

## **Bestemmingsplan Noordelijke inprikker**

Definitief

Gemeente Wageningen

Sweco Nederland B.V.  
Arnhem, 13 juli 2016

# Verantwoording

**Titel** Bestemmingsplan Noordelijke inprikker

**Subtitel**

**Projectnummer** 340323

**Referentienummer**

**Revisie** D2

**Datum** 13 juli 2016

**Auteur(s)** ir. L.C.M. van den Hoek

**E-mail adres** teun.deuling@sweco.nl

**Gecontroleerd door** Teun Deuling

**Paraaf gecontroleerd**

**Contact** Sweco Nederland B.V.  
Velperweg 26  
6824 BJ Arnhem  
Postbus 485  
6800 AL Arnhem  
T +31 88 811 66 00  
F +31 30 310 04 14  
www.sweco.nl

# Inhoudsopgave

|     |                                              |    |
|-----|----------------------------------------------|----|
| 1   | Inleiding .....                              | 4  |
| 1.1 | Aanleiding .....                             | 4  |
| 1.2 | Ligging plangebied .....                     | 5  |
| 1.3 | Geldende bestemmingsplannen .....            | 5  |
| 1.4 | Leeswijzer .....                             | 6  |
| 2   | Huidige situatie plangebied .....            | 7  |
| 3   | Toekomstige situatie plangebied .....        | 8  |
| 3.1 | Inleiding .....                              | 8  |
| 3.2 | Context bereikbaarheid Wageningen .....      | 8  |
| 3.3 | Kader / uitgangspunten .....                 | 8  |
| 3.4 | Inrichting van de noordelijke inrikker ..... | 8  |
| 4   | Uitvoerbaarheid van het plan .....           | 10 |
| 4.1 | Inleiding .....                              | 10 |
| 4.2 | Beleid .....                                 | 10 |
| 4.3 | Milieu .....                                 | 16 |
| 4.4 | Water .....                                  | 18 |
| 4.5 | Ecologie .....                               | 20 |
| 4.6 | Archeologie en cultuurhistorie .....         | 22 |
| 4.7 | Verkeer en parkeren .....                    | 23 |
| 4.8 | Economische uitvoerbaarheid .....            | 24 |
| 5   | Wijze van bestemmen .....                    | 25 |
| 5.1 | Inleiding .....                              | 25 |
| 5.2 | Het digitale bestemmingsplan .....           | 25 |
| 5.3 | Verbeelding .....                            | 25 |
| 5.4 | Regels .....                                 | 25 |
| 5.5 | Artikelsgewijze toelichting .....            | 26 |
| 6   | De procedure .....                           | 27 |
| 6.1 | Vorbereiding .....                           | 27 |
| 6.2 | Overleg .....                                | 27 |
| 6.3 | Zienswijzen .....                            | 27 |

# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

De gemeente Wageningen is de bakermat van Wageningen Universiteit en Researchcentrum (kortweg: Wageningen UR). Wageningen UR is tot stand gekomen na een fusie tussen Wageningen Universiteit en Dienst Landbouwkundig Onderzoek (DLO). De totstandkoming van de Wageningen UR is de aanleiding geweest voor het idee om een campuslocatie te ontwikkelen. Het vormen van de campus is tot stand gekomen door de verschillende locaties te verlaten en bebouwing en voorzieningen op (toen nog) de locatie De Born uit te breiden.

De nieuwe campus van Wageningen krijgt steeds meer vorm. Bestaande gebouwen op De Born zijn uitgebreid en nieuwe, veelal spraakmakende gebouwen gerealiseerd. Naast gebouwen en instellingen die onderdeel uitmaken van Wageningen UR biedt de campus ook ruimte aan kennisintensieve bedrijven en instellingen die opereren in hetzelfde werkveld. Op deze locatie is een omvangrijk kenniscentrum van zeer hoog internationaal niveau ontwikkeld.

In het kader van het realiseren van de campusontwikkelingen heeft de gemeenteraad van Wageningen in haar vergadering van 31 mei 2010 het bestemmingsplan Wageningen Campus vastgesteld. Dit bestemmingsplan is op 2 september 2010 in werking getreden en per die datum ook onherroepelijk.

In aansluiting op de ontwikkeling van onderwijs- en kennisintensieve bedrijvigheid op Wageningen Campus versterkt Wageningen UR de aantrekkelijkheid en levendigheid van de campus door studentenwoningen en kleinschalige voorzieningen te realiseren. De afgelopen jaren is de Wageningen UR in aantal studenten aanmerkelijk gegroeid van circa 5000 studenten in 2007 naar 10.000 studenten in 2015.

De toename van het aantal studenten, de toevoeging van externe bedrijven en bedrijvigheid, genereren extra bezoekers en verkeersbewegingen en zet de bereikbaarheid van de campus onder druk. In de huidige situatie zijn er in Wageningen meer bereikbaarheidsproblemen. Door de groei van verkeer van, in en door Wageningen worden de knelpunten op gemeentelijk en provinciaal wegennet groter. Omdat de bereikbaarheid van Wageningen in de toekomst nog verder onder druk komt te staan, is het van belang om deze bereikbaarheidsproblemen op te lossen.

Onderzoek heeft aangetoond dat capaciteitsuitbreiding van het wegennet de knelpunten kan oplossen. Een van de oplossingsrichtingen om een betere bereikbaarheid van Wageningen te bereiken is het realiseren van een tweede ontsluitingsweg aan de Noordzijde van Wageningen Campus.

De gemeenteraad heeft op d.d. 26 oktober 2015 besloten om een tweede verkeersontsluiting op de campus te realiseren door de Kielekampsteeg aan de noordzijde van de campus op te waarderen. Met de opwaardering ontstaat een volwaardige tweede ontsluiting van de campus. Hiermee verbetert de verkeerscirculatie op de campus zelf en wordt het verkeerssysteem robuuster. In geval van calamiteiten of werkzaamheden blijft de bereikbaarheid van de campus gewaarborgd. Daarbij is het realiseren van deze tweede ontsluiting voorwaarde om een totaaloplossing te genereren om in de toekomst een goede van ontsluiting van Wageningen te garanderen.

Voor de realisatie van de business strip aan de zuidzijde van de campus is het noodzakelijk geweest bestemmingsplanherzieningen uit te voeren. Voor het kunnen vestigen van Friesland Campina is het eerste kwadrant het bestemmingsplan herzien en op 18 augustus 2011 in werking getreden en per die datum ook onherroepelijk geworden. Voor het vierde kwadrant, de realisatie van Campus Plaza is op 27 oktober 2014 het bestemmingsplan Campus Plaza in werking getreden en per die datum ook onherroepelijk geworden.

Omdat de opwaardering van de Kielekampsteeg/Bornsesteeg tot volwaardige tweede ontsluiting van Wageningen Campus niet past in de ter plaatse geldende bestemmingsplannen is een nieuw bestemmingsplan noodzakelijk. Voorliggend bestemmingsplan voorziet in de herinrichting van (een deel van) de Kielekampsteeg en (een deel van) de Bornsesteeg.



Afbeelding 1: Ligging Noordelijke Inprikkers Wageningen Campus (bron: Dotka Data B.V.)

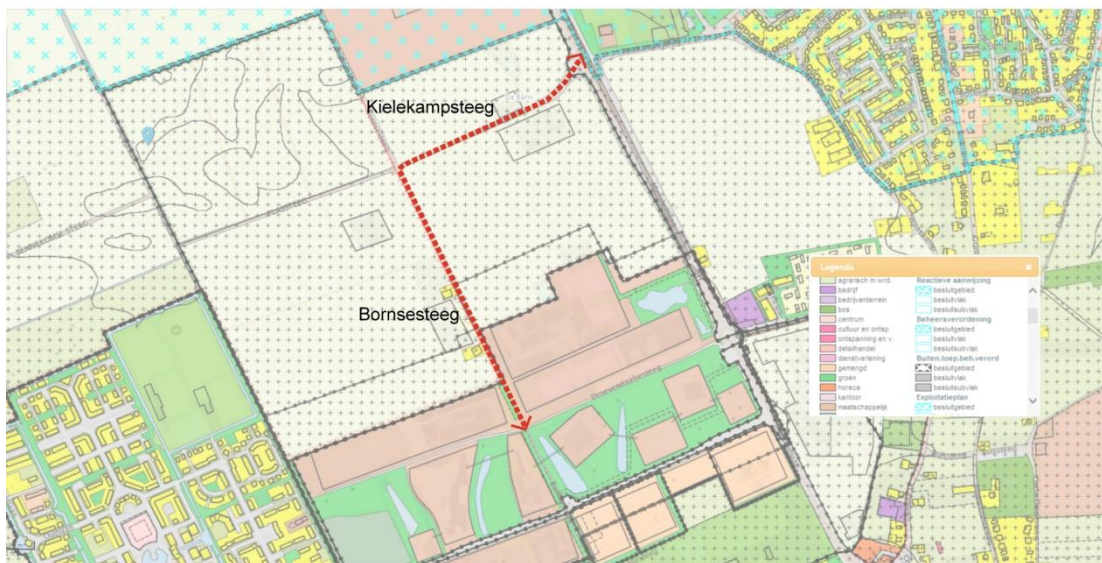
## 1.2 Ligging plangebied

Het plangebied omvat het tracé van de noordelijke ontsluitingsinfrastructuur van Wageningen Campus. Het betreft De Bornsesteeg, gelegen tussen de Droevendaalsesteeg aan de zuidzijde en de Kielekampsteeg aan de noordzijde. En betreft de Kielekampsteeg, gelegen tussen Bornsesteeg aan de westzijde en de aansluiting met de Mansholtlaan (N781) aan de oostzijde. Het plangebied omvat het tracé van de hoofdweg en de naastgelegen vrijliggende fietsstrook en de ecologische verbindingszone.

## 1.3 Geldende bestemmingsplannen

Het plangebied maakt deel uit van drie bestemmingsplannen, namelijk het bestemmingsplan Wageningen Campus, vastgesteld door de gemeenteraad van Wageningen in haar vergadering van 31 mei 2010 en in werking getreden (en onherroepelijk geworden) met ingang van 2 september 2010, bestemmingsplan Buitengebied Wageningen, vastgesteld door de gemeenteraad van Wageningen in haar vergadering van 30 september 2013 en onherroepelijk geworden met ingang van 11 juni 2014, Parapluplan Geluidruimteverdeling Wageningen Campus en omgeving, vastgesteld door de gemeenteraad van Wageningen op 27 oktober 2014.

Voor zover het plangebied ligt in het bestemmingsplan Wageningen Campus, heeft het de bestemming 'Verkeer' en doorkruist de aanduiding 'gemengd'. Gronden met deze bestemming zijn hoofdzakelijk bestemd voor onderwijs- en onderzoeksdoeleinden en voor kennisintensieve bedrijvigheid. Zie afbeelding 2.



