
Inpassingsplan

Busbaan Wageningen Campus

Opgesteld door Grontmij B.V. in opdracht van Provincie Gelderland
Vastgesteld door Provinciale Staten op 16 februari 2011
Zaaknummer: 2011-01259



Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Ligging van het plangebied	6
1.3	Geldend bestemmingsplan	7
1.4	Leeswijzer	7
2	Beschrijving van het plangebied	9
3	Toekomstige situatie plangebied	11
3.1	Inleiding	11
3.2	Valleilijn	11
3.3	Busverbinding Ede – Wageningen	13
3.4	Inrichting van de busbaan	14
3.5	Effecten busbaan ten aanzien van verkeer en openbaar vervoer	17
4	Haalbaarheid van het plan	19
4.1	Inleiding	19
4.2	Beleid	19
4.3	Milieu	24
4.4	Externe veiligheid	25
4.5	Water	26
4.6	Natuur	27
4.7	Archeologie	30
4.8	Economische uitvoerbaarheid	31
5	Wijze van bestemmen	33
5.1	Inleiding	33
5.2	(Analoge) verbeelding	33
5.3	Regels	33
5.4	Artikelsgewijze toelichting	33
6	Procedure	35
6.1	Kennisgeving voorbereiding inpassingsplan (artikel 1.3.1 Bro)	35
6.2	Bewonersparticipatie	35
6.3	Overleg	35



1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Vanaf 10 december 2006 is de Valleilijn operationeel, de hoogwaardig openbaar vervoer-verbinding (HOV-verbinding) tussen Amersfoort en Wageningen. De Valleilijn omvat twee gedeelten met elk een eigen vervoersmodaliteit: het treintraject tussen de stations Amersfoort en Ede-Wageningen (het voormalige ‘kippenlijntje’) en de busverbinding (lijn 88) tussen station Ede-Wageningen en het busstation aan de Stadsbrink in Wageningen. Binnen de gemeentegrenzen van Wageningen loopt het bustraject van en naar de Stadsbrink via de Lawickse Allee, de Kortenoord Allee, de Nijenoord Allee en de Mansholtlaan.

Ten tijde van de besluitvorming rondom de Valleilijn was de ontwikkeling van de nieuwe campus van Wageningen Universiteit en Researchcentrum (Wageningen UR) op (wat destijds nog heette) locatie De Born (inmiddels Wageningen Campus) volop gaande. Op deze locatie zal de komende jaren het merendeel van de gebouwen en voorzieningen van Wageningen UR worden gerealiseerd. Onderdeel van dit proces is onder meer de uitbreiding van bestaande gebouwen en de bouw van nieuwe, veelal spraakmakende gebouwen, zoals het Atlas-, Forum- en Radixgebouw (in gebruik genomen respectievelijk in 2006, 2007 en 2009). De komende jaren zullen nog meer gebouwen op het terrein van Wageningen Campus verrijzen. Ook wordt een bedrijvenstrook voor kennisintensieve bedrijvigheid aan de zuidrand van het terrein gerealiseerd.

Op het terrein van Wageningen Campus zullen jaarlijks vele duizenden (inter)nationale studenten, docenten, bezoekers en werknemers verblijven. Dit betekent een forse groei van het aantal OV-reizigers van en naar deze locatie. In verband hiermee hebben de provincie Gelderland, de gemeente Wageningen en Wageningen UR al in 2005 geconcludeerd dat het wenselijk is om het bustraject deels over het terrein van Wageningen Campus te leggen.

De afgelopen jaren zijn tussen de provincie Gelderland, de gemeente Wageningen en Wageningen UR verschillende tracés onderzocht. Sommige voorstellen bleken niet haalbaar vanwege de kosten of de te doorlopen procedures. Ook stond de gemeente Wageningen aanvankelijk een koppeling met de verlegging van de Nijenoord Allee voor ogen (Ruggengraat). In december 2008 is dit idee verlaten in verband met de te doorlopen procedures en kosten. Uiteindelijk hebben alle partijen in 2008 overeenstemming bereikt over het definitieve tracé van de busbaan. De gemeenteraad van Wageningen is op 18 december 2008 akkoord gegaan met de realisatie van de busbaan over het terrein van Wageningen UR. Hierbij zijn uitdrukkelijk de verantwoordelijkheden gescheiden. Provincie Gelderland is verantwoordelijk voor de busbaan, gemeente Wageningen voor de verlegging van de Nijenoord Allee. Voor de realisatie van de busbaan betekent dit een tijdswinst. Wageningen UR heeft bij brieven van 6 november 2005 en 15 december 2009 aangegeven medewerking te verlenen aan de realisatie van de busbaan. Met de gemeente Wageningen en Wageningen UR is afgesproken dat de provincie het project uitvoert. Deze afspraken zijn bekrachtigd in een overeenkomst welke in het voorjaar van 2010 door de drie partijen is ondertekend.

