

Gezondheid

1	<p>Vraag</p> <p>Er ligt nu geen weg langs de woonwijk Noordwest die voor verstoring van nachtrust zorgt. Toch zegt u dat de varianten 1, 4, 5 en 6 voor minder verstoring zorgen. Hoe kan dit?</p> <p>Antwoord</p> <p>De Campusroute zorgt voor een toename van het geluid en mogelijke slaapverstoring langs de route en langs andere wegen waar de verkeersdrukke door de Campusroute toeneemt. Echter, de Campusroute leidt ook tot een afname van geluid en mogelijke slaapverstoring langs andere wegen in Wageningen waar de verkeersdrukke door de Campusroute afneemt. Bij de varianten 1, 4, 5 en 6 is het gunstige effect op de slaapverstoring groter dan het negatieve effect.</p>
2	<p>Vraag</p> <p>Er is nu geen geen campusroute, dus all varianten zorgen voor ernstige toename van hinder voor de meeste gezondheid en luchtkwaliteit 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>De Campusroute heeft relatief kleine effecten op de luchtkwaliteit en gezondheid in Noordwest. Deze effecten zijn meegenomen in de beoordeling. Maar bij de beoordeling gaat het om het grotere geheel.</p> <p>Voor luchtkwaliteit is gekeken naar het aantal woningen waar er kleine veranderingen optreden ($>0,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$). Deze veranderingen treden op langs wegen waar de verkeersdrukke toeneemt maar ook afneemt. Op basis van dit grotere geheel is de conclusie dat de effecten neutraal zijn. Bij de beoordeling van de gezondheidseffecten van luchtkwaliteit zijn ook de zeer kleine concentratieverschillen die optreden (in Noordwest) meegenomen en is er gekeken naar alle kleine effecten bij elkaar. De meeste varianten (5 van de 6) zijn dan ook beoordeeld als (zeer)negatief terwijl er bij geen enkele woning grote effecten op de luchtkwaliteit optreden.</p>
3	<p>Vraag</p> <p>Hoe is het belang van het park Noordwest op welzijn en gezondheid via recreatie meegewogen gezien het verlies aan oppervlak door de geplande aansluitingen</p> <p>Antwoord</p> <p>De invloed die de Campusroute heeft op de mate waarin een leefomgeving faciliteert in het ontmoeten, bewegen, recreëren, spelen en ontspannen van mensen is enkel globaal beschouwd omdat er in deze fase nog onvoldoende informatie is over de inrichting van het plangebied. Dit aspect wordt, indien er gekozen wordt voor een Campusroute-variant, meegenomen in de uitwerkingsfase van de voorkeursvariant.</p>
4	<p>Vraag</p> <p>Alle varianten hebben negatieve invloed op de gezondheid van een groot deel van Wageningen en omgeving. Mij lijkt dit een cruciale factor. Het minder faciliteren van autoverkeer zou positief kunnen bijdrage aan een gedragsverandering tav alternatieve mobiliteit. Hoe zwaar weegt dit in uw besluit?</p> <p>Antwoord</p> <p>De weging van effecten is een politiek-bestuurlijke keuze en kan daarom in deze vragenronde niet beantwoord worden.</p>
5	<p>Vraag</p>