Afbeelding 2: Vigerende bestemmingsplannen plangebied (bron: [www.Ruimtelijkeplannen.nl](http://www.Ruimtelijkeplannen.nl))

Voor zover het plangebied ligt in het bestemmingsplan Buitengebied heeft het de bestemming 'Verkeer-verblijfsgebied'. Het plangebied doorkruist de bestemming 'Agrarisch – onderzoek en onderwijs' van dit bestemmingsplan. Gronden met deze bestemming zijn bestemd voor het bieden van ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden voor het landbouwonderzoek en het landbouwonderwijs.

Het plangebied valt binnen het parapluplan Geluidruimteverdeling Wageningen Campus. Het bestemmingsplan 'Geluidruimteverdeling Wageningen Campus e.o. draagt zorg voor de verdeling van de beschikbare geluidruimte op het gebied van industriële lawaai in dit gebied.

De voorgenomen ontwikkeling is niet mogelijk binnen deze bestemmingen. Een herziening van deze bestemmingsplannen is noodzakelijk om de gewenste ontwikkeling juridisch-planologisch mogelijk te maken.

#### 1.4 Leeswijzer

Het bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding en planregels en gaat vergezeld van een toelichting. Op de verbeelding zijn de onderscheiden bestemmingen door middel van kleuren en tekens aangegeven. De regels bevatten de materiële inhoud van de bestemmingen. De verbeelding en planregels vormen samen het juridische toetsingskader voor ruimtelijke en functionele ontwikkelingen in het plangebied. De plantoelichting bevat de aan het plan ten grondslag liggende gedachtegang.

De toelichting is als volgt opgebouwd. Na het inleidende eerste hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 de huidige situatie in het plangebied beschreven. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 de nieuwe ontwikkeling uiteengezet. Hoofdstuk 4 gaat in op de haalbaarheid van het plan. Het relevante beleid wordt beschreven alsmede ook milieu- en overige aspecten. In hoofdstuk 5 wordt de wijze van bestemmen toegelicht. Het betreft een toelichting op de regels en de verbeelding van dit bestemmingsplan. In hoofdstuk 6 worden procedurele aspecten van dit bestemmingsplan beschreven.



## 2 Huidige situatie plangebied

De voorgenomen activiteit bestaat uit de realisatie van een tweede ontsluiting van Wageningen Campus aan de noordzijde via de Bornsesteeg en de Kielekampsteeg. Het plangebied betreft het tracé over de Bornsesteeg, gelegen tussen Droevendaalsesteeg aan de zuidzijde en de kruising Kielekampsteeg / Plassteeg aan de noordzijde. Vanaf deze kruising wordt het tracé oostwaarts vervolgd over de Kielekampsteeg tot aan de kruising met de Mansholtlaan (N781). In de huidige situatie wordt deze route veelvuldig gebruikt door fietsers.

De Bornsesteeg is een enkelbaansweg met volledig gemengd gebruik. Auto's en fietsers gebruiken de weg in beide richtingen. De Bornsesteeg doorkruist twee type gebieden. Het eerste gebied is het campusterrein. Dit gebied wordt ter plaatse van de Bornsesteeg gekenmerkt door een lommerrijke parkachtige uitstraling. De Bornsesteeg heeft een smal profiel en is omzoomd door bomen, dichte bosschages en bermsloot/greppel. De weg heeft op het campusterrein diverse inritten naar faculteitsterreinen, percelen en (bedrijfs)woningen. Vanaf faculteitsterrein van het Radixgebouw, verlaat de Bornsesteeg het campusterrein en ligt dan in het buitengebied van Wageningen. De weg doorkruist in dat deelgebied de proefvelden van de universiteit en wordt ook hier omzoomd door bomen.

Daar waar de Bornsesteeg de Kielekampsteeg kruist, gaat het tracé oostwaarts tot aan de kruising met de Mansholtlaan. De Kielekampsteeg is ook een enkelbaansweg met volledig gemengd gebruik. De weg doorkruist het openlandschap met proefvelden. Aan het einde van de Kielekampsteeg, staan aan beide zijden van de weg enkele bedrijfswoningen. Aan de zuidzijde van de Kielekampsteeg staat een bomenrij en aan beide zijden liggen bermsloten/greppels. De aansluiting van de Kielekampsteeg met de Mansholtlaan is voorzien van een verkeersregelingstallatie.



*Afbeelding 3: De Bornsesteeg, buiten het campusterrein in noordelijke richting*

## 3 Toekomstige situatie plangebied

### 3.1 Inleiding

Dit hoofdstuk beschrijft in paragraaf 3.2 de context van de aanleg van de tweede ontsluiting van Wageningen Campus. In paragraaf 3.3 wordt het kader toegelicht en paragraaf 3.4 beschrijft de (her) inrichting van de noordelijke inrikker.

### 3.2 Context bereikbaarheid Wageningen

Wageningen heeft problemen met de bereikbaarheid. In de ochtend- en avondspits zijn er files in Wageningen. De hoofdroutes in Wageningen zijn in noord-zuidrichting de Mansholtlaan (N781), en de Kortenoord Allee. Direct ten zuiden van Wageningen Campus ligt in oostwestelijke richting de Nijenoord Allee, die deze beide hoofdwegen verbindt. In de spits staan er vooral op de Mansholtlaan, ter hoogte van de campus, bijna elke dag wachtrijen. Ook andere delen van Wageningen zoals het centrum, het Agro Business & Science Park en de haven hebben last van die stremmingen. Het verbeteren van de bereikbaarheid is nodig om Wageningen leefbaar te houden en het economisch vestigingsklimaat te versterken. Het verbeteren van de bereikbaarheid kan via verschillende oplossingen. In de afgelopen jaren zijn diverse verkeersstudies uitgevoerd naar de meest robuuste oplossing voor de toekomst.

De gemeenteraad van Wageningen heeft op d.d. 26 oktober 2015 besloten dat zij de oplossing voor een betere bereikbaarheid zoekt in het optimaliseren van bestaande wegen, o.a. de Mansholtlaan en Nijenoord Allee. Onderdeel van het besluit is ook de aanleg van de tweede ontsluiting van Wageningen Campus via opwaardering van de Bornsesteeg en de Kielekampsteeg. Op dit moment kent de campus één ontsluiting, via de Droevendaalsesteeg op de Mansholtlaan.

### 3.3 Kader / uitgangspunten

Auto-ontsluiting

- De ontsluiting en de bereikbaarheid van de campus verbetert met de tweede ontsluiting.
- De tweede ontsluiting verbetert de robuustheid van het systeem, in geval van werkzaamheden of calamiteiten blijft de campus bereikbaar.
- de rijbaan wordt ingepast in het bestaande profiel

Langzaam verkeer

- Het noordelijke deel van de Bornsesteeg is een belangrijke langzaam verkeersroute tussen de stad Wageningen, de campus en Ede.
- De langzaamverkeersroute wordt duurzaam veilig ingericht met een vrijliggend fietspad aan de zuid- en oostzijde van de Bornsesteeg en Kielekampsteeg.

Parkeren

- Langs de weg wordt niet geparkeerd.

Groen

- Bomen langs het tracé blijven behouden.
- de inrichten van verbindingzone een ecologische verbindingzone ten zuiden van de Kielekampsteeg (welke deel uitmaakt van de ecologische verbindingzone in het Binnenveld).

### 3.4 Inrichting van de noordelijke inrikker

De Noordelijke inrikker wordt gerealiseerd door Bornsesteeg en Kielekampsteeg op te waarderen van een enkelbaansweg met volledig gemengd gebruik naar een enkelbaans weg met een maximumsnelheid van 60 km/h met een gescheiden fietspad.



Parallel aan de weg komt aan de oostzijde van de Bornsesteeg en aan de zuidzijde van de Kie-  
lekampsteeg een eenzijdig gelegen (vrijliggend) fietspad dat in twee richtingen wordt bereden.  
Het vrijliggende fietspad verbetert de verkeersveiligheid voor de fietsers. De bestaande bomen  
langs de weg blijven behouden. Door het toevoegen van het vrijliggend fietspad, wordt de be-  
staande bermstrook verlegd. De huidige verkeersregelinstantie op het kruispunt Kie-  
lekampsteeg met de Mansholtlaan wordt aangepast.

[illegible]

Afbeelding 4: Wegprofiel Kielekampsteeg (boven) en Bornsesteeg (onder)

## 4 Uitvoerbaarheid van het plan

### 4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt de haalbaarheid van het plan onderzocht. Het Rijks-, provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid komt hierbij aan de orde. Daarnaast is onderzocht in hoeverre het plan haalbaar is qua milieuaspecten, zoals geluid, externe veiligheid, water en flora en fauna.

### 4.2 Beleid

#### 4.2.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. Deze structuurvisie bevat een concrete, bondige actualisatie van het mobiliteit- en ruimtelijk ordeningsbeleid op Rijksniveau. Het vervangt onder meer de nota mobiliteit, de Nota Ruimte, de Mobiliteitsaanpak de structuurvisie Ruimte.

In de structuurvisie schetst het Rijk de ambities voor concurrentiekracht, bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid tot 2040 (lange termijn) en doelen, belangen en opgaven tot 2028 (middellange termijn). Voor de drie rijksdoelen zijn dertien onderwerpen van nationaal belang benoemd waarmee het Rijk aangeeft waarvoor het verantwoordelijk is en waarop het resultaten wil boeken.

Bij deze aanpak hanteert het Rijk een filosofie die uitgaat van vertrouwen, heldere verantwoordelijkheden, eenvoudige regels en een selectieve rijksbetrokkenheid. Zo laat het Rijk de verantwoordelijkheid voor de afstemming tussen verstedelijking en groene ruimte op regionale schaal over aan provincies. Daarmee wordt bijvoorbeeld het aantal regimes in het landschap- en natuurdomein fors ingeperkt. Daarnaast wordt (boven-)lokale afstemming en uitvoering van verstedelijking overgelaten aan (samenwerkende) gemeenten binnen provinciale kaders. Alleen in de stedelijke regio's met concentraties van topsectoren (waaronder Amsterdam c.a. en Rotterdam c.a.) zal het Rijk afspraken maken met decentrale overheden over de programmering van verstedelijking. Overige sturing op verstedelijking zoals afspraken over percentages voor binnenstedelijk bouwen, Rijksbufferzones en doelstellingen voor herstructurering laat het Rijk los. Hierdoor neemt de bestuurlijke drukte af en ontstaat er ruimte voor regionaal maatwerk.

Dit bestemmingsplan heeft raakvlakken met twee van de dertien nationaal belangen:

*Hoofddoel Concurrentiekracht. Belang 1:* Het werken aan een excellent ruimtelijk-economische structuur van Nederland door een aantrekkelijk vestigingsklimaat in en goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren

Het Rijk wil investeren in het versterken van de ruimtelijke-economische structuur via topsectoren die zich concentreren in stedelijk regio's. FoodValley is een van die stedelijke regio's rond de topsector Agro&Food die het Rijk van nationale betekenis beschouwt en waarmee het Rijk samen met decentrale overheden aan de slag gaat. Ieder vanuit zijn eigen verantwoordelijkheid. Het verbeteren van de bereikbaarheid van de campus, een van de pijlers van FoodValley, sluit aan bij het rijksbelang om de ruimtelijke-economische structuur van FoodValley te vergroten.

