunt zal de conclusie over de juridische maakbaarheid niet veranderen, namelijk dat voor alle varianten geldt dat onderzoek naar doelmatige maatregelen nodig is.</p> <p>In een later stadium, bij de uitwerking van de voorkeursvariant, volgt een gedetailleerd akoestisch onderzoek en wordt bij alle woningen in de omgeving van een te wijzigen of nieuw wegvak bekeken of voldaan wordt aan de wettelijke eisen. En indien nodig volgt een onderzoek naar geluidbeperkende maatregelen.</p> |
| 2 | <p>Vraag</p> <p>Geluidsoverlast vooral voor de flats die parallel aan de Rooseveltweg staan, alle flats hebben dubbelglas uit 1989 dus geen hoog kwaliteitsglas.</p> <p>Antwoord</p> <p>De beoordeling van het geluid vindt plaats op basis van de geluidbelasting op de gevel. De percentage gehinderden en slaapgestoorden zijn op deze geluidbelasting van de gevel gebaseerd. Het gaat in dit stadium te ver om per woning de geluidisolatie te beoordelen. Een beoordeling daarvan vindt plaats in het kader van de wettelijk toets van de gekozen variant op een later moment. Voor de afweging van de verschillende varianten in de MER-studie is het nog niet van belang in beeld te hebben hoe de gevel is opgebouwd. In de MER is het aantal geluidgevoelige bestemmingen binnen een bepaalde geluidcontour van belang. In een later stadium, bij de uitwerking van de voorkeursvariant volgt een gedetailleerd akoestisch onderzoek op woningniveau daar waar sprake is van een te wijzigen of een nieuw weg(vak). Indien gevelmaatregelen nodig zijn, volgt dat uit een later onderzoek.</p> |
| 3 | <p>Vraag</p> <p>Er ligt nu geen weg langs de woonwijk Noordwest. Al het verkeer zorgt daardoor voor toename van geluidshinder. Kunt u uitleggen waarom u zegt dat alle varianten behalve 2 voor een afname van geluidshinder zorgen?</p> <p>Antwoord</p> <p>De Campusroute zorgt voor een toename van geluid langs de route en langs andere wegen waar de verkeersdruk door de Campusroute toeneemt. Echter, de Campusroute leidt ook tot een afname van het geluid langs andere wegen in Wageningen waar de verkeersdruk door de Campusroute afneemt. In de MER wordt naar het totaalplaatje gekeken binnen een groter gebied (daar waar positieve en negatieve effecten worden verwacht). In figuur 9-1 en 9-2 zijn de wegen en geluidgevoelige bestemmingen in beeld gebracht die in de MER bekeken zijn. Bij een aantal</p> |

| | |
|---|--|
| | <p>Campusroutevarianten wordt het effect als positief gezien (ten opzichte van de referentiesituatie) doordat het verkeer op de Mansholtlaan en Nijenoord Allee afneemt waardoor hoge geluidbelastingen worden voorkomen. Totaal gezien ligt het aantal mogelijk gehinderden lager dan in de referentiesituatie. Het gunstige effect (totaal gezien) is groter dan het (lokale) negatieve effect.</p> <p>In tabel 9-8 is een overzicht van de globale geluidseffecten per wijk en flat opgenomen. Hieruit volgt dat voor Noordwest sprake is van een toename.</p> <p>Natuurlijk is de beleving van bewoners anders bij de aanleg van een nieuwe weg dan bij een wijziging van de weg, maar dat wil niet uitsluiten dat de mensen waar het bestaande verkeer toe neemt minder hinder ondervinden. Uit de dosis-effectrelatie, gebaseerd op onderzoek en ervaringen, is te zien dat bij hogere geluidbelastingen de kans op hinder toe neemt. Daaruit volgt ook dat de aanwezigheid van geluid niet per definitie gelijk staat aan geluidgehinderd. Het doel is bij de keuze van de varianten voor wat betreft het aspect Geluid de kans op gehinderden zo laag mogelijk te houden.</p> <p>De MER kijkt naar een groter geheel. Bij de uitwerking van de voorkeursvariant volgt een gedetailleerd onderzoek op woningniveau en wordt getoetst aan de wetgeving. Op basis daarvan worden geluidmaatregelen afgewogen. Bij de uitwerking wordt meer lokaal gekeken naar de effecten en dient voldaan te worden aan de wetgeving.</p> |
| 4 | <p>Vraag</p> <p>Hoe is de verhouding in verkeersbelasting voor de Campusroute, de Nijenoord Allee (R'veltweg en Churchillweg) en de west. inprikker, vergeleken met de ABR met de west. inprikker en hoe is dit doorberekend in verdeling in geluidbelasting tussen N'oord Allee en Noordwest en de beoordeling ervan?</p> <p>Antwoord</p> <p>Verkeersintensiteiten zijn per variant, per wegvak opgenomen in bijlage 9. Deze verkeersgegevens zijn als basis gebruikt voor het berekenen van de geluidcontouren.</p> |
| 5 | <p>Vraag</p> <p>Er is nu geen campusroute, dus alle varianten zorgen voor ernstige toename van hinder voor de meeste geluid en trillingen criteria voor de Noordwest bewoners in de directe omgeving van de geplande varianten. Waarom is dit maar ten dele meegenomen in de evaluaties van deze criteria?</p> <p>Antwoord</p> <p>Zie antwoord 3.</p> |
| 6 | <p>Vraag</p> <p>Hebben jullie ook geluid en trilling onderzoek gedaan naar de huizen van de Hoef en de Plevierweide die zeer dicht tegen de weg aan liggen. Meetpunt 24 is daar niet representatief genoeg voor neem ik aan? Worden in de berekeningen eigenlijk ook de toename van vliegtuigverkeer meegenomen in de verwachte geluidsoverlast? Aangezien als Lelystad Airport doorgaat er ook meer vliegverkeer over Wageningen komt? Of worden auto en vliegverkeer geluid gescheiden gemeten?</p> <p>Antwoord</p> <p>In figuur 9-2 is te zien welke bestemmingen in het geluidonderzoek zijn betrokken voor bepaling van het aantal gehinderden conform de dosis-effectbepaling. Daar zijn de huizen de Hoef en de Plevierenweide ook in opgenomen.</p> <p>De rekenpunten op enkele woningen die in paragraaf 9.13 zijn berekend, zijn alleen toegevoegd voor inschatting van de juridische maakbaarheid. Daarin wordt <i>per weg</i> beoordeeld wat de toename is bij reconstructie. Ze zijn dus indicatief, maar geven voldoende inzicht in de juridische maakbaarheid. Voor de afweging van de varianten is het niet nodig een rekenpunt toe te voegen.</p> |

| | |
|----|---|