Een van de onderdelen van het project is het opstellen van het ruimtelijke plan om de aanleg van de busbaan mogelijk te maken. Onder de oude Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) was dit uitsluitend een bevoegdheid van gemeenten, namelijk de bevoegdheid tot het vaststellen van een bestemmingsplan. Op 1 juli 2008 is de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) in werking getreden. Op basis van deze wet hebben Provinciale Staten de mogelijkheid om zelf een bestemmingsplan vast te stellen, het zogeheten inpassingsplan.

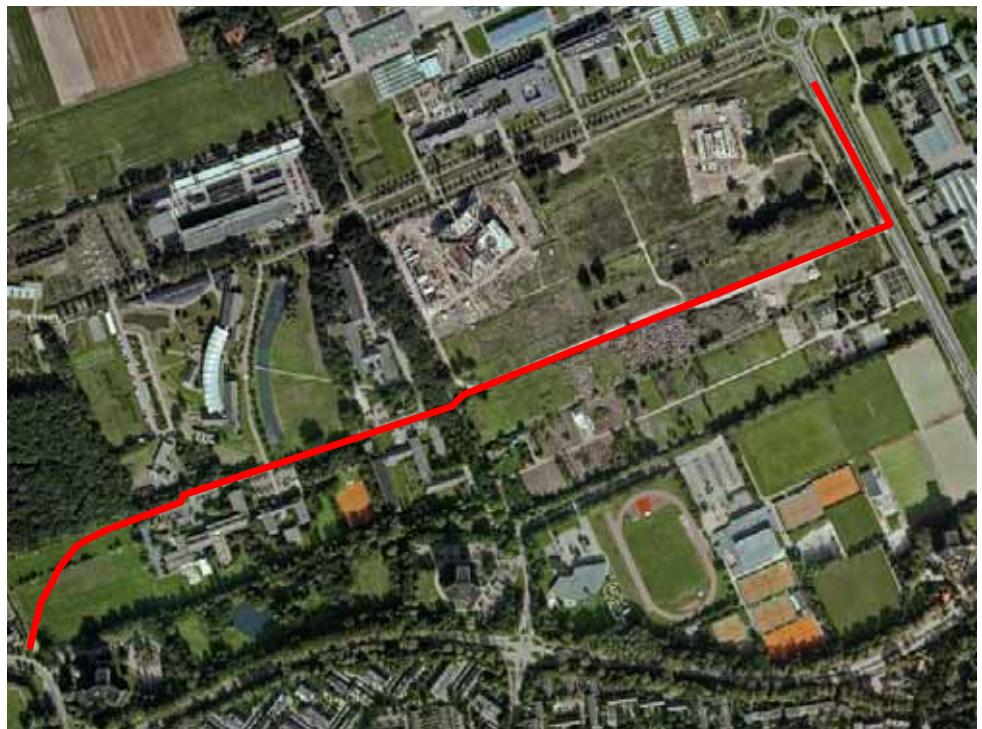
Op 19 maart 2008 hebben Provinciale Staten van Gelderland in de Wro-agenda aangegeven voor welke projecten zij een inpassingsplan willen vaststellen. Er zijn drie criteria waaraan het project moet voldoen:

- er moet sprake zijn van provinciaal belang (op basis van de Wro kan de provincie alleen een inpassingsplan maken, als er sprake is van een provinciaal belang);
- Gelderland maakt het verschil (doordat de provincie het inpassingsplan maakt, wordt het project efficiënter, sneller uitgevoerd);
- weinig ruimte voor lokale afwegingen (i.e. de ligging en de invulling worden voornamelijk door de provincie bepaald).