*Hoofddoel Bereikbaarheid. Belang 6:* Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem.

Naast de op veel plaatsen noodzakelijke investeringen in het mobiliteitssysteem ziet het Rijk goede mogelijkheden om de capaciteit van het bestaande hoofdnet met innovatieve maatregelen te vergroten en op die manier tot betrouwbare reistijden te komen. Kleine infrastructurele aanpassingen (voor wegen, spoorwegen en vaarwegen), innovatieve verkeersmanagementsystemen en versterking van de schakels en knooppunten tussen de verschillende systemen zijn onderdeel van het programma Beter benutten.

Met het verbeteren van de ontsluiting van de campus ontstaat een robuuster verkeerssysteem op en rond de campus en draagt bij aan de bereikbaarheid. Dit draagt bij aan het belang om tot betere benutting van de bestaande capaciteit van het mobiliteitssysteem te komen.

Verder zal de betekenis van de nationale structuurvisie voor het bestemmingsplangebied zeer beperkt blijven. Het relevant beleidskader wordt met name gevormd door provincie en vooral gemeente.

#### 4.2.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) bevestigt in juridische zin de kaderstellende uitspraken uit het SVIR. Het gaat onder meer om nationale belangen als Rijksvaarwegen, Defensie, Ecologische hoofdstructuur, Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, Hoofdwegen en hoofdspoorwegen, Elektriciteitsvoorziening, Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen en Primaire waterkeringen.

Slechts daar waar een directe doorwerking niet mogelijk is, bij de Ecologische Hoofdstructuur (de artikelen worden later aan het Barro toegevoegd) en bij de Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, is gekozen voor indirecte doorwerking via provinciaal medebewind. Ten aanzien van de begrenzing van het Natuurnetwerk Nederland is bepaald dat niet het Rijk, maar de provincies die grenzen (nader) bepalen.

Door de nationale belangen vooraf in ruimtelijke plannen te borgen, wordt met het Barro bijgedragen aan versnelling van de besluitvorming bij ruimtelijke ontwikkelingen en vermindering van de bestuurlijke drukte.

Het Barro is niet van betekenis voor onderhavig bestemmingsplan. Dit bestemmingsplan betreft geen nationaal belang.

#### 4.2.3 Provinciaal beleid

##### *Omgevingsvisie en Omgevingsverordeningen*

Provinciale Staten (PS) van Gelderland hebben op 9 juli 2014 de Omgevingsvisie Gelderland vastgesteld. Op 17 oktober 2014 is deze in werking getreden. De Omgevingsvisie Gelderland is de nieuwe integrale visie op het gebied van, onder andere, ruimtelijke ordening, waterkwaliteit en -veiligheid, bereikbaarheid, economische ontwikkeling, natuur en milieu. De omgevingsvisie vervangt het oude Streekplan 2005 en van de verschillende strategische plannen voor water, milieu en mobiliteit. Het plan is opgesteld met een doorkijk van 10 tot 15 jaar.

De omgevingsvisie is bovenal een visie op hoofdlijnen. Op diverse onderdelen wordt beleid verder uitgewerkt in (cocreatie) en deeluitwerkingen. In de Omgevingsvisie Gelderland is niet alles concreet en gedetailleerd vastgelegd. Het proces gaat door in een zogenaamde 'rollende agenda'. Deeluitwerkingen worden apart vastgesteld in een eigen besluitvormingsproces.

In de Omgevingsvisie heeft de provincie een aantal aspecten als rode draad verweven in het beleid. De provincie denkt en werkt vanuit gedeelde en maatschappelijke opgaven die partijen delen, ongeacht wie wat doet of welke rol vervult. De provincie kiest er voor om in de Omgevingsvisie voor twee hoofddoelen te kiezen die bijdragen aan gemeenschappelijke opgaven, deze zijn:

1. een duurzame economische structuur,
2. het borgen van de kwaliteit en veiligheid van onze leefomgeving

Deze twee hoofddoelen benadrukken de rol en kerntaken van de provincie als middenbestuur. Zij beïnvloeden elkaar. Economische structuurversterking vraagt om een aantrekkelijk vestigingsklimaat. Dat is een goede bereikbaarheid en voldoende vestigingsmogelijkheden. Het betekent ook een aantrekkelijke woon- en leefomgeving met de unieke kwaliteiten van natuur, water en landschap in Gelderland.

Het beleid is regiospecifiek opgezet, met gebiedsagenda's. Op het niveau van Oost Nederland werkt provincie samen met andere overheden, Rijk, de provincie Overijssel en stadsregio Arnhem-Nijmegen en Twente. In de gebiedsopgave worden opgaven met horizon 2030/2040 beschreven. Het gaat om opgaven op het terrein van economische structuurversterking, energietransitie, corridors en water waarin Rijk, provincie en regio's ieder een rol hebben. FoodValley is een van de zes regio's die hierin benoemd.

#### Gebiedsagenda FoodValley

FoodValley is een belangrijke voedingsbodem voor de Nederlandse economie en een inspirerende kennisregio in Europa. Karakteristiek voor FoodValley is de toonaangevende innovatie en vakkennis op het gebied van agrofood, het aantrekkelijke vestigingsklimaat en de groene leefomgeving. Provincie wil in een goede balans, met inzet van verschillende gemeenten, maatschappelijke organisatie, ondernemers, zich binnen FoodValley richten op een zestal speerpunten:

- Bedrijven en bedrijvigheid
  - de Topsector Food verder uitbouwen;
  - het toerisme verder ontwikkelen;
  - bedrijventerreinen;
  - ontwikkelen bedrijventerreinen en kennis-as;
- Onderwijs en arbeidsmarkt
  - de kennisas Ede - Wageningen versterken;
  - een goede match tussen onderwijs en arbeidsmarkt realiseren;
- Mobiliteit en bereikbaarheid
  - bepalen van de beste locaties voor gespecialiseerde bedrijfsterreinen;
  - mobiliteitsmanagement;
  - een aantal knelpunten aanpakken;
- Wonen en woningmarkt
  - afstemming van de ontwikkelingen op de woningmarkt;
  - woonbeleid ook laten gaan over het bestaande woningaanbod;
- Vernieuwing landbouwsector
  - hoe omgaan met het afnemende aantal bedrijven;
  - schaalvergroting combineren met innovatie: license to produce;
- Kwaliteit leefomgeving en duurzaamheid
  - dynamiek is nodig om de economische waarde te behouden;
  - anticiperen op meer extreme weersomstandigheden.

In de omgevingsvisie is in een verdiepingsbijlage de betekenis van FoodValley regio verder uitgewerkt. De sector onderzoek, advisering en zakelijke dienstverlening in Wageningen is van grote betekenis naast de sector Gezondheidszorg in Ede en Food in de regio. Toonaangevende bedrijven ("leader firms") die in de regio zijn gevestigd, vormen in combinatie met Wageningen Universiteit en Research, een kennisinstelling met een wereldreputatie, de ruggengraat van de topsector Food. Deze ruggengraat wil de provincie verder versterken met de ontwikkeling van de kennis-as Ede Wageningen. De bereikbaarheid van de regio is goed, maar moet op een aantal onderdelen worden verbeterd om de het vestigingsklimaat verder te verbeteren. Met name de noord-zuidontsluiting met openbaar vervoer wordt gezien als verbeterpunt. Het optimaliseren van fietsverbindingen wordt gezien als mogelijkheid om congestiedruk te verminderen.

De provincie onderschrijft met de zes speerpunten voor deze regio het grote belang van de economische ontwikkelingsmogelijkheden van de regio FoodValley. De aanleg van de tweede ontsluiting van de campus draagt bij aan het verder versterken van de bereikbaarheid van Wageningen Campus en de regio en daarmee aan het economische vestigingsklimaat van FoodValley en sluit daarbij aan bij het verder uitbouwen van de kennis-as en het aanpakken van een aantal belangrijke mobiliteitsknelpunten.

#### 4.2.4 Regionaal beleid

##### *Gebiedsvisie Regio FoodValley*

De FoodValley regio heeft een centrale ligging in Nederland en is gelegen in de provincies Utrecht en Gelderland. De regio bestaat uit de gemeenten Barneveld, Ede, Nijkerk, Renswoude, Rhenen, Scherpenzeel, Veenendaal en Wageningen. De regio vormt een belangrijke vestigingsplaats voor zowel internationale topbedrijven als Midden-en Kleinbedrijven (MKB). In de Strategische Agenda 2011-2015 heeft de Regio FoodValley de gezamenlijke regionale ambities om van de FoodValley regio een topregio te maken gepresenteerd.

In de Strategische Agenda Regio FoodValley zijn twee hoofddoelen geformuleerd:

- Het realiseren van een krachtige regionale economie met een onderscheidend kennisprofiel op de wereldmarkt.
- Het realiseren van een sterk vestigingsklimaat en aantrekkelijke woonomgeving

De Gebiedsvisie Regio FoodValley vormt de basis om diverse ambities te integreren.

De FoodValley regio heeft een onderscheidend kennisprofiel op het gebied van Food en is tegelijkertijd exporteur voor de wereldmarkt binnen de primaire sector. Er zijn een aantal sterke specialisaties binnen het bedrijfsleven dat gericht is op 'food'. Door aanwezigheid van Wageningen University & Research Centre (Wageningen UR) en door een sterk primaire agrarische sector door het gehele gebied heen is food een bindende factor van gemeenten in de regio FoodValley.

Het gebied ligt tussen de twee stuwwallen van Midden Nederland: De Veluwe en de Utrechtse Heuvelrug. Deze ligging bepaalt de ondergrond en het landschap waarin geleefd wordt en de agrarische sector zich van oudsher heeft ontwikkeld. Een landschap dat mede door de aanwezigheid van Grebbelinie, gemeenschappelijke kwaliteiten levert, maar ook opgaven stelt.

Het fijnmazig landschap en nabijheid van natuur maakt de kwaliteit van de woonomgeving hoog. Het gebied wordt ook gekenmerkt door een gezamenlijke sociale achtergrond en cultuur, wat een sterke sociale samenhang en een sterk arbeidsmoraal biedt. Bijzonder sterke en herkenbare uitgangspunten voor een goed vestigingsklimaat voor bewoners en bedrijven.

De Gebiedsvisie Regio FoodValley beschrijft de gezamenlijke ambities en de gezamenlijke opgaven en levert handreikingen op voor de regio, samenwerkingsverbanden van enkele gemeenten en individuele gemeenten om te komen tot bovengenoemde missie en ambitie.

Voor verschillende thema's zijn diverse doelen en wensen geformuleerd als perspectief voor de langere termijn. Het gaat dan om de volgende thema's:

- faciliteren van bedrijven;
- relatie onderwijs en arbeidsmarkt;
- mobiliteit en bereikbaarheid;
- afstemmen regionale woningmarkt;
- vernieuwen landbouw;
- leefomgeving;
- duurzaamheid;
- recreatie.

De bovengenoemde thema's hebben allen te maken met de hoofddoelen uit de Strategische Agenda Regio FoodValley die men wil bereiken door het uitzetten van hoofdrichtingen.