| | <p>Op dit moment is een onderzoek op woningniveau nog niet nodig. In een later stadium, bij de uitwerking van de voorkeursvariant volgt een meer gedetailleerd onderzoek op woningniveau. Per weg wordt getoetst aan het wettelijk kader. In dat onderzoek komt, indien nodig, ook cumulatie met andere bronnen in beeld.</p> <p>Voor een goed vergelijk tussen de varianten zijn in deze MER alleen de geluidseffecten van het wegverkeer in beeld gebracht.</p> |
| 7 | <p>Vraag</p> <p>Zijn in de berekening van de geluidseffecten van alle campusvarianten de bestaande geluidscontouren van de WUR meegenomen? Deze zijn nabij de Dijkgraaf achter de gebouwen van Zodiac voor de nachtelijke uren op 2db na al maximaal. Wanneer daar een weg bij komt worden de normen overschreden. Klopt dit</p> <p>Antwoord</p> <p>Nee, in de berekening van de geluidseffecten zijn alleen de geluidseffecten als gevolg van wegverkeer meegenomen.</p> <p>Uw vraag is verder niet helemaal helder. Als u doelt op het Bestemmingsplan Geluidruimteverdeling Wageningen Campus, geldt daarvoor dat die geluidruimteverdeling alleen voor nieuwe of uitbreiding van bestaande <i>bedrijven</i> geldt en het wegverkeer behorende bij die bedrijven en niet geldt voor de aanleg van een nieuwe weg zoals de Campusroute.</p> |
| 8 | <p>Vraag</p> <p>Wordt in de effecten geluid en trillingen m.b.t. de campusvarianten wel rekening houden met de gesloten verklaring van de GOW en de langdurige lage intensiteiten (< 5000) buiten de spits, waardoor veel hogere rijsnelheden plaatsvinden dan de maximale snelheden.</p> <p>Antwoord</p> <p>In de MER is op de onderzochte wegvakken voor alle varianten uitgegaan van de maximumsnelheid en verkeersintensiteiten conform bijlage 9. In een akoestisch onderzoek wordt gerekend met wekdagjaargemiddelden. Gegevens binnen of buiten de spits wordt verder niet mee gewerkt. Indien sprake is van significant hogere snelheden dan de wettelijk toegestane zal dit door handhaving opgelost moeten worden.</p> |
| 9 | <p>Vraag</p> <p>Pagina 145: Hoe kan het dat de verkeersintensiteit op de Nijenoord Allee toeneemt bij ABR, maar de globale geluidseffecten voor de wijken Roghorst, Tarhorst en de studentenflats Bornsesteeg en Hoevestein gelijk blijven?</p> <p>Antwoord</p> <p>In bijlage 9 is te zien dat de intensiteit op de Nijenoord Allee in ABR toe neemt ten opzichte van de huidige situatie. Ten opzichte van de autonome situatie (de referentie situatie) is deze toename niet zo groot (omgerekend naar decibellen enkele tienden). De globale geluidseffecten zijn weergegeven ten opzichte van de referentiesituatie en niet ten opzichte van de huidige situatie, waardoor dit globaal beoordeeld is als GELIJK.</p> |
| 10 | <p>Vraag</p> <p>P. 150: “De verschillende varianten zijn beoordeeld ten opzichte van de autonome ontwikkeling. In onderstaande tabel is de beoordeling in beeld gebracht voor het totale studiegebied.” De toename van ABR is met 5 - 20% als negatief beoordeeld. Hoe groot is de geschatte toename bij de ABR precies?</p> <p>Antwoord</p> <p>In tabel 9-7 zijn de toenames te vinden van alle varianten. Voor de ABR is de toename ten opzichte van autonoom 7%/8% (= percentage mogelijk gehinderden/ ernstig gehinderden).</p> |
| 11 | <p>Vraag</p> |

| | |
|----|--|
| | <p>Pag. 154: “Bij het ABR is een lichte toename te zien van het aantal (ernstig) gehinderden,” Vraag: op welke basis wordt de toename geluidshinder bij ABR als “lichte toename” gekwalificeerd? En: stel dat toename 5 – 15% als "licht" gedefinieerd wordt, is er dan nog steeds van lichte toename bij ABR?</p> <p>Antwoord</p> <p>In tabel 9-7 zijn de toenames te vinden van alle varianten. Voor de ABR is de toename ten opzichte van autonoom 7%/8% (= percentage mogelijk gehinderden/ ernstig gehinderden). Als de toename 5 – 15% als "licht" gedefinieerd zou zijn, is er nog steeds sprake van lichte toename bij ABR. Voor MER-studies waarin in een 5-puntsschaal wordt beoordeeld is de verdeling 0-5% (neutraal), 5-20% (+/-) en >20% (++) een veel gebruikte. Echter, dit kan per project verschillen.</p> |
| 12 | <p>Vraag</p> <p>Hoofdstuk 10 (luchtkwaliteit) wordt afgesloten met een paragraaf over beoordeling van mitigerende maatregelen. Vraag: Waarom is dat bij Hoofdstuk 9 (geluidshinder) niet het geval: geen beoordeling mitigerende maatregelen voor geluid?</p> <p>Antwoord</p> <p>De beoordeling is nu uitgevoerd met bestaande geluidmaatregelen. Wel wordt een indicatie aangegeven van het effect van maatregelen. De beoordeling voor het aantal gehinderden, de geluidseffecten bij ander type geluidgevoelige bestemmingen of bij het stiltegebied kan hiermee iets gunstiger uitvallen. Echter, daarvoor dient eerst bekeken te worden of maatregelen doeltreffend en mogelijk zijn. Voor het aspect geluid wordt dit onderzocht bij de uitwerking van de voorkeursvariant.</p> |
| 13 | <p>Vraag</p> <p>1. Tabel 12-15 Het aantal objecten binnen 100 m zone bij ABR is verreweg het hoogst: 2859. Hoe is het te verklaren dat er slechts een toename is van 17 gehinderden?</p> <p>2. Tabel 10-7 Deze tabel is onbegrijpelijk: te veel getallen door elkaar, onderste rij niet duidelijk. Kan er een betere tabel komen?</p> <p>Antwoord</p> <p>1. Omdat het gaat om een toename van het aantal gehinderden ten opzichte van de autonome situatie. Om het ABR een bestaande weg is, is de toename beperkt. Dit in tegenstelling tot de Campusroute waar een nieuwe weg wordt aangelegd en in de autonome situatie geen gehinderden zijn.</p> <p>2. De onderste rij is de optelsom van de 1^{ste} en de 3^{de} rij in de tabel.</p> |