Ten aanzien van infrastructuur hebben Provinciale Staten vervolgens aangegeven dat een inpassingsplan denkbaar is bij de aanleg van (provinciale) weginfrastructuur, openbaar vervoerinfrastructuur en fietspaden. De busbaan voldoet aan de drie algemene criteria voor een inpassingsplan en de specifieke overwegingen van Provinciale Staten over infrastructuur. Het voorliggende inpassingsplan bevat de planologisch-juridische regeling voor de aanleg van de busbaan. Op 28 oktober 2008 hebben Provinciale Staten het besluit genomen om voor de busbaan een inpassingsplan te gaan maken (Statenbesluit 2008-789).

1.2 Ligging van het plangebied

Het tracé van de busbaan ligt parallel aan de Mansholtlaan. Ongeveer 250 meter zuidelijk van de rotonde in de Mansholtlaan draait het tracé het terrein van Wageningen UR op. Het tracé kruist de Bornsesteeg en loopt verder parallel aan het Akkermaalsbos. Vervolgens buigt het tracé af richting de Mondriaanlaan en takt het daarop aan.



Afbeelding 1. Globale ligging plangebied (Bron: Google)

Op afbeelding 1 is het tracé globaal weergegeven. De verbeelding van dit inpassingsplan geeft de ligging exact weer. Het plangebied van dit inpassingsplan omvat uitsluitend de busbaan en bijbehorende voorzieningen, zoals transferplaatsen en fietsstallingen.

1.3 Geldend bestemmingsplan

Het plangebied van dit inpassingsplan ligt in het plangebied van het bestemmingsplan Wageningen Campus, zoals vastgesteld door de raad van de gemeente Wageningen in haar vergadering van 31 mei 2010. Het plangebied valt in de bestemmingen 'Maatschappelijk – Onderwijs', 'Groen' en 'Verkeer' en doorkruist de aanduiding 'Ecologische verbindingszone 1' van dat bestemmingsplan. Binnen deze bestemmingen is de aanleg van de busbaan niet mogelijk, vandaar de noodzaak tot wijziging van de bestemming door middel van dit inpassingsplan.

1.4 Leeswijzer

De toelichting is als volgt opgebouwd. Na het inleidende eerste hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 de huidige situatie in het plangebied beschreven. In hoofdstuk 3 wordt de nieuwe ontwikkeling beschreven. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de haalbaarheid van dit inpassingsplan. Het relevante beleid, milieu-, natuur- en overige uitvoerbaarheidsaspecten worden belicht. In hoofdstuk 5 wordt kort ingegaan op de wijze van bestemmen. Het betreft een toelichting op de regels en de verbeelding van dit inpassingsplan. In hoofdstuk 6 worden procedurele aspecten van dit inpassingsplan beschreven.



2 Beschrijving van het plangebied

Vanaf de rotonde in de Mansholtlaan tot ongeveer 250 meter ten zuiden daarvan komt het tracé van de busbaan parallel aan de Mansholtlaan (westzijde) te liggen. Direct zuidelijk van de rotonde, in de 'oksel' van de Droevendaalsesteeg en de Mansholtlaan, zal een halteplaats met fietsstallingen worden ingericht. Deze halteplaats dient als vervanging voor de halteplaats ten noorden van de rotonde. In de huidige situatie bevinden zich ter plaatse de zijbermen van de Mansholtlaan, een vrijliggend fietspad, een watergang en de onbebouwde gronden van Wageningen UR.



Afbeelding 2. De Mansholtlaan gezien vanaf de rotonde in zuidelijke richting. Ter plaatse van de zijberm, het fietspad en de onbebouwde gronden van Wageningen UR komt het tracé van de busbaan. Rechts op de foto is nog net zichtbaar een deel van het nieuwe Atlasgebouw van Wageningen UR.

Ongeveer 250 meter ten zuiden van de rotonde draait het tracé van de busbaan het terrein van Wageningen UR op. Ter plaatse zal een aansluiting op de Mansholtlaan worden gerealiseerd. Op het terrein van Wageningen UR volgt het tracé van de busbaan de ontsluitingswegen De Goor en het Akkermaalsbos. Het gebied tussen De Goor en het Akkermaalsbos aan de zuidzijde en de Droevendaalsesteeg aan de noordzijde van het terrein van Wageningen UR wordt gekenmerkt door een open, parkachtige uitstraling. Wandelpaden, grote waterpartijen, verspreid staande bomen en bosschages, grasvelden en lage beplanting beheersen het beeld. Tussen de (interne) ontsluitingswegen en de bebouwing bevinden zich brede groenstroken met wandel- en fietspaden.