Om deze hoofdrichtingen te bepalen, is gekeken naar de samenhang tussen de uitkomsten per (focus)thema. Door deze analyse te doen zijn meer integrale en strategische doelen bepaald dan via de benadering per thema.

Een sterke economie is mede afhankelijk van goede infrastructuur. De Regio FoodValley heeft een bijzonder sterke bereikbaarheid. Bereikbaarheid is cruciaal voor de vestiging van 'leader' bedrijven; de verdergaande samenwerking van bedrijven en de arbeidsmobiliteit in de regio. In het concept MIRT-onderzoek FoodValley is bereikbaarheid een belangrijke vestigingsfactor genoemd. De regio zal aandacht moeten blijven geven in het verbeteren van het vestigingsklimaat de komende jaren door de goede bereikbare plekken nog beter bereikbaar te maken en beter te benutten.

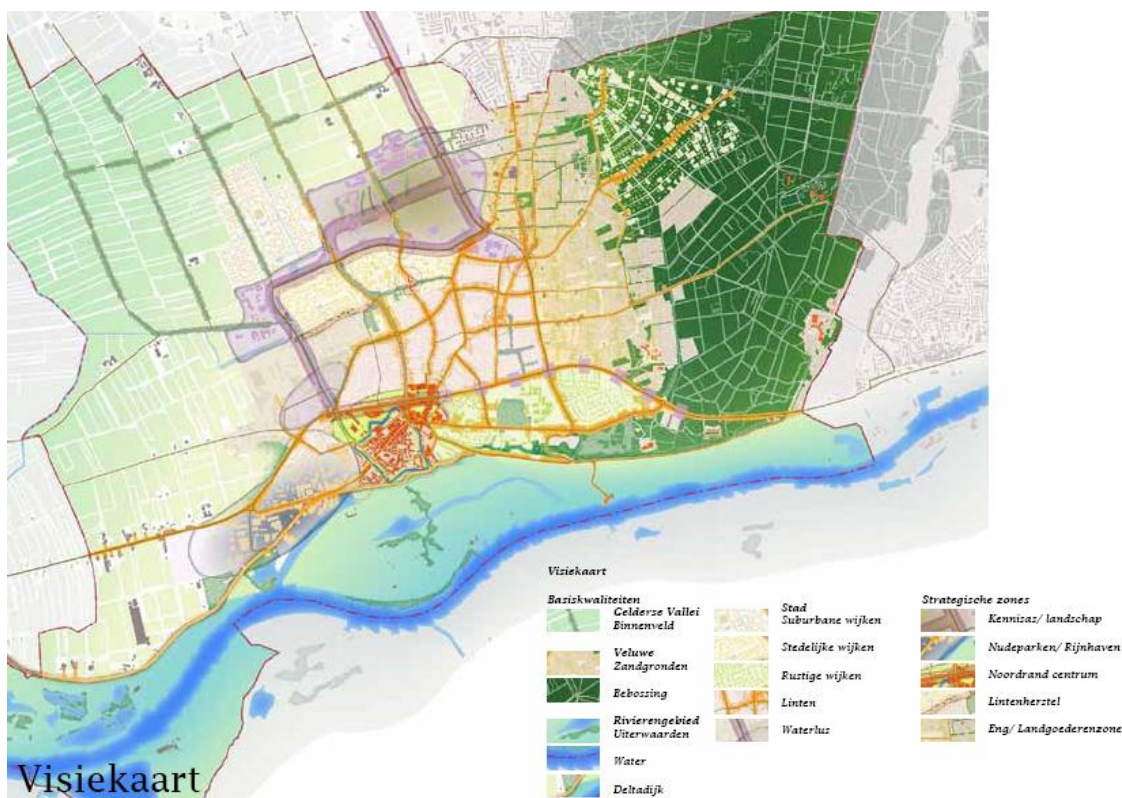
Concreet wordt ingezet op:

1. Het realiseren van ontbrekende schakels en bestaande congestiepunten;
2. Versterken van de multimodaliteit op plekken waar weg en spoor bij elkaar komen;
3. Nemen van maatregelen om de fiets centraler te zetten.
4. De hierboven genoemde, uiteenlopende, maatregelen worden als gebiedsbrede, integrale projecten opgepakt teneinde de samenhang te behouden.

Voor dit bestemmingsplan zijn met name thema's faciliteren van bedrijven en mobiliteit en bereikbaarheid relevant. Met het realiseren van een nieuwe entree wordt de ontsluiting en bereikbaarheid van Wageningen Campus verbeterd. Hiermee wordt bijgedragen aan versterking van het vestigingsklimaat van FoodValley. Ook verbetert met de nieuwe ontsluiting de positie van de fietser. De aanleg van de tweede ontsluiting draagt daarmee bij aan de regionale ambitie en visie en past daarmee binnen het regionale beleid.

#### 4.2.5 Gemeentelijk beleid Structuurvisie Wageningen

De structuurvisie geeft aan wat de urgente ruimtelijke opgaven zijn voor de gemeente. De structuurvisie beschrijft de ruimtelijke ambities en vormt een kwalitatief ruimtelijk ontwikkelings- en toetsingskader voor de komende 10 jaar. De structuurvisie biedt voldoende flexibiliteit om te kunnen sturen op veranderingen in de markt en om te kunnen anticiperen op nog onbekende ontwikkelingen. De structuurvisie is vastgesteld door de gemeenteraad van Wageningen in haar vergadering van 3 december 2013.



Afbeelding 5: Visiekaart Structuurvisie Wageningen

Wageningen heeft zeven overkoepelende (sociaal-economische) opgaven gedefinieerd. Wageningen Campus is binnen deze opgaven als een belangrijk gebied binnen de gemeente Wageningen gedefinieerd. De ambitie van de gemeente Wageningen is dan ook het versterken van de relatie tussen de stad, universiteit en de kenniseconomie. Dit vindt zijn vertaling in de ambitie 'Kennisstad'. Wageningen wil alle ruimte bieden aan de kenniseconomie. Dit betekent ruimte voor bedrijfslocaties, een aantrekkelijk woon- en leefgebied voor de kenniswerkers, goede verbindingen en de zichtbaarheid van de kennis in de bestaande stad.

Wageningen heeft sterke relaties met de Regio FoodValley, met andere delen van Nederland en zelfs met grote delen van de wereld. Een goede verbondenheid is een voorwaarde voor ontwikkeling. Wageningen heeft een sterk netwerk: Internationaal, binnen Regio FoodValley, en op de oost-westcorridor. Maar zij wil ook haar interne verbindingen op orde hebben.

Wageningen kiest voor duurzame mobiliteit, door fietsverkeer en OV de preferred vervoersmiddelen te laten zijn. Echter goede autobereikbaarheid is ook van belang voor een (economische) aantrekkelijkheid van Wageningen. Wageningen probeert de groei van mobiliteit te faciliteren op bestaande infrastructuur. Slim omgaan met ruimtelijke ordening, of modal split kan worden beïnvloed ten gunste van de fiets en het openbaar vervoer. Gemeente Wageningen verkiest optimalisatie van bestaande infrastructuur boven aanleg van nieuwe infrastructuur. Wageningen kampt met congestie en is op zoek naar duurzame oplossingen voor de lange termijn.

De aanleg van de noordelijke inrikker als tweede ontsluiting van de campus past binnen de gedachte en ruimtelijke kaders van de structuurvisie. Het genereren van een betere ontsluiting en bereikbaarheid van de campus, biedt een oplossing voor de congestie op en rondom de campus en vergroot daarmee de bereikbaarheid van Wageningen. De aanleg van een vrijliggend fietspad past goed in het beleid om in te zetten op duurzame mobiliteit.

#### 4.2.6 Gemeentelijk mobiliteitsplan

Het gemeentelijk mobiliteitsplan, vastgesteld d.d.22 april 2013 biedt een integrale aanpak om de bereikbaarheid van Wageningen te ondersteunen. Dit houdt in dat op basis van autonome ontwikkelingen, zowel van buiten als in de stad, een beeld wordt geschetst van de uitdagingen op het gebied van bereikbaarheid en de randvoorwaarden die er aan gesteld worden.

Mobiliteit raakt verschillende belangen, zoals een economisch belang, maatschappelijk belang en leefbaarheids belang. De gemeente draagt zorg voor een goede afweging tussen deze belangen. Zo wordt bereikbaarheid als een belangrijke voorwaarde voor burgers en bedrijven gezien aan economische ontwikkeling. Een bereikbare campus draagt bij aan het vestigingsklimaat voor bedrijven uit de topsector Agrofood. Aan de andere kant heeft mobiliteit ook nadelige effecten, die ten nadele kunnen zijn voor de leefbaarheid in de gemeente.

Gemeente Wageningen heeft tot doel de externe bereikbaarheid te vergroten door de verbindingen met de A12 en station Ede-Wageningen op orde te hebben. Voor de interne bereikbaarheid hecht Wageningen er groot belang aan op kortere afstanden het fietsgebruik te bevorderen. Concreet stelt de gemeente zich de volgende doelen:

- Verbeteren doorstroming Nijenoord Allee/Mansholtlaan;
- Verbeteren fietsroutes tussen de stad, de Wageningen Campus en station Ede-Wageningen; inclusief de oversteekbaarheid van de Nijenoord Allee;
- Beter benutten van de parkeercapaciteit in en om het centrum voor verschillende doelgroepen.

De ontwikkeling van de tweede ontsluiting is een uitwerking van dit mobiliteitsbeleid. Het verbeteren van de positie van de fiets, door de aanleg van het vrijliggende fietspad is in lijn met het doel om de fietsroutes tussen campus en station Ede-Wageningen te verbeteren. De tweede ontsluiting van de campus is een belangrijke randvoorwaarde om de robuustheid van het verkeerssysteem te vergroten en de doorstroming op de Nijenoord Allee/ Mansholtlaan te verbeteren.



## **4.3 Milieu**

### **4.3.1 Bodem**

Onderdeel van het bestemmingsplan is ook inzicht in de bestaande milieuhygiënische kwaliteit van de bodem. Om dit in beeld te krijgen is door de gemeente Wageningen informatie aangeleverd. Als bijlage (bijlage 1) bij dit bestemmingsplan is een scan met alle potentieel verdachte gebieden langs het traject opgenomen. Hierop staan alle verdachte activiteiten, ook uit het verleden, die een bodemverontreiniging veroorzaakt kunnen hebben. Onderstaand is per verdachte activiteit aangegeven of de bodemkwaliteit een belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

Bij planologische wijzigingen moet in de toelichting van het bestemmingsplan inzicht over de uitvoerbaarheid van het plan worden vermeld. Om deze beoordeling te kunnen doen is het noodzakelijk dat er inzicht bestaat in de kosten die eventueel gemaakt moeten worden bij de aanwezigheid van een sterke bodemverontreiniging. In deze fase is dus enkel van belang of de gemeenteraad in redelijkheid tot het oordeel kan komen dat er inzicht bestaat in de uitvoerbaarheid van het plan en in de financiële haalbaarheid hiervan.