| 14 | <p>Vraag</p> <p>Op p143, fig. 9-2 ontbreken locaties met een onderwijs/gezondheidszorgfunctie: Aeres Hogeschool, Mansholtlaan 18; Zorgboerderij Willemsheuve, Grintweg 295; Logopediepraktijk v Duin, Roghorst 287. Is rekening gehouden met deze locaties bij beoordelen van het ABR? Dienen de scores te worden aangepast?</p> <p>Antwoord</p> <p>In het geluidonderzoek zijn gebouwen betrokken en onderzocht die conform de Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG) als geluidgevoelig worden aangemerkt.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Grintweg 295 wordt niet als een woning met een geluidgevoelige functie beschouwd. Het heeft volgens BAG een logiesfunctie/overige functie en is niet meegenomen in het onderzoek. Grintweg 295A betreft hetzelfde pand, heeft de functie wonen en is meegenomen als woning. - Roghorst 287 is conform de BAG een woning en is als zodanig meegenomen in het onderzoek - Bij Mansholtlaan 18 heeft het gebouw verschillende functies en is per abuis uitgegaan van een (niet-geluidgevoelig) gebouw met bijeenkomstfunctie terwijl er ook een (geluidgevoelige) onderwijsfunctie in zit. In tabel 9-9 in het rapport zal deze school nog moeten worden toegevoegd. Voor de conclusie maakt dit geen verschil. |
| 15 | <p>Vraag</p> |

| | |
|----|--|
| | <p>Bij de geluidsmodelleringen is het huidige geluidsscherm langs de Nijenoord Allee opgenomen. Vraag: Wat voor modelscherm is hiervoor gebruikt? Is hier rekening gehouden dat het scherm ver van de as van de weg ligt en op vele plaatsen slechts 2.5 m hoog is?</p> <p>Antwoord</p> <p>De modellering is conform de werkelijke situatie: veelal een hoogte van 2,5 meter en de ligging ver van de as van de weg.</p> |
| 16 | <p>Vraag</p> <p>Waarom wordt hoofdstuk 9 Geluid niet afgesloten met een paragraaf over mitigerende maatregelen, zoals dat wel bij hoofdstuk 10 Luchtkwaliteit gedaan is? Is de MER zonder bespreking van mitigerende geluidsmaatregelen, niet onvolledig?</p> <p>Antwoord</p> <p>De beoordeling is nu uitgevoerd met bestaande geluidmaatregelen. Wel wordt een indicatie aangegeven van het effect van maatregelen. De beoordeling voor het aantal gehinderden, de geluidseffecten bij ander type geluidgevoelige bestemmingen of bij het stiltegebied kan hiermee iets gunstiger uitvallen. Echter, daarvoor dient eerst bekeken te worden of maatregelen doeltreffend en mogelijk zijn. Voor het aspect geluid wordt dit onderzocht bij de uitwerking van de voorkeursvariant. Voor de MER-studie is deze gedetailleerde uitwerking van de geluidmaatregelen niet nodig voor de vergelijking tussen de varianten.</p> |
| 17 | <p>Vraag</p> <p>Heeft de MER gekeken wat de consequenties zijn van de toename van geluid op het wetenschappelijk onderzoek dat in de aangelegen dieraccommodaties wordt uitgevoerd?</p> <p>Antwoord</p> <p>In het geluidonderzoek zijn de gebouwen met functies betrokken en onderzocht die volgens de Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder geluidgevoelig zijn. De functies van de gebouwen zijn afkomstig van de Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG).</p> |
| 18 | <p>Vraag</p> <p>Waarom wordt bij de bepaling van gehinderden geen rekening gehouden met andere geluidsbronnen naast de tracés? De woningen naast de campusroute zijn nl al blootgesteld aan extra geluid. Doordat cumulatieve blootstelling versterking van effecten geeft, leidt de aanname tot foutieve effect bepaling.</p> <p>Antwoord</p> <p>In dit onderzoek zijn alle wegen betrokken die conform het MER-criterium (zie paragraaf 9.3) relevant zijn om de geluidseffecten in beeld te brengen en een goede vergelijking te maken tussen alle situaties. Van deze wegen is per situatie de totale geluidbelasting in beeld gebracht. Andere geluidbronnen zijn buiten beschouwing gelaten, zodat goed de effecten van de nieuwe ontwikkeling BBW onderzocht kunnen worden. Cumulatie met andere (gezoneerde) geluidbronnen komt in beeld bij de uitwerking van één van de varianten.</p> |
| 19 | <p>Vraag</p> <p>Waarom is in de effect relaties geen onderscheid gemaakt tussen routes waarin al blootgesteld wordt aan een hogere geluidsklasse en routes waar sprake is van geen overlast? Generiek toepassen van standaard dosis-effectrelaties leidt tot onjuiste effecten.</p> <p>Antwoord</p> <p>Zie antwoord 3. Hiervan zijn geen gegevens voorhanden. Het onderzoek is gebaseerd op bestaande dosis-effect-relaties.</p> |
| 20 | <p>Vraag</p> <p>Waarom worden bij (vergelijk van) de geluidsscenario's niet zowel dB en Lden in beeld gebracht?</p> <p>Antwoord</p> |

| | |
|----|---|
| | <p>Onder L_{den}-waarde wordt verstaan het energetisch en naar de tijdsduur van de beoordelingsperiode gemiddelde van de volgende drie waarden:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ het equivalente geluidniveau gedurende de dagperiode L_{day} (van 07:00 uur tot 19:00 uur); ▪ het equivalente geluidniveau gedurende de avondperiode $L_{evening}$ (van 19:00 uur tot 23:00 uur) vermeerderd met 5 dB; ▪ het equivalente geluidniveau gedurende de nachtperiode L_{night} (van 23:00 uur tot 07:00 uur) vermeerderd met 10 dB. <p>De L_{den}-waarde wordt uitgedrukt in decibellen (dB).</p> |
| 21 | <p>Vraag</p> <p>Waarom wordt in de gevoeligheidsanalyse geluid maar voor een paar onzekerheden uitgevoerd terwijl in het rapport veel meer onzekerheden worden genoemd?</p> <p>Antwoord</p> <p>In het geluidonderzoek zijn twee gevoeligheidsanalyses uitgevoerd vanwege onzekerheden van de referentiesituatie: Scenario Hoog/Laag en Snelle fietsroute Ede-Wageningen. Dit is opgenomen in paragraaf 4.2 (kader). Niet duidelijk is welke andere onzekerheden ten aanzien van geluid worden bedoeld.</p> |
| 22 | <p>Vraag</p> <p>Klopt het dat bij het de berekeningen van effecten van luchtkwaliteit, geluid en licht nog geen rekening is gehouden met de effecten op deze gebieden volgend uit de ontwikkeling van de Born Oost (eveneens verwacht in de periode tot 2030) zodat de MER voor de ABR op deze punten geen goed beeld geeft?</p> <p>Antwoord</p> <p>Dat klopt. De ontwikkeling van Born Oost is opgenomen in de Structuurvisie van Wageningen, maar nog niet in een bestemmingsplan vastgelegd. De onderzoeken naar luchtkwaliteit, gezondheid en geluid zijn uitgegaan van het Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG). Aan de hand van de BAG zijn de relevante geluidgevoelige objecten geïnventariseerd. Voor toekomstige ontwikkelingen gaat het BAG gaat alleen uit van vastgesteld beleid (zoals bestemmingsplannen).</p> <p>Overigens wordt met de Born Oost een bedrijventerrein beoogd. Dit gaat normaliter niet om geluidgevoelige objecten en dan hoeft het om deze reden niet worden meegenomen in het onderzoek. Tot slot: t.z.t. zal voor het bestemmingsplan Born-Oost akoestisch onderzoek worden verricht en hierin zal dan, mocht het ABR vastgelegd zijn in een inpassingsplan, worden betrokken in het akoestisch onderzoek.</p> |