Afbeelding 3. De (interne) ontsluitingsweg De Goor gezien vanaf de Mansholtlaan. Ter plaatse van de huidige watergang komt het tracé van de busbaan. De watergang zal als gevolg hiervan wordt verlegd. De bomen aan weerskanten van De Goor blijven behouden.

Net even voorbij het nieuwe RIKILT-gebouw buigt het tracé van de busbaan af richting de Mondriaanlaan en takt het daarop aan. Hier ligt open, onbebouwd terrein (gras) van Wageningen UR. Dit terrein wordt niet voor onderwijs- of onderzoeksdoeleinden gebruikt door Wageningen UR. Aan de noordzijde van dit terrein ligt het Dassenbos, een klein bosje met natuurwaarden. Het tracé van de busbaan ligt zuidelijk van het Dassenbosje.

3 Toekomstige situatie plangebied

3.1 Inleiding

Voor een goed begrip van de reconstructie van het bustraject door Wageningen wordt in dit hoofdstuk eerst in paragraaf 3.2 kort stilgestaan bij (de achtergronden van) de Valleilijn. In paragraaf 3.3 wordt ingegaan op de busverbinding Ede – Wageningen. In paragraaf 3.4 wordt de inrichting van de busbaan toegelicht. Paragraaf 3.5 beschrijft de effecten van de busbaan op het verkeer en het openbaar vervoer. Onder meer wordt ingegaan op de effecten van de busbaan op de verkeersafwikkeling op en rond Wageningen Campus, op de noodzaak van een directe busverbinding over het terrein van Wageningen UR en op de gevolgen van de wijziging van de route en dienstregeling op het aantal passagiers.

3.2 Valleilijn

Op 9 november 2005 hebben Provinciale Staten van Gelderland ingestemd met het voorstel van Gedeputeerde Staten voor de inrichting van de Valleilijn. Bij het besluit is destijds € 8.1 miljoen beschikbaar gesteld voor de realisatie van de lijn. Dit besluit is het gevolg van een proces dat al lang daarvoor in gang was gezet. De provincie Gelderland en de gemeenten Wageningen, Ede, Barneveld en Nijkerk zetten zich al jaren gezamenlijk in om de busverbinding tussen Wageningen en Ede en de treinverbinding Ede – Wageningen en Amersfoort te ontwikkelen tot een hoogwaardige openbaarvervoeras Wageningen – Amersfoort. Daartoe is op 12 juli 2004 door deze partijen de Intentieverklaring Valleilijn ondertekend. Wat betreft de verbinding tussen Ede en Wageningen is in de Intentieverklaring onder meer het volgende opgenomen:

- “(het) verhogen van de kwaliteit van het openbaar vervoer (OV) tussen Ede en Wageningen door de inzet van hoogwaardig openbaar vervoer en door de daarbij behorende inrichting respectievelijk aanpassing van de daartoe benodigde infrastructuur”;
- “(het) streven om samen met de Wageningen UR de nieuwe grootschalige projecten (op het Wageningen UR-terrein) zo snel mogelijk te faciliteren met een HOV-verbinding tussen Wageningen en station Ede-Wageningen”.

Aan de ondertekening van de Intentieverklaring Valleilijn ligt de volgende visie ten grondslag:

- de regio is conform het streekplan van de provincie Gelderland economisch kerngebied en groeit de komende jaren aanzienlijk; tussen nu en 2020 zal het aantal inwoners groeien van 237.000 naar vermoedelijk 260.000; het aantal arbeidsplaatsen neemt in die periode toe van 118.000 naar 140.000;
- om als economisch kerngebied te kunnen functioneren is bereikbaarheid een randvoorwaarde;
- de weginfrastructuur is zowel binnen als buiten de regio zwaar belast en kan weinig extra groei verwerken;
- het openbaar vervoer moet daarom conform het Provinciaal Verkeer en Vervoerplan 2 (PVVP2) de groei opvangen en bereikbaarheid garanderen;
- dit vereist inrichting van een duurzaam OV-systeem, gericht op de wensen van de doelgroep.