#### *Kielekampsteeg 1*

3000 liter HBO tank, gesaneerd in 1996 met KIWA certificaat. Geen probleem qua bodemkwaliteit.

#### *Kielekampsteeg 34*

2000 liter HBO tank, gesaneerd in 2003 met KIWA certificaat.  
Evaluatierapport tank- en bodemsanering december 2003, ADICO milieutechniek. Geen probleem qua bodemkwaliteit.

#### *Bornsesteeg 87*

3000 liter HBO tank, gesaneerd 1995 met KIWA certificaat.  
2000 liter dieseltank, gesaneerd 1995 met KIWA certificaat.  
Verkennd bodemonderzoek november 2005, buro BOOT. Geen probleem qua bodemkwaliteit.

#### *Droevendaalsesteeg 1*

Verkennd bodemonderzoek Wageningen Campus, Droevendaalsesteeg, Bornsesteeg, december 2009, Grontmij. Chemicalien opslagplaats ligt ver van de weg af. Geen probleem qua bodemkwaliteit.

Langs het traject van de noordelijke inrikker is geen noemenswaardige bodemverontreiniging aangetroffen. Het traject wordt gezien als onverdacht en de bodemkwaliteit vormt daarom geen belemmering voor de planologische wijziging.

### **4.3.2 Geluid**

De voorgenomen activiteit bestaat uit de realisatie van een 2<sup>e</sup> ontsluiting van Wageningen Campus via de Bornsesteeg en de Kielekampsteeg. Het betreft een herinrichting van (een deel van) de Kielekampsteeg en de Bornsesteeg waardoor auto- en fietsverkeer beter van elkaar gescheiden wordt. De voorgenomen ontwikkeling heeft gevolgen op het geluid vanwege wegverkeer. In dit kader is onderzoek verricht of er vanwege de aanpassing van de weg sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Het onderzoek, gedateerd 8 februari 2016, is opgenomen als bijlage 2.

Op basis van onderhavig onderzoek kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- Vanwege de fysieke wijziging aan de Bornsesteeg is er sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.
- Vanwege de fysieke wijziging aan de Kielekampsteeg is er sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.
- Met maatregelen in de vorm van een dunne deklaag type B kan de reconstructie van de Kielekampsteeg niet worden weggenomen en komt de geluidsbelasting niet beneden de voorkeursgrenswaarde.
- Voor vijf woningen dienen hogere grenswaarden te worden aangevraagd.

- Voor de woningen aan de Bornsesteeg geldt dat er in de situatie met een dunne deklaag rekening moet worden gehouden met een gevelwering van 23 dB voor Bornsesteeg 71 en 73 en 22 dB voor Bornsesteeg 79. Voor de Kielekampsteeg is dit voor beide woningen 24 dB.
- In de situatie zonder dunne deklaag is dit een gevelwering van 26 dB voor de woningen aan de Bornsesteeg en 28 dB voor de woningen aan de Kielekampsteeg.

Voor de woningen Bornsesteeg 71 en 73 en Kielekampsteeg 1 en 34 is een gevelweringonderzoek uitgevoerd. Het onderzoek, gedateerd 24 februari 2016, is opgenomen als bijlage 3. Op basis van dit onderzoek wordt geconcludeerd dat de woningen voldoen aan de geldende vereisten en dat geen aanvullende geluidwerende voorzieningen nodig zijn, mits het wegdek bestaat uit dunne deklaag B. Uitzondering hierop is de slaapkamer op de tweede verdieping van de woning aan de Bornsesteeg 73 en de beide slaapkamers gelegen aan de straatkant van de woning aan de Kielekampsteeg 34. In deze ruimtes vindt een overschrijding van circa 1 dB plaats op het gestelde niveau van ten hoogste 33 dB(A).

Indien de ventilatie van de ruimte in woning Bornsesteeg 73 in zijn geheel plaatsvindt via het Velux-dakvenster in de achtergevel wordt in deze ruimte voldaan aan het gewenste binnenniveau.

In de beide ruimten gelegen in de woning Kielekampsteeg 34 zijn aanvullende maatregelen nodig. Voor deze ruimten en voor alle ruimten in de onderzochte woningen is een verbeteringsvoorstel uitgewerkt. Hoewel de meeste ruimten aan de gestelde eis voldoen acht het bevoegd gezag het wenselijk en zinvol een aantal verbetermaatregelen te treffen. Het gaat hierbij om de volgende maatregelen:

- Aanbrengen van ventilatievoorziening;
- Aanbrengen van kierdichting;
- Vervangen van de beglazing, oftewel het aanbrengen van dubbel glas.

Geconcludeerd kan worden, dat indien de voorgeschreven verbetermaatregelen tijdig worden getroffen, dat het aspect geluid geen negatieve invloed heeft op de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. Ten einde de tijdige uitvoer van deze maatregelen te borgen is een voorwaardelijke verplichting opgenomen in de regels van dit bestemmingsplan.

#### 4.3.3 Luchtkwaliteit

De realisatie van de noordelijke inrikker kan de luchtkwaliteit beïnvloeden doordat er veranderingen optreden in het lokale wegverkeer. In dit kader is een onderzoek naar de luchtkwaliteit uitgevoerd. Het onderzoek, gedateerd 23 december 2014, is opgenomen als bijlage 4.

Uit de resultaten blijkt dat in alle onderzochte situaties wordt voldaan aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit. Hiermee voldoet het plan aan grondslag a. uit de Wet milieubeheer en kan het bevoegd gezag positief besluiten. Op het gebied van luchtkwaliteit is er geen belemmering om het plan te realiseren.

#### 4.3.4 Bedrijven en milieuzonering

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen voldoende afstand in acht te worden genomen tussen milieubelastende activiteiten, zoals bedrijven, en gevoelige functies, zoals bijvoorbeeld woningen. Dit wordt milieuzonering genoemd. Milieuzonering dient drie functies. Het dient om een verantwoorde inperking van hinder voor gevoelige functies te bewerkstelligen. Tevens dienen bedrijven aan de zonering de zekerheid te kunnen ontnemen, dat zij hun bedrijfsactiviteiten kunnen voortzetten. Ten slotte dient milieuzonering om een intensief en doelmatig ruimtegebruik mogelijk te maken.

Dit bestemmingsplan maakt geen milieubelastende activiteit of gevoelige functies mogelijk. Geconcludeerd kan worden, dat het aspect bedrijvigheid geen negatieve invloed heeft op de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

#### 4.3.5 Externe veiligheid

Externe veiligheid beschrijft de risico's die ontstaan als gevolg van opslag of handelingen met gevaarlijke stoffen. Dit kan betrekking hebben op inrichtingen (bedrijven) of transportroutes. Op beide categorieën is verschillende wet- en regelgeving van toepassing. Het huidige beleid voor

inrichtingen (bedrijven) is opgenomen in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en de daarop gebaseerde Regeling Externe Veiligheid Inrichtingen (Revi).

Het externe veiligheidsbeleid voor transport van gevaarlijke stoffen is verwoord in de circulaire 'Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen' (2010). Het externe veiligheidsbeleid voor transport van gevaarlijke stoffen (hoge druk aardgasleidingen en K1, K2, K3 vloeistofleidingen) door buisleidingen is verwoord in de circulaire 'Zonering langs hoge druk aardgasleidingen' (1984) en 'Bekendmaking van voorschriften ten behoeve van zonering langs transportleidingen voor brandbare vloeistoffen van de K1, K2, en K3 categorie' (1991).

Dit bestemmingsplan maakt geen risicovolle activiteit of gevoelige functies mogelijk. Geconcludeerd kan worden, dat het aspect externe veiligheid geen negatieve invloed heeft op de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

#### **4.4 Water**

##### **4.4.1 Beleidskader**

###### **4.4.1.1 Europese Kaderrichtlijn water (2003)**

De Europese Kaderrichtlijn Water gaat er vanuit dat water geen gewone handelswaar is, maar een erfgoed dat moet worden beschermd en verdedigd. Het hoofddoel van de richtlijn is daarop gebaseerd. De Kaderrichtlijn Water geeft het kader voor de bescherming van landoppervlaktewater, overgangswater, kustwater en grondwater. Dat moet ertoe leiden dat: aquatische ecosystemen en gebieden die rechtstreeks afhankelijk zijn van deze ecosystemen, voor verdere achteruitgang worden behoed; emissies worden verbeterd; duurzaam gebruik van water wordt bevorderd op basis van bescherming van de beschikbare waterbronnen op lange termijn; er wordt gezorgd voor een aanzienlijke vermindering van de verontreiniging van grondwater.

Vierde Nota Waterhuishouding (ministerie van Verkeer en waterstaat, 1998)

De Vierde Nota Waterhuishouding geeft het kader voor het waterbeheer voor Nederland, nu en in de toekomst. De hoofddoelstelling is "een veilig en goed bewoonbaar land en het in stand houden / versterken van gezonde en veerkrachtige watersystemen, waarmee een duurzaam gebruik blijft gegarandeerd". Om de veerkracht van de watersystemen te vergroten, dient de waterconservering en buffering te worden bevorderd en de afwenteling van (water-)problemen op naastgelegen gebieden te worden beperkt.

###### **4.4.1.2 Waterbeleid in de 21<sup>e</sup> eeuw (2000)**

De hoge waterstanden in de rivieren in 1995 en 1996 en de klimaatscenario's, waarin naast de zeespiegelstijging ook meer en heviger buien worden voorspeld, hebben geleid tot vernieuwde aandacht voor water. Nederland is met zijn lage ligging en hoge verstedelijkingsgraad kwetsbaar voor wateroverlast en de veiligheid is in de toekomst in het geding. Maar ook door de drogere zomers is er het risico van watertekorten en verdroging. De commissie "Waterbeheer 21<sup>e</sup> eeuw" heeft in opdracht van de regering duidelijk gemaakt dat we anders moeten omgaan met water en ruimte. Ruimte die nu beschikbaar is voor de bescherming tegen overstromingen en wateroverlast moet ten minste behouden blijven. De aanwezige ruimte mag niet sluipenderwijs verloren gaan bij de uitvoering van nieuwe projecten voor infrastructuur, woningbouw, landbouw of bedrijventerreinen.

###### **4.4.1.3 Waterplan Provincie Gelderland**

Het Provinciaal Waterplan 2010-2015 is mede kader voor de wijze waarop omgegaan wordt met water in het plangebied. Het waterplan is beschreven aan de hand van een aantal thema's zoals landbouw, wateroverlast, watertekort, natte natuur, grondwaterbescherming en hoogwaterbescherming. Voor deze thema's is beschreven welke doelstellingen voor 2007 en 2015 er liggen. Hierbij is rekening gehouden met de Europese kaderrichtlijn water en het beleid.

###### **4.4.1.4 Waterbeheer 21<sup>e</sup> eeuw (WB21)**

Het thema "water als ordenend principe" loopt als een rode draad door het gehele plan. Dit houdt in dat, voordat er beslissingen worden genomen op ruimtelijk gebied, er wordt bekeken welke gevolgen die hebben voor watersystemen. Dit waterplan valt onder het regime van de nieuwe waterwet (22 dec. 2009).