| 23 | <p>Vraag</p> <p>Waarom zijn de onderzoeksvolières bij het NIOO in de MER niet benoemd op dezelfde wijze als de dieronderzoekverblijven van de WUR (Carus) als een locatie waarop de effecten van geluid en in geval van NIOO ook licht nader moeten worden onderzocht?</p> <p>Antwoord</p> <p>In het geluidonderzoek zijn in eerste instantie alleen gebouwen betrokken en onderzocht die conform de Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG) als geluidgevoelig worden aangemerkt. NIOO, Droevendaalsesteeg 10 te Wageningen heeft volgens de BAG een bijeenkomst-/industrie-/kantoorfunctie en is daarmee een niet geluidgevoelige bestemming. Er zijn enkele (volgens de wet niet-geluidgevoelige) bestemmingen toegevoegd aan het onderzoek waar ingeschat werd dat inzicht in de geluidbelasting gewenst was vanwege mogelijk geluidgevoelige activiteiten.</p> |
| 24 | <p>Vraag</p> <p>Heeft de MER gekeken wat de consequenties zijn van de ABR qua geluid op het wetenschappelijke onderzoek op locatie van het Nederlands Instituut voor Ecologie van de KNAW tav (broed)gedragsstudies van vogels?</p> <p>Antwoord</p> |

| | |
|----|--|
| | In het geluidonderzoek zijn alleen gebouwen betrokken en onderzocht die conform de Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG) als geluidgevoelig worden aangemerkt. NIOO, Droevendaalsesteeg 10 te Wageningen heeft volgens de BAG een bijeenkomst-/industrie-/kantoorfunctie en is daarmee een niet geluidgevoelige bestemming. |
| 25 | Vraag Waarom wordt geen rekening gehouden met kindercentrum schateiland? |
| | Antwoord In het geluidonderzoek zijn alleen gebouwen betrokken die conform de Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG) als geluidgevoelig worden aangemerkt. Kindercentrum Schateiland, Dudoklaan 10 te Wageningen is volgens de BAG een bijeenkomstgebouw en daarmee een niet geluidgevoelige bestemming. |
| 26 | Vraag Klopt het dat bij het berekenen van geluidhinder van de ABR geen rekening is gehouden met storende effecten op de onderzoeksvolières van het NIOO waarin o.a. broedgedrag wordt bestudeerd in relatie tot lichteffecten? |
| | Antwoord In het geluidonderzoek zijn alleen gebouwen betrokken en onderzocht die conform de Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG) als geluidgevoelig worden aangemerkt. NIOO, Droevendaalsesteeg 10 te Wageningen heeft volgens de BAG een bijeenkomst-/industrie-/kantoorfunctie en is daarmee een niet geluidgevoelige bestemming. |
| 27 | Vraag Variant 6 gaat over een langere afstand langs de woningen aan de Dijkgraaf en scoort toch een +. De geluidseffecten zijn voor die bewoners toch duidelijk negatief. Kunt u dat uitleggen? |
| | Antwoord Zie antwoord 3. |
| 28 | Vraag Waarom is het effect van de bouwperiode en met name de negatieve invloed van trillingen en geluid bij de aanleg van de ABR op het onderzoek en de activiteiten van NIOO en Friesland niet meegenomen in de rapportage? |
| | Antwoord In het geluidonderzoek zijn alleen gebouwen betrokken en onderzocht die conform de Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG) als geluidgevoelig worden aangemerkt. NIOO, (Droevendaalsesteeg 10) en FrieslandCampina (Bronland 20) heeft volgens de BAG een bijeenkomst-/industrie-/kantoorfunctie en zijn daarmee niet geluidgevoelige bestemmingen. Daarnaast is op dit moment nog niet bekend welke bouwwerkzaamheden gaan plaatsvinden. Bij de nadere uitwerking van de voorkeursvariant wordt aandacht besteed aan de mogelijke effecten van bouwwerkzaamheden op trillingen. |
| 29 | Vraag Waarom is de strook buitengebied, grenzend aan de bebouwde kom en niet deel uitmakend van het stiltegebied niet meegenomen als geluidgevoelige bestemming? Is rechtstreekse uitloopgebied van Wageningen en wordt gebruikt als plek om tot rust te komen. |
| | Antwoord In het onderzoek zijn bestemmingen betrokken die volgens de wet als geluidgevoelig worden aangemerkt. |
| 30 | Vraag De hoogst toelaatbare geluidsbelasting aan een gevel nabij een nieuw aan te leggen weg is 48 dB. Waarom wordt in de geluidscontourenkaarten gewerkt met 50dB als grens? Waar ligt de 48dB-grens? |

| | |
|----|---|
| | <p>Antwoord</p> <p>Het gedetailleerde onderzoek naar de effecten van een eventuele nieuw aan te leggen weg wordt in een later stadium uitgevoerd, wanneer de voorkeursvariant bekend is. In dat onderzoek volgt <i>per nieuw of te wijzigen weg</i>(vak) een toetsing aan de grenswaarden van de Wet geluidhinder, waaronder de voorkeurswaarde van 48 dB (waar nog een correctie op is toegepast conform art. 110g Wgh). Voor MER-studies waar varianten worden vergeleken en het om <i>gecumuleerde</i> geluidbelastingen gaat, is een ander beoordelingskader van toepassing en wordt 50 dB aangehouden als grens waar vanaf hinder mogelijk is. Bij cumulatieve geluidbelastingen in MER-studies wordt de correctie conform art. 110g Wgh buiten beschouwing gelaten. De correctie conform art. 110g Wgh kan qua hoogte verschillen (2-5 dB) en is afhankelijk van rijsnelheid en hoogte van de geluidbelasting.</p> |
| 31 | <p>Vraag</p> <p>Hoe kan het dat er sprake is van afname van geluidshinder bij Campusvarianten? OPM: Dat er veel nieuwe geluidgehinderden bijkomen bij Campusroutes blijkt niet uit het oordeel. Bij effecten trillingen wordt wel rekening gehouden met extra gehinderden. Betreft niet zozeer aantal dB's maar toename beleving van geluid en ruis.</p> <p>Antwoord</p> <p>Zie antwoord 3.</p> |