De provincie Gelderland wil hierbij inzetten op het behalen van de volgende resultaten:

- aansluiting op het landelijk OV-net, gerichtheid op de knopen Arnhem, Ede-Wageningen, Amersfoort en Utrecht-Randstad;
- directe, snelle verbindingen naar de belangrijkste economische centra, zoals Wageningen-

centrum, Ede-centrum, de universiteitscampus in Wageningen, het bedrijven- en kantorengedied bij de A12, het stationsgedied in Ede, het bedrijventerrein Harselaar in Barneveld;

- betrouwbare verbindingen: snelheid wordt niet alleen bepaald door rijnsnelheid, maar ook door de tijd die men moet wachten of vanwege onbetrouwbaarheid als marge moet hanteren;
- een zo groot mogelijk vervoersgedied bedienen: het gaat niet alleen om verplaatsingen vanuit de knopen, maar ook van en naar de woongebieden. Goede transfervoorzieningen kunnen dus het reizigersaantal vergroten;
- imago, comfort en uitstraling zijn onderdeel van een betrouwbaar, snel en efficiënt alternatief;
- het openbaar vervoer draagt bij aan milieu en leefbaarheid (terugdringen uitstoot).

In 2005 is in aanloop naar de besluitvorming rond de Valleilijn een onderzoek ingesteld naar de op dat moment bestaande vervoerwaarden en de kansen tot verbetering daarvan. Daarbij is gekeken naar de ruimtelijke en economische ontwikkelingen in de verschillende betrokken gemeenten, de bereikbaarheid daarvan en de potenties voor het openbaar vervoer. Onder meer de ontwikkelingen langs de Ruggengraat in Wageningen en de ontwikkelingen van Wageningen UR op locatie De Born en het Agro Businesspark zijn destijds in het onderzoek betrokken. Uit het onderzoek is gebleken dat beide verbindingen (de busverbinding tussen station Ede-Wageningen en het centrum van Wageningen en het treintraject tussen de stations Ede-Wageningen en Amersfoort) de potentie hebben om een groei van het aantal OV-reizigers te bereiken van ruim 50% (in 2010 ten opzichte van 2006). Deze prognose is vertaald door de concessie bus naar de doelstelling om in 2010 een reizigersgroei van 30% te realiseren.

Belangrijk uitgangspunt in de besluitvorming is geweest, dat op de Valleilijn gebruik wordt gemaakt van materieel dat het milieu en de leefbaarheid zo min mogelijk schaadt. Dit materieel bestaat uit elektrische treinen en aardgasaangedreven bussen. De fijn stofproblematiek is een belangrijke drijfveer voor provincie en gemeenten geweest om te kiezen voor aardgas, omdat geen uitstoot van fijn stof plaatsvindt bij gebruik van aardgas. Ook de uitstoot van andere schadelijke stoffen is significant lager en voldoet ruimschoots aan de euro 5-norm. Verder zijn aardgasaangedreven bussen reukloos en wordt een geluidsreductie van 40% bereikt ten opzichte van bussen die op conventionele brandstoffen rijden.

Een ander uitgangspunt in de besluitvorming is geweest, dat sprake dient te zijn van een eigen, herkenbaar karakter van de verbinding. In verband daarmee zijn het trein- en busmaterieel en de halteplaatsen over het gehele traject van de Valleilijn qua vorm en kleur eenduidig ingericht.



Afbeelding 4. De Valleilijn.

In de besluitvorming met betrekking tot de Valleilijn heeft de provincie het uitgangspunt ingenomen, dat op termijn uitbreiding mogelijk is van deze vorm van HOV naar andere verbindingen, waarbij wordt gedacht aan een HOV-verbinding tussen de WERV-gemeenten (Wageningen – Ede – Rhenen - Veenendaal).

3.3 Busverbinding Ede – Wageningen

Het huidige tracé van de busverbinding Ede – Wageningen loopt als volgt:

Stadsbrink ↔ Lawickse Allee ↔ Kortenoord Allee ↔ Nijenoord Allee ↔ Mansholtlaan ↔ Stadspoort Ede ↔ ziekenhuis Gelderse Vallei ↔ station Ede-Wageningen

De reconstructie betreft het bustraject tussen de halteplaatsen Haagsteeg en Droevendaalsesteeg in Wageningen. De verbinding tussen deze twee halteplaatsen komt naar alle waarschijnlijkheid te vervallen en in de plaats daarvan komt de verbinding over het terrein van Wageningen UR. Als gevolg hiervan worden de bestaande halteplaatsen Dijkgraaf, Bornsesteeg en Hoevestein mogelijk opgeheven. In plaats daarvan zullen langs de busbaan op het terrein van Wageningen UR twee halteplaatsen worden ingericht, één bij de kruising van de busbaan met de Bornsesteeg en één op de locatie waar de busbaan aantakt op de Mondriaanlaan. Tevens zullen de halteplaatsen Haagsteeg en Droevendaalsesteeg enkele meters verplaatst worden.