## Waterbeheersplan Waterschap Vallei en Eem / Waterschap Veluwe

In de Waterbeheersplannen 2010 - 2015 hebben beide Waterschappen hun ambities en uitvoeringsprogramma's voor de periode 2010 tot en met 2015. De plannen bepalen in grote lijnen de agenda's voor de komende jaren zijn mede kaderstellend voor de wijze waarop omgegaan wordt met water in de plangebieden.

### 4.4.1.5 Gemeentelijk waterplan

Op 5 november 2005 heeft de gemeenteraad het "Waterplan gemeente Wageningen" vastgesteld. In het waterplan heeft de gemeente Wageningen samen met Waterschap Vallei & Eem het lokale waterbeleid vastgelegd. Verder sluit het waterplan aan bij het waterplan van de provincie Gelderland en het waterbeheerplan van Waterschap Vallei & Eem. In het waterplan wordt gestreefd naar een watersysteem dat met zo min mogelijk inspanning in tact gehouden kan worden en waarbij wateroverlast zo veel mogelijk wordt tegengegaan. Bij de uitwerking van het watersysteem worden een viertal streefbeelden aangehouden, namelijk "Levendig en schoon", "Hoog en droog", "Plezierig en bereikbaar", "Ruim en robuust". Alle nieuwe ontwikkelingen worden, afhankelijk van de ligging, aan een van deze streefbeelden en de daarbij behorende omschrijving, getoetst.

### 4.4.1.6 Verbreed Gemeentelijk Rioleringsplan (VGRP)

Op 13 oktober 2010 heeft de gemeenteraad het "Verbreed Gemeentelijk Rioleringsplan voor de gemeente Wageningen" vastgesteld. In dit plan heeft de gemeente samen met Waterschap Vallei & Eem het rioleringsbeleid vastgelegd. In het VGRP kent de gemeente drie ambities: spaarzaam, duurzaam en duurzaam plus. 'Spaarzaam' houdt in dat voldaan wordt aan de wettelijke eisen. Het ambitieniveau 'duurzaam' speelt in op de huidige gang van zaken en 'duurzaam plus' beschrijft de ambitie dat er voldoende middelen zijn om de riolering en stedelijk water een leidende rol te laten spelen bij de (her)inrichting van gebieden. Alle nieuwe ontwikkelingen worden, afhankelijk van de ligging, aan de doelstellingen van het VGRP getoetst.

### 4.4.2 Voorgenomen ontwikkelingen

De huidige route over de weg zal heringericht worden met een vrij liggend fietspad.

Kielekampsteeg:

- de bestaande weg met een breedte van 5,20 m wordt niet verbreed;
- naast de weg komt een vrij liggend fietspad met een breedte van 3,50 m.

Bornsesteeg:

- de bestaande weg met een breedte van 5,20 m wordt niet verbreed;
- naast de weg komt een vrij liggend fietspad met een breedte van 3,50 m.

De toename van het verhard oppervlak betekent een fietspad van 3,5 m over een traject van 1.300 m. Dit komt overeen met een oppervlak van 4.550 m<sup>2</sup> verhard.

### 4.4.3 Consequenties waterhuishouding

Grontmij Nederland B.V. heeft een watertoetsdocument opgesteld, waarin de effecten van deze ontwikkeling op de waterhuishouding worden beschreven. Het rapport, gedateerd 23 oktober 2014, is opgenomen als bijlage 5.

#### 4.4.3.1 Grondwateroverlast

In de huidige situatie is een GHG afgeleid op 0,3 m –mv. Hiermee wordt niet voldaan aan de gestelde normen ten aanzien van ontwatering. Om te kunnen voldoen aan de ontwateringseis van 0,5 m ten opzichte van openbaar terrein, zal een minimaal maaiveldniveau moeten worden gehanteerd van NAP +9,20 m. Dit betekent dat delen van het plangebied (voornamelijk de Bornsesteeg, opgehoogd zouden moeten worden. Voor de wegen geldt dat ze een ontwatering van 0,9 m moeten hebben. Dat betekent dat het daadwerkelijke wegpeil op minimaal NAP +9,60 m ligt.

Eventueel kan ervoor worden gekozen om een kleinere ontwatering toe te staan in combinatie met drainage. Door middel van drainage kunnen hoge grondwaterstanden worden afgevangen en worden afgevoerd naar de watergangen langs de zijkanalen van de weg.

#### 4.4.3.2 *Oppervlaktewateroverlast*

Neerslag die op de weg valt moet afgevoerd worden om wateroverlast te voorkomen. Het waterschap stelt als eis dat de huidige afvoer uit het plangebied niet mag toenemen. Derhalve zal er waterberging moeten worden gerealiseerd. In de huidige situatie vindt waterberging plaats in de watergangen langs de zijkanen van de weg. Omdat het oppervlak verhard toeneemt, is het noodzakelijk om extra waterberging aan te leggen. Dit kan worden gerealiseerd door de watergangen te verruimen.

Als gevolg van de aanleg van het fietspad zullen deze (gedeeltelijk) gedempt moeten worden. In geval van demping dient minimaal hetzelfde oppervlak aan oppervlaktewater te worden teruggebracht in het systeem. Het fietspad staat gepland aan de zuidzijde (Kielekampsteeg) / oostzijde (Bornsesteeg) van de weg. Het ligt voor de hand om de watergangen aan deze zijde van de weg te verruimen om te voldoen aan de waterbergingseis.

In de nieuwe situatie is er sprake van een toename van  $4.550 \text{ m}^2$  als gevolg van het vrij liggende fietspad. Hiervoor dient een waterberging te worden gerealiseerd van  $60 \text{ (T100+10\%) mm} \times 4.550 \text{ m}^2 = 273 \text{ m}^3$ . Over een lengte van 1300 m betekent dit dat de watergang langs het fietspad verbreed moet worden met 21 cm.

#### 4.4.3.3 *Waterkwaliteit en beheer en onderhoud*

Om de waterkwaliteit te beschermen zal het afstromende water een voorzuivering nodig hebben. Dit kan door middel van een bermassage. Het wegwater zal naar de zuidelijke/oostelijke watergang eerst langs een berm gaan, alwaar de First-flush kan infiltreren. Bij heviger neerslag zal het water via het fietspad afstromen naar de berm, ook daar kan een deel infiltratie plaatsvinden en zal het water afstromen in de watergang. De afstroming in noordelijke/westelijke richting vindt plaats naar de berm langs de watergang waar de First-flush kan infiltreren. Bij heviger neerslag zal het water direct afstromen naar de watergang.

De watergangen hebben geen doorstromende functie. Dit betekent dat het water voor een groot deel vanuit de watergang zal infiltreren. Hierdoor komt het water niet snel in aanraking met het hoofdwatersysteem. Eventuele vervuiling van het water zal daarom beperkt zijn. Bij grote hoeveelheden neerslag zal het water gaan afvoeren via de watergang. Een knipconstructie die de afvoer limiteert tot de normafoer van 0,85 l/s (T10+10%) en 1,21 l/s (T100+10%), zorgt dat de afvoer naar het bestaande systeem niet toeneemt. In overleg met het waterschap (mailwisseling d.d. 22-10-2014. R. van Hoorn) is ervoor gekozen om, gezien de kleine afvoer en de grote risico's op verstopping bij aanleg van een constructie, ervoor te kiezen om de afvoer mee te laten stromen met de bestaande situatie. Om de volledige berging te kunnen behouden is het noodzakelijk om de watergang periodiek te onderhouden. Dit kan door middel van maaien van planten en eventueel slib verwijderen.

#### 4.4.4 *Conclusie watertoets*

Met inachtneming van de voorgestelde maatregelen en adviezen zijn er vanuit het aspect water geen belemmeringen voor dit bestemmingsplan. De watertoets is ter advies voorgelegd aan het waterschap.

### 4.5 **Ecologie**

Bescherming van natuurwaarden vindt plaats via de Flora- en faunawet en de Natuurbeschermingswet. Grontmij Nederland B.V. heeft een verkennend onderzoek uitgevoerd naar de effecten van deze ontwikkeling op beschermde soorten planten en dieren en/of natuurgebieden. Het rapport, gedateerd 23 december 2015, is opgenomen als bijlage 6.

#### 4.5.1 *Natuurbeschermingswet*

Er zijn geen Natura 2000-gebieden en/of Beschermde Natuurmonumenten in de directe omgeving van het plangebied aanwezig. Het dichtstbijzijnde Natuurbeschermingswetgebied betreft het Natura 2000-gebied Veluwe op circa 1,6 km afstand van het plangebied. De voorgenomen werkzaamheden hebben geen effect op beschermde natuurwaarden in het kader van de Natuurbeschermingswet, ook niet over de band van externe werking. Er is geen nader veldonderzoek en/of effectonderzoek noodzakelijk en er hoeft geen Nbwet vergunning aangevraagd te worden. Er zijn ook geen maatregelen nodig om effecten te voorkomen.

#### 4.5.2 Flora- en faunawet

Er zijn mogelijk enkele (zwaardere) beschermde soorten aanwezig in het plangebied. Dit betreft enkele algemeen voorkomen zoogdiersoorten (tabel 1 Ffwet), vaatplanten (tabel 1 en/of 2 Ffwet), eekhoorn (tabel 2 Ffwet), vleermuizen (tabel 3 Ffwet) en enkele algemeen voorkomende (zang)vogelsoorten.

Ten aanzien van algemeen beschermde soorten (tabel 1 Ffwet) geldt een vrijstelling van de verbodsbepalingen uit de Flora- en faunawet bij ruimtelijke ingrepen. Nader onderzoek of het aanvragen van een ontheffing is niet aan de orde.

Ten aanzien van vaatplanten van tabel 2 Ffwet geldt dat aanvullend veldonderzoek noodzakelijk is om vast te stellen of deze aanwezig zijn in het plangebied. Indien een zwaardere beschermde plantensoort aanwezig is, dan is een ontheffing noodzakelijk tenzij wordt gewerkt conform een goedgekeurde gedragscode Ffwet.

Ten aanzien van eekhoorn en vleermuizen geldt dat alleen aanvullend veldonderzoek noodzakelijk is wanneer bomen worden gekapt. Indien hierdoor vaste rust- en verblijfplaatsen en/of vliegroutes worden aangetast, dan is daarvoor een ontheffing noodzakelijk. Voor de eekhoorn geldt dat ook zonder ontheffing kan worden gewerkt, indien gebruik wordt gemaakt van een goedgekeurde gedragscode Ffwet.

Ten aanzien van de algemeen voorkomende (zang)vogels die in het plangebied kunnen broeden (bomen, struweel, greppels), geldt dat verstoring tijdens het broedseizoen voorkomen moet worden. Werkzaamheden dienen derhalve bij voorkeur buiten het broedseizoen van vogels uitgevoerd te worden om te voorkomen dat broedende vogels worden verstoord. Indien dit niet mogelijk is, kunnen maatregelen worden getroffen waardoor wordt voorkomen dat vogels in het plangebied gaan broeden. Er zijn geen nesten van vogelsoorten met een jaarrond beschermde nestplaats in het plangebied aanwezig.