| 32 | <p>Vraag</p> <p>Hoe kan het dat het ABR méér nachtrustverstoring en geluidshinder zou opleveren dan de Campusroutes terwijl er meer mensen bijkomen die hinder ondervinden? Wordt er niet gekeken naar de relatieve veranderingen in geluidshinder?</p> <p>Antwoord</p> <p>Zie antwoord 3.</p> |
| 33 | <p>Vraag</p> <p>Hoe verhoudt het beleid voor stiltegebieden zich tot het aanleggen van nieuwe wegen in de onmiddellijke omgeving hiervan?</p> <p>Antwoord</p> <p>Het streven is om de geluidbelasting in stiltegebieden lager te houden dan 40 dB(A). Voor activiteiten in een stiltegebied die lawaai maken, moet ontheffing aan provincie Gelderland gevraagd worden. Echter, in de provinciale omgevingsverordening (december 2018) zijn geen regels of grenswaarden opgenomen voor geluidseffecten ten gevolge van nieuwe ontwikkelingen in de omgeving van een stiltegebied. Op dit moment wordt het beleid op het gebied van Stiltegebieden geëvalueerd.</p> |
| 34 | <p>Vraag</p> <p>Als gekozen wordt voor een Campusroute als VKA wat betekent dat dan voor dit stiltegebied?</p> <p>Antwoord</p> <p>Zie vraag 33.</p> |
| 35 | <p>Vraag</p> <p>Betekenen mitigerende maatregelen in dit kader aanzienlijk dure investeringen om het te behouden als Stiltegebied en waar kan je daarbij aan denken?</p> <p>Antwoord</p> <p>Nog onbekend hoe hiermee om wordt gegaan, zie vraag 33. Mitigerende maatregelen voor geluid zijn over het algemeen bronmaatregelen (geluidreducerend asfalt) en/of overdrachtsmaatregelen (schermen/wallen).</p> |
| 36 | <p>Vraag</p> <p>Wordt er bij geluid niet gekeken naar de relatieve veranderingen in geluidshinder, ofwel hoeveel meer mensen in de nieuwe situatie relatief meer last zullen hebben van toename van geluid omdat zij nu in een geluidarme omgeving wonen ten opzichte van mensen die hun woning hebben</p> |

| | |
|----|--|
| | <p>betrokken in de wetenschap dat er altijd enige mate van geluidshinder aanwezig was door de bestaande weg?</p> <p>Antwoord</p> <p>Zie antwoord 3 en 19.</p> |
| 37 | <p>Vraag</p> <p>Het beleid op het gebied van Stiltegebieden is opgenomen in de omgevingsvisie van de provincie Gelderland. Hierin wordt aangegeven dat het doel van het beleid is om het geluidniveau van deze gebieden niet te laten toenemen en bij voorkeur af laten nemen. Hoe verhoudt dit beleid zich tot het aanleggen van nieuwe wegen in de onmiddellijke omgeving hiervan?</p> <p>Antwoord</p> <p>In de provinciale omgevingsverordening (december 2018) zijn geen regels of grenswaarden opgenomen voor geluidseffecten ten gevolge van nieuwe ontwikkelingen in de omgeving van een stiltegebied. De provincie heeft afwegingsvrijheid hierin. Op dit moment wordt het beleid op het gebied van Stiltegebieden geëvalueerd.</p> |
| 38 | <p>Vraag</p> <p>U merkt op dat alle varianten van de Campusroute behalve variant 2 zouden zorgen voor afname van de geluidshinder. Het lijkt eerder uit te draaien op behoud van minstens de helft van de geluidshinder (verbetering met op zijn best -3 dB dus) aan de noordrand van Roghorst en Tarthorst en van verplaatsing van de rest naar de oostrand van Noordwest met door aanzuigende werking van autoverkeer zelfs toename van geluidshinder. Kunt u nadere uitleg geven hoe u tot de conclusie komt dat er sprake is van afname van geluidshinder?</p> <p>Antwoord</p> <p>Zie antwoord 3.</p> |
| 39 | <p>Vraag</p> <p>De geluidseffecten bij woningen omgerekend naar (ernstig) gehinderden. Opmerkelijk is dat de varianten 1, 4, 5 en 6 een + krijgen. En dat terwijl met name variant 6 over een langere afstand vlak langs de woningen aan de Dijkgraaf in Noordwest loopt. Deze plus is vermoedelijk het effect van een rekensom in termen van het aantal Db, waaraan aantallen bewoners worden blootgesteld; minder bewoners met overlast geeft dan een +. Echter, bewoners langs de bestaande route zijn gewend aan geluid; bewoners aan de Dijkgraaf zijn gewend aan weldadige rust. Bent het u met ons eens dat de effecten voor hen daarom veel groter zijn dan voor de bewoners langs de bestaande route. En waarom wordt met de beleving van geluidsoverlast geen rekening gehouden?</p> <p>Antwoord</p> <p>Zie antwoord 3 en 19.</p> |
| 40 | <p>Vraag</p> <p>U geeft in de MER de gevolgen voor geluidsgehinderden weer (pag. 144). U gebruikt daarbij het onderscheid tussen ernstig geluidgehinderden en geluidgehinderden. Bij het creëren van een extra categorie gematigd gehinderden krijgen we naar onze mening een helder beeld. Want waarschijnlijk neemt het aantal (matig) gehinderden bij een Campusroute wel toe. Dat blijkt ook uit de toename van het geluidsbelast oppervlak. Kunt voor een betere weergave ook niet een categorie matig gehinderden toevoegen?</p> <p>Antwoord</p> <p>Bij de Campusroute-varianten is niet alleen gekeken naar de effecten bij de woningen langs de nieuwe weg, maar ook naar de (positieve) effecten op andere wegen. Dat de geluidbelasting hoger zal worden langs de Campusroute als wanneer er geen weg komt, wordt in dit rapport niet tegengesproken. Maar deze studie bekijkt een groter geheel dan alleen de effecten van de nieuwe weg. Er is al rekening gehouden met 'matig' gehinderden. In de lagere geluidklassen neemt het aantal woningen binnen de geluidcontour langs de Campusroute toe, maar omdat dit verwerkt is met de afname van geluid elders, is dit niet direct zichtbaar in de tabel (bijlage 11).</p> |

| | |
|----|---|
| 41 | <p>Vraag</p> |
| | <p>Ten zuiden van de Campusroutes ligt de zorgboerderij De Hoge Born waarbij sprake is van psychiatrische patiënten die overgevoelig zijn voor geluid en lawaai. Kunt u aangeven wat de eventuele aanleg van een Campusroute voor gevolg heeft voor het verblijf en de behandeling van de aldaar woonachtige patiënten?</p> |
| | <p>Antwoord</p> |