Aanvullend kan hier worden opgemerkt, dat als gevolg van de ontvangen zienswijzen de provincie in overleg met de gemeente Wageningen en de vervoerder onderzoeken of en zo ja in welke mate - bij ingebruikname van de busbaan – de Nijenoord Allee nog een functie kan behouden voor het openbaar vervoer. Dat betekent dat op dit moment nog niet duidelijk is of, en zo ja welke, bestaande halteplaatsen zullen worden opgeheven.



Afbeelding 5. De busverbinding binnen de gemeentegrenzen van Wageningen. In lichtblauw is de huidige busverbinding aangegeven. In rood is de busbaan over het terrein van Wageningen UR aangegeven.

3.4 Inrichting van de busbaan

3.4.1 Ontwerp en profiel

Vanaf de rotonde ligt het tracé parallel aan de Mansholtlaan. Het huidige fietspad en de watergang zullen worden verlegd in westelijke richting. Ongeveer 250 meter zuidelijk van de rotonde draait het tracé het terrein van Wageningen UR op. Ter plaatse zal een extra aansluiting op de Mansholtlaan worden gerealiseerd. Parallel aan deze ontsluiting komt

tevens een tweede aansluiting voor autoverkeer. Deze aansluiting is in het bestemmingsplan 'Wageningen Campus' planologisch mogelijk gemaakt. Vanaf dit punt wordt de busbaan op het terrein van Wageningen UR met twee rijstroken uitgevoerd. Op het terrein van Wageningen UR ligt het tracé parallel aan de ontsluitingswegen De Goor en het Akkermaalsbos. Als gevolg hiervan wordt de watergang noordelijk van deze wegen verlegd. Het tracé kruist de Bornsesteeg met een verkeerstafel. Even voorbij het RIKILT-gebouw buigt het tracé in een flauwe bocht richting de Mondriaanlaan en takt het daarop aan. De tweede auto aansluiting op de Mansholtlaan loopt tot en met het RIKILT-gebouw en wordt fysiek gescheiden van de busbaan. Hierdoor en door middel van slagbomen wordt eventueel sluipverkeer voorkomen.

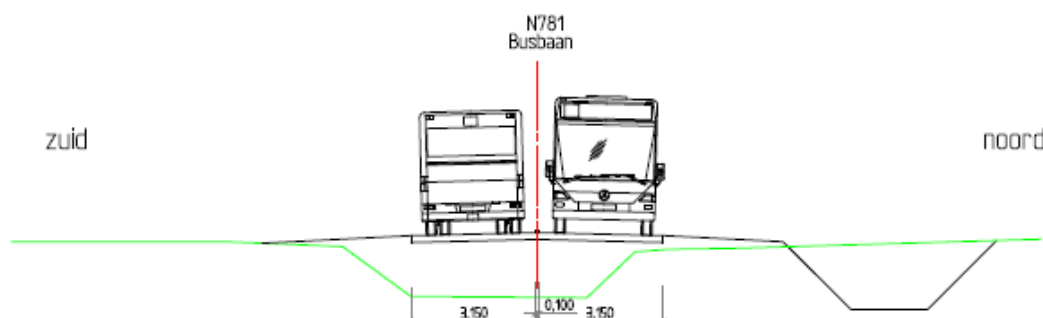
De busbaan zal worden aangelegd op het terrein van Wageningen UR vanaf Dijkgraaf tot de N781 en langs de Mansholtlaan. In verband hiermee zal een civieltechnische aanpassing plaatsvinden van de Dijkgraaf/Mondriaanlaan tussen de Nijenoord Allee en de aansluiting van de busbaan.