#### 4.5.3 Gelders Natuurnetwerk / Groene Ontwikkelingszone

De voorgenomen werkzaamheden hebben geen effect op beschermde gebieden in het kader van het Gelders Natuurnetwerk of de Groene Ontwikkelingszone. Er is geen nader veldonderzoek en/of effectonderzoek noodzakelijk. Er zijn geen maatregelen nodig om effecten te voorkomen/beperken.

**Samenvattende tabel 1**

| Aspect | Effecten | Nader veldonderzoek                                                                                                                       | Mitigerende maatregelen* | Nadere procedure           |
|--------|----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|----------------------------|
| Nbwet  | Geen     | Geen                                                                                                                                      | Geen                     | Geen                       |
| Ffwet  | Mogelijk | Ja<br>Soorten: <ul style="list-style-type: none"><li>• Vaatplanten</li><li>• Eekhoorn en vleermuizen indien bomen worden gekapt</li></ul> | Mogelijk                 | Mogelijk, ontheffing Ffwet |
| GNN/GO | Geen     | Geen                                                                                                                                      | Geen                     | Geen                       |

\* Mogelijke maatregelen om effecten te voorkomen

#### 4.5.4 Gemeentelijke EVZ

Ter hoogte van het plangebied is een gemeentelijke ecologische verbindingszone (EVZ) gepland, de 'Noordelijke Ecologische Verbindingszone'. De bestaande situatie (bomenrij langs de zuidzijde van de Kielekampsteeg en de grasstroken daarlangs) en de watergang zijn onderdeel van de gemeentelijke ecologische verbindingszone. De bomenrij langs de zuidzijde van de Kielekampsteeg en de daarnaast gelegen grasstroken blijven gehandhaafd. De bestaande watergang wordt verlegd volgens ontwerp van Arcadis en onder toezicht van de gemeente (ecologie). Omdat de watergang onderdeel is van de geplande EVZ en een afschermende werking vormt tussen de weg en de EVZ, zullen dieren niet snel op de weg terechtkomen. Ter hoogte van de kruising Kielekampsteeg-Bornsesteeg waar dieren de weg moeten oversteken, zal echter een grotere kans op verkeersslachtoffers zijn dan in de huidige situatie. Dit zou opge-

lost kunnen worden door in het ontwerp van de EVZ te voorzien in een extra dassentunnel onder de Bornsesteeg ter hoogte van de kruising Kielekampsteeg-Bornsesteeg.

#### **4.6 Archeologie en cultuurhistorie**

##### **4.6.1 Archeologie**

In 1992 heeft Nederland het Europese Verdrag inzake de bescherming van het archeologisch Erfgoed ondertekend (ook wel het Verdrag van Malta, Conventie van Malta, Verdrag van Valletta genoemd). Dit heeft ertoe geleid dat in Nederland vanaf dat moment meer aandacht is gekomen voor de bescherming van het archeologische bodemarchief.

Ter implementatie van de uitgangspunten van het Verdrag van Malta is op 1 september 2007 de Wet op de archeologische monumentenzorg in werking getreden. Deze wet betreft een aanpassing van de Monumentenwet 1988. Uitgangspunt in de wet is bescherming 'waar nodig'. De wet gaat ervan uit dat de gemeenteraad bij het vaststellen van een bestemmingsplan rekening houdt met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten monumenten (artikel 38a Monumentenwet 1988). Verder introduceert de Wet op de archeologische monumentenzorg het beginsel van 'de verstoorder betaalt'. De redenering hierachter is, dat initiatiefnemers van projecten mogelijk schade toe brengen aan het bodemarchief en daarom de kosten voor het behoud hiervan voor hun rekening moeten nemen. In verband hiermee is een inventariserend veldonderzoek (IVO) uitgevoerd.

In het gebied is een bureauonderzoek uitgevoerd. Het onderzoek, gedateerd 9 december 2015, is opgenomen als bijlage 7. Het bureauonderzoek toonde aan dat de kans op archeologische waarden in het plangebied laag tot middelhoog was. Waarschijnlijk is de bodem ter plaatse verstoord als gevolg van de aanleg van de rijbaan en sloten ter plaatse. Eventueel aanwezige archeologische waarden kunnen dateren uit het Laat Paleolithicum tot en met de Nieuwe Tijd indien er een intact bodemprofiel aanwezig is.

##### **4.6.2 Resultaten inventariserend veldonderzoek**

De aangetroffen bodemopbouw komt niet overeen met de verwachte veldpodzolgronden, zoals weergegeven op de bodemkaart. Deze is in geen van de boringen intact aangetroffen. Waarschijnlijk is sprake van beeekeerdgronden die deels verstoord zijn. Hierdoor is de kans op het aantreffen van intacte archeologische resten laag.

De gespecificeerde archeologische verwachting, zoals die is weergegeven tijdens het bureauonderzoek, kan door de resultaten van het booronderzoek bijgesteld worden tot laag voor alle archeologische perioden.

##### **4.6.3 Aanbevelingen**

Op basis van de resultaten van het veldonderzoek wordt geadviseerd om geen vervolgonderzoek uit te voeren. De voorgenomen grondwerkzaamheden kunnen zonder archeologisch bezwaar worden uitgevoerd. De dubbelbestemming archeologie die onderdeel is van het vigerende bestemmingsplan is om deze reden niet opgenomen in onderhavig bestemmingsplan.

Mochten tijdens de grondwerkzaamheden echter toch archeologische of cultuurhistorische waarden, vondsten en/of sporen worden aangetroffen, dan dient direct contact te worden opgenomen met het bevoegd gezag in het kader van de wettelijke meldingsplicht (Monumentenwet 1988, artikel 53 en 54).

##### **4.6.4 Cultuurhistorie**

Het terrein bestaat uit een dekzandvlakte. Landschappelijk kenmerkend is de indeling in percelen die oost-west zijn georiënteerd tussen stegen. Oude nederzettingssporen, nabij de latere Dolderbrink, gaan terug tot in de IJzertijd. Op de kaart van de 6<sup>e</sup> polder in de Polderatlas van Wageningen en Bennekom (1752) wordt bewoning aangeduid. Vermoedelijk is hier sprake van een (heren)boerderij en wat schuren met pachtterrein. Eind 19<sup>e</sup> eeuw wordt, aldus het bouwarchief op dit adres Bornsesteeg 30 een schuur tot dubbel woonhuis verbouwd door P. de Vries. Voor langere tijd was hier fruitplantage 'De Roghorst' gevestigd. Later volgt in 1987 opnieuw een verbouwing van het pand dat echter in 2011 met alle opstallen ten behoeve van het bouwrijp maken van de grond, werd afgebroken. De ontwikkeling is gelegen ter plaatse van de noord-zuid en oost-west lopende wegen en volgt daarmee de historische structuur.



#### 4.7 Verkeer en parkeren

Voor een betere en veiliger bereikbaarheid van Wageningen Campus wordt een tweede toegangsweg naar de campus mogelijk gemaakt. Deze route loopt via de Bornsesteeg en de Kielekampsteeg naar de Mansholtlaan. In het kader van dit bestemmingsplan is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Input van betrouwbare verkeersintensiteiten hiervoor is essentieel. Verkeerscijfers. Met behulp van de eerder beschreven gegevens en uitgangspunten zijn de verkeersintensiteiten berekend. De intensiteiten zijn in deze paragraaf beschreven.

##### 4.7.1 Basiscijfers

De tabel in tabel 2 bevat de basisintensiteiten uit het verkeersmodel, inclusief opwaardering van avondspits naar etmaalniveau en vice versa. De dikgedrukte waarden zijn de uit het model overgenomen intensiteiten, de andere waarden zijn opgewaardeerde cijfers op basis van de in de memo verkeer (Toelichting verkeerscijfers noordelijke inrikker Wageningen Campus ten behoeve van akoestisch onderzoek, 14 december 2015) beschreven percentages.

**Tabel 2: Basisintensiteiten uit verkeersmodel, plus opwaardering naar avondspits (2012) en etmaal (2030)**

|   |                      | 2012 AS | 2012 ETM     | 2030 AS     | 2030 ETM |
|---|----------------------|---------|--------------|-------------|----------|
| 1 | Kielekampsteeg       | 117     | <b>1359</b>  | <b>377</b>  | 4.384    |
| 2 | Bornsesteeg          | 106     | <b>1238</b>  | <b>360</b>  | 4.186    |
| 3 | Bornse Weilanden     | 99      | <b>1152</b>  | <b>119</b>  | 1.384    |
| 4 | Droevendaalsesteeg O | 554     | <b>6445</b>  | <b>606</b>  | 7.047    |
| 5 | Droevendaalsesteeg M | 429     | <b>4991</b>  | <b>327</b>  | 3.802    |
| 6 | Droevendaalsesteeg W | 45      | <b>523</b>   | <b>179</b>  | 2.081    |
| 7 | N781 Mansholtlaan Z  | 1805    | <b>20983</b> | <b>2024</b> | 23.535   |
| 8 | N781 Mansholtlaan N  | 1846    | <b>21463</b> | <b>2014</b> | 23.419   |
| 9 | N781 W.Dreeslaan     | 2424    | <b>28188</b> | <b>2875</b> | 33.430   |

##### 4.7.2 Intensiteiten basisjaar 2015

In tabel 3 worden de intensiteiten voor het basisjaar 2015 weergegeven, inclusief de onderverdeling naar voertuigcategorieën en dagperioden. Deze intensiteiten zijn berekend met de modeldata van 2012 als basis.

**Tabel 3: Intensiteiten basisjaar 2015**

|   |                      | Dag    |        |       | Avond |        |       | Nacht |        |       | Totaal |
|---|----------------------|--------|--------|-------|-------|--------|-------|-------|--------|-------|--------|
|   |                      | Licht  | Middel | Zwaar | Licht | Middel | Zwaar | Licht | Middel | Zwaar |        |
| 1 | Kielekampsteeg       | 1.168  | 51     | 51    | 63    | 3      | 3     | 38    | 2      | 2     | 1.379  |
| 2 | Bornsesteeg          | 1.064  | 46     | 46    | 58    | 3      | 3     | 35    | 2      | 2     | 1.257  |
| 3 | Bornse Weilanden     | 990    | 43     | 43    | 54    | 2      | 2     | 32    | 1      | 1     | 1.169  |
| 4 | Droevendaalsesteeg O | 5.537  | 241    | 241   | 301   | 13     | 13    | 181   | 8      | 8     | 6.542  |
| 5 | Droevendaalsesteeg M | 4.288  | 186    | 186   | 233   | 10     | 10    | 140   | 6      | 6     | 5.066  |
| 6 | Droevendaalsesteeg W | 449    | 20     | 20    | 24    | 1      | 1     | 15    | 1      | 1     | 531    |
| 7 | N781 Mansholtlaan Z  | 18.028 | 784    | 784   | 980   | 43     | 43    | 588   | 26     | 26    | 21.299 |
| 8 | N781 Mansholtlaan N  | 18.440 | 802    | 802   | 1.002 | 44     | 44    | 601   | 26     | 26    | 21.787 |
| 9 | N781 W.Dreeslaan     | 24.218 | 1.053  | 1.053 | 1.316 | 57     | 57    | 790   | 34     | 34    | 28.613 |

##### 4.7.3 Intensiteiten planjaar 2026

De tabel in tabel 4 bevat de intensiteiten voor het planjaar 2026. Deze intensiteiten zijn berekend met de modeldata van 2030 als basis. In de rechter kolom wordt de toename tussen 2015 en 2026 weergegeven.