| | <p>Bij de uitwerking van de voorkeursvariant wordt getoetst aan Wet geluidhinder en indien niet aan de wettelijke grenswaarde wordt voldaan worden maatregelen onderzocht zoals geluidreducerend asfalt, schermen en/of gevelmaatregelen en bekeken of deze doeltreffend zijn. Dit om de mogelijke hinder zoveel mogelijk te beperken. Zorgboerderij De Hoge Born is meegenomen in de beoordeling, zie figuur 9.2 en paragraaf 9.7 tabel 9-2. De geluidbelasting per variant is daarin opgenomen om in zicht te geven op de effecten op de zorgboerderij.</p> |
| 42 | <p>Vraag</p> |
| | <p>U geeft aan dat er geen gevoelige bestemmingen liggen binnen de 50 meter van de varianten. De kinderopvang Dijkgraaf, de Hoge Born en het nieuwe Onderwijsgebouw liggen echter allen binnen die zone. Kunt u dit aanpassen in de MER en alsnog meenemen in de toetsing?</p> |
| | <p>Antwoord</p> |
| | <p>Deze zijn niet meegenomen als gevoelige bestemming. Er is gekeken naar basisscholen, middelbare scholen, kinderdagverblijven en buitenschoolse opvang (zie figuur 10-2). Deze afbakening is overgenomen uit het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) waaronder de volgende gebouwen vallen: scholen, kinderdagverblijven, en verzorgings-, verpleeg- en bejaardentehuizen. De zorgboerderij Hoge Born is niet meegenomen omdat het hier niet gaat om een vaste verblijflocatie zoals in verzorgingshuizen.</p> |
| 43 | <p>Vraag</p> |
| | <p>Wat zijn de mogelijke kosten voor het beperken van de geluidsoverlast van de verschillende varianten?</p> |
| | <p>Antwoord</p> |
| | <p>Welke maatregelen worden getroffen is afhankelijk hoe doeltreffend maatregelen kunnen zijn en of ze überhaupt mogelijk zijn. Per variant kan dit verschillen. In een later stadium, bij uitwerking van de voorkeursvariant, wanneer het onderzoek naar maatregelen is uitgevoerd, kan aangegeven worden wat de kosten hiervan zijn.</p> <p>Geluidmaatregelen kunnen zijn: bronmaatregelen (geluidreducerend wegdek), overdrachtsmaatregelen (schermen/wallen) of gevelmaatregelen.</p> |
| 44 | <p>Vraag</p> |
| | <p>Er zijn (veel) meer hinder van trillingen in woningen bij de Campusroutes is dan bij de ABR, maar minder geluidshinder en nachtrustverstoring? Voor ons onbegrijpelijk. Geluidshinder voor en gezondheid van wie zijn vergeleken? Als de bewoners van Noordwest zijn meegenomen, hoe kan het dan dat de ABR méér nachtrustverstoring en geluidshinder zou opleveren dan de Campusroutes? Het aantal slaapgestoorden zal mogelijk ietsje toenemen, maar de genoemde 3 dB lijkt te weinig voor een substantieel effect. Hier heeft ondanks de neutrale waardering voor luchtkwaliteit deze plotseling een negatieve waardering voor effecten op de levensverwachting. Graag toelichten</p> |
| | <p>Antwoord</p> |
| | <p>Voor de aspecten geluid en trillingen liggen andere beoordelingskaders/dosis-effectrelaties aan ten grondslag, zie paragraaf 9.5 en 12.1/12.2. Daardoor kunnen varianten anders worden beoordeeld. Hierdoor kan een variant bij trillingen “-” scoren en bij geluid “o” of “+”.</p> <p>Bij de Campusroute-varianten is niet alleen gekeken naar de effecten bij de woningen langs de nieuwe weg, maar ook naar de (positieve) effecten op andere wegen.</p> |

| | |
|----|--|
| | <p>Voor de beoordeling van slaapgestoorden en de levensverwachting als gevolg van de luchtkwaliteit liggen andere beoordelingskaders/dosis-effectrelaties aan ten grondslag, zie paragraaf 11.4. Daardoor kunnen varianten anders worden beoordeeld.</p> |
| 45 | <p>Vraag</p> <p>Het dieronderzoek dat in Carus-gebouwen plaatsvindt wordt beïnvloed en kan mogelijk niet worden voortgezet. Alvorens er een keuze gemaakt wordt voor de een of andere Campusvariant, is het dan niet noodzakelijk te weten wat de exacte gevolgen zijn voor het onderzoek bij Carus? En als het inderdaad gevolgen heeft voor de voortzetting van het dieronderzoek, in hoeverre zijn de kosten van de eventuele verplaatsing van het onderzoek meegenomen bij de totalen van de diverse varianten? Zo niet wat betekent dat in financiële zin?</p> <p>Antwoord</p> <p>Conform de Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG) wordt het gebouw als niet-geluidgevoelig beschouwd. Omdat aangegeven is dat geluid wel invloed heeft op het onderzoek dat in het gebouw plaats vindt, is de geluidbelasting op de gevel van het gebouw in beeld gebracht voor de verschillende varianten. Omdat er wettelijk geen toetsingskader is, is in deze MER alleen de geluidbelasting in beeld gebracht, maar verder geen oordeel aan gegeven. Aangegeven dient te worden wat het maximaal aanvaardbare binnenniveau mag zijn. In combinatie met de opbouw van de gevel kan dan meer gezegd worden over de gevolgen van de aanleg van de ene of andere variant. Aangezien op dit moment de informatie van het toelaatbare binnenniveau ontbreekt, zijn er geen conclusies te trekken.</p> <p>Indien er voor een Campusroute wordt gekozen, volgt er vervolgonderzoek. Op basis van daarvan weten we wat de gevolgen zijn voor de onderzoeksfaciliteiten. Er is nu nog geen bedrag geraamd.</p> |
| 46 | <p>Vraag</p> <p>Het huidige ontwerp van de weg en het akoestische- en lucht kwaliteitsrekenmodel zijn geschikt voor het MER, maar hebben te weinig detail om gebruikt te worden het inpassingsplan. De in het kader van deze MER uitgevoerde toetsing aan de wettelijke normen is bruikbaar als indicatie en kan dus niet één op één gebruikt worden voor het inpassingsplan. In aanvulling moeten voor het inpassingsplan het gedetailleerde wegontwerp (incl. kruispunten/aansluitingen) onderzocht worden en getoetst aan de wettelijke normen. Hierbij wordt dan ook bepaald welke mitigerende maatregelen doelmatig zijn. Waar wordt een voorkeursvariant in dit kader dan op gebaseerd?</p> <p>Antwoord</p> <p>Bij de beoordeling van de varianten is al met een schuin oog naar de maatregelen gekeken, zie paragraaf 9.13 en wordt ingeschat dat de beoordeling ook van toepassing is op de situatie met maatregelen. De geluidbelasting van alle varianten zal iets lager liggen met maatregelen, maar de onderlinge verschillen zullen niet veel wijzigen.</p> |