	<p>In alle genoemde varianten van de campusroute worden wij in onze woning en tuin geconfronteerd met een zeer negatief effect (- -) en afname luchtkwaliteit en toename gezondheid risico, hoe gaat u dit opvangen</p> <p>Antwoord</p> <p>De Campusroute heeft relatief kleine effecten op de luchtkwaliteit en gezondheid in de omgeving. De effecten op de luchtkwaliteit worden als neutraal beoordeeld. Bij de beoordeling van de gezondheidseffecten van luchtkwaliteit zijn ook de zeer kleine concentratieverschillen die optreden meegenomen en is er gekeken naar alle kleine effecten bij elkaar. De meeste varianten zijn hierdoor beoordeeld als (zeer)negatief terwijl er bij geen enkele woning grote effecten op de luchtkwaliteit optreden.</p>
6	<p>Vraag</p> <p>Pag. 173 “Het studiegebied voor dit criterium bestaat uit de zone binnen een straal van 50 meter van de weg(as) van de Campusroute. “Vraag: Waarom worden woningen langs Nijenoord Allee niet betrokken bij het studiegebied?</p> <p>Antwoord</p> <p>Omdat het hierbij gaat om nieuwe woningen die in een straal van 50 meter komen te liggen. Dat is alleen het geval bij de Campusroute, omdat het hier een nieuwe weg betreft. Bij het ABR komen er geen nieuwe woningen bij die in een straal van 50 meter liggen.</p> <p>De woningen langs Nijenoord Allee zijn wel meegenomen bij de beoordeling van de gezondheidseffecten door luchtkwaliteit en geluidsbelasting (zie: figuren 11-1 en 11-2)</p>
7	<p>Vraag</p> <p>1. Pag 177. Tabel 11-8 Aantal slaapgestoorden. Vraag: Gaat het hier nu om studiegebied campusroute, of om ABR/Nijenoord allee?</p> <p>2. Tabel 11-12. Er mist een score voor ernstig gehinderden voor de ABR: vakje is niet ingevuld. Wat is die score, of wat is de reden dat bij ABR niets is ingevuld?</p> <p>Antwoord</p> <p>1. Voor de zowel de referentiesituatie, de varianten van de Campusroute en het ABR is er gekeken naar het aantal slaapgestoorden als gevolg van de geluidsbelasting van het wegverkeer op de wegen die zijn weergegeven in figuur 11-2 (studiegebied geluidsbelasting). In de MER gaat het om een groter geheel dan alleen de Campusroute of het ABR/Nijenoord Allee. Namelijk alle wegen waar een substantiele toe- of afname van de verkeersdruk is te verwachten. Er is dus geen afzonderlijk studiegebied voor de nieuwe weg of ABR.</p> <p>2. Dit betreft een fout in het document. De score voor (ernstig) gehinderden voor het ABR is negatief (-). Deze waarde is ook terug te vinden op pagina 154 (Tabel 9-18) en in paragraaf 6.2 totaaloverzicht effecten.</p>
8	<p>Vraag</p> <p>P181 “Langs het ABR liggen 3 woningen binnen 50 meter van de aangepaste weg.”. Dit aantal van 3 is veel te laag! Dit blijkt ook uit Figuur 12.2 die 100m zone aangeeft. Wat is het werkelijke aantal woningen die binnen 50 meter van het ABR ligt? Wordt dit gecorrigeerd, en met welk effect op de score?</p> <p>Antwoord</p> <p>Hierbij is er enkel gekeken naar de woningen binnen 50 meter van het aangepaste deel van de Mansholtaan 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>

	Overigens zijn de effecten van de verschillende varianten van de Campusroute en het ABR op de geluidbelasting en luchtverontreiniging langs de Nijenoord Allee meegenomen in de beoordeling.