**Tabel 4: Intensiteiten planjaar 2026**

|   |                      | Dag    |        |       | Avond |        |       | Nacht |        |       | Totaal | Toename |
|---|----------------------|--------|--------|-------|-------|--------|-------|-------|--------|-------|--------|---------|
|   |                      | Licht  | Middel | Zwaar | Licht | Middel | Zwaar | Licht | Middel | Zwaar |        |         |
| 1 | Kielekampsteeg       | 3.637  | 158    | 158   | 198   | 9      | 9     | 119   | 5      | 5     | 4.297  | 212%    |
| 2 | Bornsesteeg          | 3.473  | 151    | 151   | 189   | 8      | 8     | 113   | 5      | 5     | 4.103  | 227%    |
| 3 | Bornse Weilanden     | 1.148  | 50     | 50    | 62    | 3      | 3     | 37    | 2      | 2     | 1.356  | 16%     |
| 4 | Droevendaalsesteeg O | 5.846  | 254    | 254   | 318   | 14     | 14    | 191   | 8      | 8     | 6.907  | 6%      |
| 5 | Droevendaalsesteeg M | 3.155  | 137    | 137   | 171   | 7      | 7     | 103   | 4      | 4     | 3.727  | -26%    |
| 6 | Droevendaalsesteeg W | 1.727  | 75     | 75    | 94    | 4      | 4     | 56    | 2      | 2     | 2.040  | 284%    |
| 7 | N781 Mansholtlaan Z  | 19.526 | 849    | 849   | 1.061 | 46     | 46    | 637   | 28     | 28    | 23.070 | 8%      |
| 8 | N781 Mansholtlaan N  | 19.430 | 845    | 845   | 1.056 | 46     | 46    | 634   | 28     | 28    | 22.956 | 5%      |
| 9 | N781 W.Dreeslaan     | 27.736 | 1.206  | 1.206 | 1.507 | 66     | 66    | 904   | 39     | 39    | 32.770 | 15%     |

#### **4.8 Economische uitvoerbaarheid**

Voorliggend bestemmingsplan wordt gerealiseerd op particulier initiatief. Tussen de gemeente Wageningen, de provincie Gelderland en Wageningen UR is een samenwerkingsovereenkomst afgesloten. In de samenwerkingsovereenkomst zijn afspraken gemaakt tussen betrokken partijen over de verdeling van de kosten en werkzaamheden. Eventuele planschade die optreedt als gevolg van dit bestemmingsplan komt voor rekening van Wageningen UR en de provincie Gelderland. De economische uitvoerbaarheid van voorliggend bestemmingsplan is hiermee aangetoond.

## 5 Wijze van bestemmen

### 5.1 Inleiding

Het bestemmingsplan is het belangrijkste ruimtelijke ordeningsinstrument waarmee de gebruiksmogelijkheden van gronden op een juridisch bindende wijze worden vastgelegd. Belangrijk uitgangspunt hierbij is dat het gaat om toelatingsplanologie: de gebruiker van de gronden kan van overheidswege niet worden verplicht de in het bestemmingsplan opgenomen gebruiksvorm ook daadwerkelijk te gaan realiseren (verwezenlijken van de bestemming). In verband hiermee bevat elk bestemmingsplan overgangsrecht op grond waarvan bestaand, van de bestemming afwijkend feitelijk gebruik mag worden voortgezet.

Een bestemmingsplan bevat twee onderdelen, namelijk een verbeelding en bijbehorende regels. De toelichting (op de regels en de verbeelding) vormt juridisch beschouwd geen onderdeel van het bestemmingsplan, maar speelt wel een belangrijke rol bij de interpretatie van de regels en de verbeelding. Voor een goed begrip van de (on)mogelijkheden van het bestemmingsplan dienen de verbeelding, de regels en de toelichting in onderlinge samenhang te worden beschouwd. Het een kan niet los worden gezien van het ander.

### 5.2 Het digitale bestemmingsplan

In verband met de digitaliseringsverplichtingen uit de Wet ruimtelijke ordening (Wro) is het plan afgestemd op de RO standaarden 2012. De RO Standaarden 2012 bestaat uit een pakket aan standaarden verdeeld in:

- standaarden voor de beschrijving van het technische model waaraan de ruimtelijke instrumenten moeten voldoen;
- praktijkrichtlijnen die de toepassing van het model beschrijven;
- een standaard voor structuur en presentatie van een ruimtelijk instrument;
- een standaard voor publicatie en authenticatie van een digitale dataset van een ruimtelijk instrument.

Los van deze verplichting dient het bestemmingsplan (ook) in analoge vorm te worden vastgesteld door de gemeenteraad.

### 5.3 Verbeelding

Op de verbeelding zijn bestemmingen weergegeven. In de regels is vervolgens per bestemming geregeld welk gebruik en welke bebouwing is toegestaan. Naast bestemmingen zijn op de verbeelding ook aanduidingen opgenomen. Een aanduiding heeft alleen betekenis als in de regels aan de betreffende aanduiding een gevolg wordt verbonden.

Voor de ondergrond van de verbeelding is gebruik gemaakt van de meest actuele Grootsschalige Basiskaart van Nederland (GBKN) en de kadastrale kaart.

### 5.4 Regels

De regels zijn conform de standaard van de gemeente Wageningen en de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP2012). De SVBP2012 is één van de standaarden van de RO standaarden 2012. Deze standaard heeft geen enkele betrekking op de inhoud van de regels, maar regelt uitsluitend de structuur en wijze waarop planregels zijn opgebouwd.

De regels van het bestemmingsplan zijn ondergebracht in vier hoofdstukken:

- hoofdstuk 1 (artikelen 1 en 2) bevat de inleidende regels. Deze regels beogen een eenduidige interpretatie en toepassing van de overige, meer inhoudelijke regels en van de verbeelding te waarborgen.
- hoofdstuk 2 (artikelen 3 en 4) bevat de bestemmingen 'Natuur' en 'Verkeer'. Voor die bestemmingen bevat dit hoofdstuk regels die specifiek daarvoor gelden.
- hoofdstuk 3 (artikelen 5) bevat een anti-dubbeltelregel.
- hoofdstuk 4 (artikelen 6 en 7) bevat het overgangsrecht en een slotregel.

## **5.5 Artikelsgewijze toelichting**

### *Artikelen 1 (Begrippen) en 2 (Wijze van meten)*

Voor de begripsomschrijvingen en wijze van meten is aangesloten bij de SVBP2012 en de standaard van de gemeente Wageningen.

### *Artikel 3 (bestemming 'Natuur')*

Aan de ecologische verbindingszone in het talud van de sloot is de bestemming 'Natuur' toegekend. Binnen deze bestemming mogen uitsluitend kleinschalige bouwwerken worden gebouwd. Binnen de bestemming zijn ook bepalingen opgenomen met betrekking tot het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden, ter bescherming van de natuurlijke waarden.

### *Artikel 4 (bestemming 'Verkeer')*

De bestemming 'Verkeer' is toegekend aan de wegen Bornsesteeg en Kielekampsteeg, zijnde wegen met een functie voor het doorgaande verkeer.

Er is een voorwaardelijke verplichting opgenomen, waarmee is geborgd dat de benodigde verbetermaatregelen worden getroffen voordat de opgewaardeerde ontsluiting in gebruik wordt genomen. De verbetermaatregelen, die nodig zijn om het noodzakelijke binnenniveau te halen in de hier relevante woningen, zijn beschreven in het akoestisch onderzoek naar de geluidwering van gevels. Toepassing van andere materialen is mogelijk, mits de beoogde geluidsisolatie gelijkwaardig is.

### *Artikel 5 (Anti-dubbeltelregel)*

Dit artikel bevat de bekende anti-dubbeltelregel, conform artikel 3.2.4 van het Besluit ruimtelijke ordening.

### *Artikel 6 (Algemene aanduidingsregels)*

Dit artikel ziet op de specifieke regeling die van toepassing is op het gebied rondom de Wageningen Campus waarvoor de geluidszone geldt. Bepaald is dat de situatie, zoals deze nu is, in stand moet blijven, althans dat deze niet verslechterd. Om dit te bewerkstelligen is bepaald dat het gebruik niet mag wijzigen waardoor de geluidsverdeling wijzigt.

### *Artikel 7 (Overgangsrecht)*

Dit artikel bevat het overgangsrecht voor bouwwerken en gebruik overeenkomstig de artikelen 3.2.1 en 3.2.2 van het Besluit ruimtelijke ordening.

### *Artikel 8 (Slotregel)*

De regel geeft aan op welke wijze de regels van het bestemmingsplan kunnen worden aangehaald.

## **6 De procedure**

### **6.1 Voorbereiding**

Ten behoeve van participatie van burgers en maatschappelijke organisaties is voldaan aan de meldingsplicht, zoals deze conform artikel 1.3.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) geldt bij een voornemen tot voorbereiding van een bestemmingsplan. Dit voornemen is op 5 februari 2016 digitaal gepubliceerd in het Gemeenteblad.

In het kader van het bestemmingsplan zal een informatiebijeenkomst worden gehouden om omwonenden en andere belangstellenden informatie te verschaffen met betrekking tot de voorgenomen ontwikkeling.

### **6.2 Overleg**

In het kader van het overleg ex artikel 3.1.1 van het Bro is het ontwerpbestemmingsplan 'noordelijke inrikker' toegezonden aan de provincie Gelderland en het Waterschap Vallei en Veluwe. Het waterschap heeft twee opmerkingen over het beheer van het watersysteem. Deze opmerkingen zijn in watertoets verwerkt. De provincie heeft aangegeven, dat de ecologische verbindingszone, die in lijn met het gemeentelijk beleid voor natuurontwikkeling langs het fietspad is opgenomen, onder de verantwoordelijkheid van de gemeente valt. De provincie draagt niet de verantwoordelijkheid voor de aanleg en instandhouding van de ecologische verbindingszone. Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen. Het vooroverleg heeft niet geleid tot aanpassingen van het ontwerpbestemmingsplan, maar wel in de uitgevoerde watertoets.

### **6.3 Zienswijzen**

Het ontwerpbestemmingsplan heeft na publicatie op de website van de Staatscourant en het Gemeenteblad gedurende zes weken ter visie gelegen. Gedurende deze termijn kon door een ieder zienswijzen omtrent het ontwerpbestemmingsplan worden ingediend. De ingekomen zienswijzen zijn in een zienswijzennota samengevat en van een gemeentelijke reactie voorzien. Deze nota is bij het vaststellingsbesluit als bijlage opgenomen.