| 47 | <p>Vraag</p> <p>In 2015 zijn in opdracht van de gemeente Wageningen metingen uitgevoerd op een viertal plekken bij woningen tussen de 9 en 50 meter van de weg en tussen de 2 en 16 meter achter het (geluid)schermbaan, te weten Roghorst 205, 273 en 323 en Tarthorst 507). Op één plek (Roghorst 323) waar met een hoog geluidsschermbaan (en de verste afstanden tot weg resp. scherm) is, bleek het gemeten geluid per etmaal tussen de 45 en 50 dB en op 3,5 meter 47 en 54 dB. Op de andere drie plekken met laagscherm (tussen de 9 en 25 meter van de weg resp. tussen de 2 en 10 meter achter het scherm) bleek het gemeten geluid aanzienlijk hoger: op 1,5 meter hoogte tussen de 52 en 59 dB en op 4,5 meter hoogte (slaapkamerniveau) zelfs tussen de 56 en 65 dB, ruim boven de norm die acceptabel is. De meeste bewoners aan de kant van de Nijenoord Allee moeten met het raam dicht slapen om nog enigszins acceptabel te kunnen slapen.</p> |

| | |
|----|--|
| | <p>In het model van de MER is gemeten op 5 meter hoogte langs de wegen. Vragen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wat zijn de resultaten van de berekeningen op Roghorst 205, 273, 323 en Tarthorst 507 op de gevel tegen de Nijenoord Allee op 5 meter hoogte (en wat geeft het model voor deze woningen aan op 4,5 meter hoogte)? 2. Wat is de reden dat deze meetgegevens uit 2015 niet als referentiewaarden dienden net als bij het verkeersmodel de telgegevens uit 2018 hebben gediend op de verschillende meetpunten in/rond Wageningen? 3. Hoe wordt het geluid gemeten en houdt het rekenmodel er rekening mee dat bij snelheden onder de 50 km/uur het geluid voornamelijk van de banden komt? 4. Wordt er in het model rekening mee gehouden dat de nieuwe motorvoertuigen steeds meer elektrisch zijn, daardoor zwaarder en bij die snelheden meer geluid produceren? 5. Zo nee dan zullen de reële geluidswaarden hoger zijn dan het model berekent. Is aanpassing van het model is dan gewenst/noodzakelijk!? |
| | <p>Antwoord</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. In de MER wordt niet op woningniveau gerekend. In een later stadium, bij de uitwerking van de voorkeursvariant volgt een onderzoek op woningniveau ter hoogte van de woningen waar sprake is van een nieuw aan te leggen of een te wijzigen weg(vak). 2. In een MER is het gebruikelijk varianten te vergelijken met de autonome situatie en niet met de huidige situatie of nog eerder. 3. In het MER zijn de verschillende toekomstige varianten berekend conform het reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Daarbij wordt rekening gehouden met de verschillende snelheden en effecten daarvan. Bij lage snelheden is het motorgeluid meer van belang, bij hogere snelheden is het geluid van de banden meer maatgevend. 4. Er dient gerekend te worden conform het reken- en meetvoorschrift. Daarin zijn de effecten van de elektrische voertuigen nog niet in verwerkt. 5. Er dient gerekend te worden met de geldende voorschriften. Zolang dit niet in de rekenprogramma's is verwerkt, kan hier niet mee gerekend worden. Voor deze MER-studie waar het om verschillen gaat tussen de varianten is aanpassing van het model niet nodig. |
| 48 | <p>Vraag</p> <p>In het hoofdstuk geluidgehinderden in woningen (par 9.6) geven de meeste Campusvarianten een afname in gehinderden en de ABR een toename. Tabel 12-17 en p 202 meldt voor alle Campusroute varianten een toename van >20% in gehinderden door trillingen en ABR is neutraal. Kunt u dit verschil verklaren?</p> <p>Antwoord</p> <p>Voor de aspecten geluid en trillingen liggen andere beoordelingskaders/dosis-effectrelaties aan ten grondslag, zie paragraaf 9.5 en 12.1/12.2. Daardoor kunnen varianten anders worden beoordeeld.</p> |
| 49 | <p>Vraag</p> <p>Wat zijn de negatieve effecten van geluidshinder en verminderde luchtkwaliteit op de gebruikers van de campus en de fietser en wandelaars in de omgeving? Hoeveel extra verkeersongevallen leveren de extra verkeerskruisingen op in de verschillende varianten?</p> <p>Antwoord</p> <p>In bijlage 10 zijn de geluidcontouren weergegevens per variant. Daarin is de geluidssituatie weergegeven en kan worden bekeken waar sprake is van een toename van het geluid en waar sprake is van een afname ten opzichte van de referentiesituatie (autonoom). Dit kan per variant, per locatie verschillen.</p> <p>In de MER zelf worden alleen de effecten bij de (conform de wet) geluidgevoelige bestemmingen weergegeven en binnen het stiltegebied. Fietzers en wandelaars vallen hier niet onder.</p> |

| | |
|----|---|
| | <p>Het effect van de varianten van de Campusroute en het ABR op de jaargemiddelde NO₂-concentratie is gering en er zijn geen effecten op de jaargemiddelden PM₁₀- en PM_{2.5}concentraties (de minimale en maximale waarden zijn gelijk aan de autonome situatie en verbeteren ten opzichte van de huidige situatie).</p> <p>Er is geen berekening van het extra aantal te verwachten ongevallen gemaakt. Er is alleen een oordeel gegeven op basis van de conflictkans (tussen autoverkeer en kruisend fietsverkeer) in combinatie met het aandeel autoverkeer op het juiste type weg (aandeel verkeer op gebiedsontsluitingswegen).</p> |
| 50 | <p>Vraag</p> <p>Het aantal woningen dat op 50 meter van de wegas van de Nijenoord Allee ligt is veel groter dan het getal dat nu in de MER staat (3; zie pag. 181). Gaat u dit corrigeren, en welk effect heeft een correctie op scores voor ABR voor gezondheid, geluid, en luchtkwaliteit?</p> <p>Antwoord</p> <p>Hierbij is er enkel gekeken naar de woningen binnen 50 meter van het aangepaste deel van de Mansholtlaan waar de weg wordt verbreed van 2x1 tot 2x2 rijstroken. Op de Nijenoord Allee wordt de bestaande situatie (1x2; 1 rijstrook per richting) gehandhaafd en zijn er enkel aanpassingen bij kruispunten. Bovendien worden de woningen die langs bestaande wegen liggen niet meegenomen in de beoordeling van dit criterium.</p> |