9	<p>Vraag</p> <p>P 184 "Omdat het ABR een bestaande route is, met zeer weinig woningen in de omgeving, is deze als neutraal beoordeeld." Zeer weinig woningen klopt niet! Dit blijkt bijvoorbeeld uit Figuur 12.2 die de 100 m zone aangeeft. Gaat u dit aanpassen, inclusief correctie op scores voor de ABR?</p> <p>Antwoord</p> <p>Hierbij is er enkel gekeken naar de woningen binnen 50 meter van het aangepaste deel van de Mansholtaan 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> <p>Overigens zijn de effecten van de verschillende varianten van de Campusroute en het ABR op de geluidbelasting en luchtverontreiniging langs de Nijenoord Allee meegenomen in de beoordeling.</p>
10	<p>Vraag</p> <p>Hoofdstuk 11. Hoe kan de toename van het aantal verloren levensdagen als gevolg van luchtverontreiniging zo klein zijn bij de ABR, gegeven het hoge aantal huizen binnen 50 meter van de wegas?</p> <p>Antwoord</p> <p>Het effect van het ABR op de luchtkwaliteit is zeer gering (zie tabel 10-7). Langs de Mansholtaan waar de weg wordt verbreed van 2x1 tot 2x2 rijstroken' liggen maar een paar woningen. Langs de Nijenoord Allee liggen veel woningen maar hier wordt de bestaande situatie (1x2; 1 rijstrook per richting) gehandhaafd en zijn er enkel aanpassingen bij kruispunten.</p>
11	<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 Mansholtaan 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> <p>Overigens zijn de effecten van de verschillende varianten van de Campusroute en het ABR op de geluidbelasting en luchtverontreiniging langs de Nijenoord Allee meegenomen in de beoordeling.</p>
12	<p>Vraag</p> <p>Waarom wordt bij par 11.6.4 positieve gezondheid geen rekening gehouden met beperking in ontspannen op de Dijkgraaf? Deze aantrekkelijke en veel gebruikte recreatieve route en route voor sporters wordt door de campusvarianten om zeep geholpen.</p>

	<p>Antwoord</p> <p>De barrière tussen de woonwijk Noordwest en de faciliteiten op het Universiteitsterrein en het park Noordwest en Blauwe Bergen wordt in het rapport benoemt. De invloed die de Campusroute heeft op de mate waarin een leefomgeving faciliteert in het ontmoeten, bewegen, recreëren, spelen en ontspannen van mensen is enkel globaal beschouwd omdat er in deze fase nog onvoldoende informatie is over de inrichting van het plangebied. Dit aspect wordt meegenomen in de uitwerkingsfase van de voorkeursvariant waarin ook zal worden gekeken op welke wijze het ontwerp hieraan kan bijdragen.</p>
13	<p>Vraag</p> <p>Waarom wordt geen rekening gehouden met gezondheidseffecten tgv de jarenlange onzekerheid van het planproces? De provincie zou het proces sneller en beter kunnen. Het tegendeel is tot nu toe het geval.</p> <p>Antwoord</p> <p>In een MER worden enkel de milieueffecten van een plan in beeld gebracht.</p>
14	<p>Vraag</p> <p>Klopt het dat voor luchtkwaliteit en gezondheid nog geen rekening is gehouden met de effecten volgend uit de ontwikkeling van de Born Oost zodat de effecten van de ABR op deze punten geen goed beeld geven van de totaalontwikkeling op de aanwonenden de Mansholtlaan?</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>
15	<p>Vraag</p> <p>Welke informatie ontbreekt nog in deze fase dat u de beoordeling van de positieve gezondheid achterwege heeft gelaten? Waarom de uitgave van het MER niet uitgesteld tot u wel een beoordeling gereed heeft? Er is genoeg bekend, lees onze zienswijze bijvoorbeeld.</p> <p>Antwoord</p> <p>In deze fase is de inrichting van de weg en directe omgeving nog niet meegenomen en zijn de ontwerpen van alle kruispunten en oversteekplaatsen nog niet vastgesteld. Hierdoor kan de barrièrefunctie nog niet exact worden beoordeeld en kan er beperkt iets worden gezegd over de mate waarin het plangebied faciliteert in het ontmoeten, bewegen, recreëren, spelen en ontspannen van mensen. Pas in de uitwerkingsfase van de voorkeursvariant wordt de inrichting van de weg verder uitgewerkt en hierbij wordt gekeken op welke wijze het ontwerp hieraan kan bijdragen.</p>