| 51 | <p>Vraag</p> <p>Op het kaartje met 'onderwijs/gezondheidszorg-locaties' (blz. 143) ontbreekt de Aeres Hogeschool langs de Mansholtlaan en zorgboerderij Willemshoeve aan de Grintweg. Zijn deze meegenomen in de beoordelingen? Zo nee, kunt u dit alsnog doen? Veranderen hierdoor de scores?</p> <p>Antwoord</p> <p>In het geluidonderzoek zijn gebouwen betrokken en onderzocht die conform de Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG) als geluidgevoelig worden aangemerkt.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Grintweg 295 wordt niet als een woning met een geluidgevoelige functie beschouwd. Het heeft volgens BAG een logiesfunctie/overige functie en is niet meegenomen in het onderzoek. <p>Grintweg 295A betreft hetzelfde pand, heeft de functie wonen en is meegenomen als woning. Bij Mansholtlaan 18 heeft het gebouw verschillende functies en is per abuis uitgegaan van een (niet-geluidgevoelig) gebouw met bijeenkomstfunctie terwijl er ook een (geluidgevoelige) onderwijsfunctie in zit. In tabel 9-9 in het rapport zal deze school nog moeten worden toegevoegd. Voor de conclusie maakt dit geen verschil.</p> |
| 52 | <p>Vraag</p> <p>Hoe verwacht u deze geschetste problemen a.g.v. toename van verkeer bij de aanleg van een Campusroute op te lossen? Zijn de gevolgen voor de Rooseveltweg en Hoef t.a.v. geluidsoverlast, doorstroming en verkeersonveiligheid meegenomen in het MER?</p> <p>Antwoord</p> <p>In het MER zijn deze woningen meegenomen in het geluidonderzoek. In het onderzoek is het aantal geluidgevoelige bestemmingen binnen een bepaalde geluidcontour van belang. In afbeelding 9-2 zijn de geluidgevoelige bestemmingen in beeld gebracht die in deze MER betrokken zijn. Daar zitten ook de woningen aan de Rooseveltweg en Hoef bij.</p> <p>Bij de uitwerking van de voorkeursvariant, volgt een gedetailleerd akoestisch onderzoek en wordt bij alle woningen in de omgeving van een te wijzigen of nieuw wegvak bekeken of voldaan wordt aan de wettelijke eisen. En indien nodig volgt een onderzoek naar geluidbeperkende maatregelen.</p> |

| | |
|----|---|
| | <p>Ten aanzien van de vraag over doorstroming en verkeersveiligheid het volgende: in het MER gaat het primair om de trajecten ABR en Campusroute. Voor deze trajecten is de doorstroming met elkaar en met een referentiesituatie vergeleken. De Rooseveltweg behoort niet tot één van deze trajecten. Voor een groter aantal wegen zijn wel intensiteiten berekend met het verkeersmodel voor de verschillende varianten. Daaruit blijkt dat het verkeer op de Rooseveltweg tussen 2018 en 2030 nauwelijks groeit. Afhankelijk van het alternatief (en variant) neemt het verkeer in 2030 op de Rooseveltweg nog wel toe. Ook met de verkeerstoename in de alternatieven is onze conclusie dat de Rooseveltweg deze hoeveelheid verkeer prima kan afwikkelen.</p> <p>De verkeersveiligheid is in twee onderdelen gesplitst. Zie ook paragraaf 8.3 van het MER. Het aspect Duurzaam Veilig richt zich vooral op de trajecten van de alternatieven. Op pag. 125 is wel aangegeven dat de beoordeling van de relevante weg Rooseveltweg voor Duurzaam Veilig gelijk is aan de referentiesituatie. Dit komt omdat de Rooseveltweg volgens de inrichtingsprincipes van Duurzaam Veilig is ingericht en daarmee het verkeer, ook als dit nog toeneemt in hoeveelheid, verkeersveilig kan verwerken. Verder is de verkeersveiligheid meegenomen bij de risicokans, maar dan voor de totale variant (per alternatief). Aanvullend hierop kan worden aangegeven dat bij meer autoverkeer op de Rooseveltweg er bij gelijk of meer fietsers een iets grotere conflictkans zal zijn op de oversteeklocaties van de Rooseveltweg in de alternatieven.</p> |
| 53 | <p>Vraag</p> <p>Er ligt nu geen weg langs de woonwijk Noordwest. Een campusroute zorgt daardoor voor toename van geluidshinder. Kunt u uitleggen waarom u zegt dat alle varianten behalve 2 voor afname van verkeershinder zorgen?</p> <p>Antwoord</p> <p>De Campusroute zorgt voor een toename van geluid langs de route en langs andere wegen waar de verkeersdrukke door de Campusroute toeneemt. Echter, de Campusroute leidt ook tot een afname van het geluid langs andere wegen in Wageningen waar de verkeersdrukke door de Campusroute afneemt. In de MER wordt naar het totaalplaatje gekeken binnen een groter gebied (daar waar positieve en negatieve effecten worden verwacht). In figuur 9-1 en 9-2 zijn de wegen en geluidgevoelige bestemmingen in beeld gebracht die in de MER bekeken zijn. Bij een aantal Campusroutevarianten wordt het effect als positief gezien (ten opzichte van de referentiesituatie) doordat het verkeer op de Mansholtlaan en Nijenoord Allee afneemt waardoor hoge geluidbelastingen worden voorkomen. Totaal gezien ligt het aantal mogelijk gehinderden lager dan in de referentiesituatie. Het gunstige effect (totaal gezien) is groter dan het (lokale) negatieve effect.</p> <p>Natuurlijk is de beleving van bewoners anders bij de aanleg van een nieuwe weg dan bij een wijziging van de weg, maar dat wil niet uitsluiten dat de mensen waar het bestaande verkeer toe neemt minder hinder ondervinden. Uit de dosis-effectrelatie, gebaseerd op onderzoek en ervaringen, is te zien dat bij hogere geluidbelastingen de kans op hinder toe neemt. Daaruit volgt ook dat de aanwezigheid van geluid niet per definitie gelijk staat aan geluidgehinderd. Het doel is bij de keuze van de varianten voor wat betreft het aspect Geluid de kans op gehinderden zo laag mogelijk te houden.</p> <p>De MER kijkt naar een groter geheel. Bij de uitwerking van de voorkeursvariant volgt een gedetailleerd onderzoek op woningniveau en wordt getoetst aan de wetgeving. Op basis daarvan worden geluidmaatregelen afgewogen. Bij de uitwerking wordt meer lokaal gekeken naar de effecten en dient voldaan te worden aan de wetgeving.</p> |