16	<p>Vraag</p> <p>Voor slaapstoornis wordt een ondergrens van 40dB gehanteerd</p> <p>1. Is dit het geluidsniveau aan de gevel?</p>

	<p>2. Wat is het geluidsniveau in de slaapruiimte? Is dit het geluidsniveau van een slaapruiimte met geopende ramen?</p> <p>3. Waar zijn de kaarten met de contouren tussen de 50 en 40 dB per variant?</p> <p>Antwoord</p> <p>1. Slaapverstoring kan optreden als de geluidbelasting 's nachts boven de 40 dB (<i>Lnight</i>) komt, berekent op de buitengevel van de woning.</p> <p>2. Uit wordt gegaan van een drempelwaarde van 40 dB berekent op de gevel van de woning (<i>Lnight, buiten</i>).</p> <p>3. Voor het onderdeel gezondheid zijn de resultaten (<i>Lnight</i>) gepresenteerd in tabellen en is op basis daarvan bekeken welke variant het meest (on)gunstig is voor wat betreft de kans op slaapverstoring binnen het gehele onderzoeksgebied.</p>
17	<p>Vraag</p> <p>Waar is de analyse van het buitengebied als gebied voor wandelen, fietsen, hardlopen, kuieren, skeeleren? Zie bijvoorbeeld STRAVA: dit gebied is drukker bezocht voor rennen en fietsen dan de parken.</p> <p>Zie de families en vrienden die er vertoeven. Zie het klompenpad.</p> <p>Antwoord</p> <p>De barrière die de Campusroute vormt wordt in het rapport benoemt. De invloed die de Campusroute heeft op de mate waarin een leefomgeving faciliteert in het ontmoeten, bewegen, recreëren, spelen en ontspannen van mensen is enkel globaal beschouwd omdat er in deze fase nog onvoldoende informatie is over de inrichting van het plangebied. Dit aspect wordt meegenomen in de uitwerkingsfase van de voorkeursvariant waarin ook zal worden gekeken op welke wijze het ontwerp hieraan kan bijdragen.</p>
18	<p>Vraag</p> <p>Klopt het dat alle inwoners van Wageningen boven de 30 jaar bij elkaar in totaal 5614 dagen minder leven als Campusroute variant 6 wordt aangelegd? Zo nee, wilt dan uitleggen wat de getallen in tabel 11.14 betekenen?</p> <p>Antwoord</p> <p>Er is geen omvattende parameter beschikbaar waarmee de totale gezondheidswinst vanwege luchtkwaliteit in beeld gebracht kan worden. De berekende waarden zijn gebaseerd op indicatoren voor fijnstof en stikstofdioxiden waarmee het verlies aan levensjaren kan worden berekend. Deze dosis-effectrelatie is gebaseerd op gegevens van mensen van 30 jaar en ouder en is daarmee niet accuraat voor mensen met een jongere leeftijd. De getoonde waarden geven daarmee een overschatting van de werkelijke gezondheidseffecten (Indien de populatie van mensen tot 30 jaar niet wordt meegenomen, treedt er een onderschatting van het effect op). Bovendien moet worden opgemerkt dat het gaat om een relatie die is gebaseerd op levenslange blootstelling en dat het projecteffect op de luchtkwaliteit in verder gelegen jaren zal afnemen als gevolg van de dalende trend van de emissiefactoren van wegverkeer.</p> <p>De getoonde waarden geven dus een overschatting van de werkelijke gezondheidseffecten waardoor het totaal van 5.614 dagen levensverlies bij de realisatie van Campusroute variant 6 in de praktijk zeer waarschijnlijk (de dosis-effectrelatie kent een grote onzekerheid) lager zal uitvallen.</p>
19	<p>Vraag</p> <p>Mensen worden ziek van luchtverontreiniging. Dit geldt ook voor kinderen, die vaker luchtwegaandoeningen ontwikkelen als ze in de buurt van drukke wegen wonen.</p>

	<p>Waarom heeft u niet inzichtelijk gemaakt hoeveel extra levensjaren met ziekte zijn te verwachten, zoals u dat met de sterfte hebt gedaan?</p> <p>Antwoord</p> <p>De Campusroute heeft relatief kleine effecten op de luchtkwaliteit en er is geen omvattende parameter beschikbaar waarmee het totale gezondheidseffect vanwege luchtkwaliteit accuraat in beeld gebracht kan worden. Met de gehanteerde methode worden de effecten van de veranderingen van zowel de fijnstofconcentratie als de stikstofdioxidenconcentratie op de gezondheid in één waarde in beeld gebracht zodat de varianten/alternatieven met elkaar kunnen worden vergeleken en er een indicatie is van de gezondheidseffecten. Deze onderzoeksaanpak is ook met de GGD Gelderland-Midden afgestemd.</p>
20	<p>Vraag</p> <p>4. Gezondheid</p> <p>Het is niet duidelijk voor wie geluidshinder en nachtrustverstoring gemeten zijn. Bij campusroute varianten komen er meer inwoners bij die hinder ondervinden van geluid of gestoord kunnen worden in hun slaap. De bestaande route blijft immers ook liggen. De hinder daar zou opgeteld moeten worden bij die van de nieuwe inwoners die hinder ondervinden bij de campusroutes.</p> <p>Vraag: hoe kan het dat het ABR méér nachtrustverstoring en geluidshinder zou opleveren dan de campusroutes terwijl er bij de laatste meer mensen bijkomen die hinder ondervinden?</p> <p>Antwoord</p> <p>De kans op hinder/slaapverstoring is bij hogere geluidbelastingen groter dan bij lage, zie dosis-effectrelatie tabel 11-1. De Campusroute zorgt wel voor meer geluid op de gevel bij de woningen langs de nieuwe weg dan de huidige situatie, maar vergeleken bij de woningen langs de ABR is de geluidbelasting lager. In de beoordeling worden woningen met een hogere geluidbelasting zwaarder meegeteld aangezien de kans op hinder/slaapverstoring daar groter is. Aanleg van de Campusroute wil niet per definitie zeggen dat er sprake gaat zijn van slaapverstoring of hinder.</p> <p>In figuur 9-1 zijn de wegen opgenomen die in het onderzoek zijn betrokken. Alle geluidgevoelige bestemmingen rond deze wegen zijn in het onderzoek betrokken voor alle varianten.</p>
21	<p>Vraag</p> <p>OPM: Effect op positieve gezondheid ontbreekt.</p> <p>Antwoord</p> <p>De mate waarin het voornemen invloed heeft op positieve gezondheid (invloed op bewegen, recreëren, spelen en ontspannen) wordt kort besproken op pagina 183. De effecten op de positieve gezondheid zijn globaal beschouwd maar omdat er in deze fase nog onvoldoende informatie is over de inrichting van het plangebied. Dit aspect wordt meegenomen in de uitwerkingsfase van de voorkeursvariant waarin ook zal worden gekeken op welke wijze het ontwerp hieraan kan bijdragen.</p>
22	<p>Vraag</p> <p>Gevoelige bestemmingen binnen grens van 50 meter. Zijn de sportvelden langs de Dijkgraaf, en de Zorgboerderij Hoge Born meegenomen</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,</p>

	kinderdagverblijven, en verzorgings-, verpleeg- en bejaardentehuizen. De zorgboerderij Hoge Born is niet meegenomen omdat het hier niet gaat om een vaste verblijflootatie zoals in verzorgingshuizen.
23	<p>Vraag</p> <p>Effect op Positieve Gezondheid wordt niet gescoord. Wij constateren dat een weging van de effecten voor positieve gezondheid in de varianten op mogelijkheden voor sport, recreatie en ontmoeting ten onrechte ontbreekt. Gezondheid is een belang dat niet voor niets wordt meegenomen in de nieuwe Omgevingswet (Blz, 18). Kunt u de weging van de Positieve Gezondheid alsnog opnemen in de MER?</p> <p>Antwoord</p> <p>In deze fase is de inrichting van het plangebied nog niet meegenomen en zijn de ontwerpen van alle kruispunten en oversteekplaatsen nog niet vastgesteld. Hierdoor kan de barrièrefunctie nog niet exact worden beoordeeld kan er nog niks worden gezegd over de mate waarin het plangebied faciliteert in het ontmoeten, bewegen, recreëren, spelen en ontspannen van mensen. Pas in de uitwerkingsfase van de voorkeursvariant wordt dit ontwerp verder uitgewerkt en hierbij wordt gekeken op welke wijze het ontwerp hieraan kan bijdragen.</p>