De huidige halteplaats ten noorden van de rotonde Droevendaalsesteeg/N781 zal naar de zuidzijde van deze rotonde worden verplaatst. Ook worden twee nieuwe halteplaatsen langs de busbaan ingericht, één ter hoogte van de kruising van de busbaan met de Bornsesteeg en één ter hoogte van de aansluiting Dijkgraaf/Mondriaanlaan. De huidige halteplaatsen Dijkgraaf, Bornsesteeg en Hoevestein zullen worden opgeheven. De materialen van de huidige halteplaatsen worden gebruikt voor de inrichting van de nieuwe halteplaatsen.

De huidige verkeersregelinstallatie (VRI) op het kruispunt Nijenoord Allee/Dijkgraaf zal worden aangepast.

Op het kruispunt N781/busbaan zal een VRI worden aangelegd ten behoeve van de linksaf bewegende bus.

Bij de halteplaatsen zullen Dynamische Reiziger Informatie Systemen (DRIS voorzieningen) worden geïnstalleerd en er zullen technische voorzieningen langs de busbaan worden geplaatst, zoals een selectief detectiesysteem voor bussen, een bussignaleringsysteem als veiligheidsvoorziening voor het langzame verkeer en voorzieningen (aan twee zijden) om sluipverkeer en taxi's te weren.



Afbeelding 6. Profiel van de busbaan.

3.4.2 Voorzieningen voor fietsers

Bij de halteplaatsen langs het tracé zullen fietsstallingen worden geplaatst, tevens wordt bij de halteplaats ten zuiden van de rotonde Droevendaalsesteeg/N781 een bikedispenser geplaatst.



Afbeelding 7. De bikedispenser.

3.4.3 Verkeersveilige inrichting

Op de Wageningen Campus zal de busbaan enkele malen gekruist worden door wegen en (fiets)paden. Het is essentieel dat deze kruisingen zo veilig mogelijk worden vormgegeven. Daarom worden bij het ontwerp de volgende uitgangspunten aangehouden:

- op beide locaties waar de busbaan aansluit op ontsluitingswegen (Mansholtlaan en Mondriaanlaan) worden verkeerslichten geplaatst. Deze zijn bedoeld ten behoeve van de doorstroming van de bus, maar vooral ook voor een veilige afwikkeling van alle weggebruikers.
- op de kruising met de Bornsesteeg ligt een potentieel conflictpunt met de vele fietsers en voetgangers die hiervan gebruik maken. Op de volgende wijzen wordt de situatie beveiligd:
 - Het zo groot mogelijk maken van de zichtafstanden, waardoor aankomende bussen in beide richtingen van veraf zichtbaar zijn;

- ° attentieverhogende systemen die in werking treden bij nadering van een bus, zoals een knipperlicht met een geluidssignaal;
- ° duidelijkheid bieden met betrekking tot de voorrangsregeling. De bus heeft hier voorrang, dit wordt tot uiting gebracht zowel in de bebording als wegmarkering.

3.5 Effecten busbaan ten aanzien van verkeer en openbaar vervoer

Het verplaatsen van de Valleilijn van de Nijenoord Allee naar een vrijliggende busbaan over Wageningen Campus vormt om twee redenen een verbetering van de Valleilijn:

- Verbeteren van de bereikbaarheid Wageningen Campus;
- terugdringen van de vertraging en verhogen van de punctualiteit.

3.5.1 Bereikbaarheid Wageningen Campus

Wageningen Campus wordt directer bereikbaar per OV. De Valleilijn voert de reizigers momenteel over de Nijenoord Allee, ten zuiden van de campus. Met name voor de bezoekers van het noordelijke deel van de campus (rond de Droevendaalsesteeg) levert dit lange natransporttijden op. Een looptijd van 10 minuten is hierbij geen uitzondering. Dit sluit niet aan bij de ambitie van de Valleilijn op het gebied van bereikbaarheid. Door de bus te laten rijden via de Born Zuid neemt de looptijd sterk af. De maximale looptijd zal na realisatie nog circa 4 minuten bedragen.

Het verlies aan openbaarvervoer bereikbaarheid voor de woongebieden in Wageningen Noord zal om de volgende redenen beperkt blijven:

- Bij de kruising Nijenoord Allee – Mondriaanlaan blijft een halte. Deze zal alleen verplaatst worden van de Nijenoord Allee (oostzijde) naar de Mondriaanlaan (noordzijde);
- OV-opstappers rond de Hoevestein, Dolderstraat en Hollandsestraat kunnen gebruik blijven maken van lijn 86 tussen NS Ede-Wageningen, Wageningen en Arnhem. Deze lijn blijft volgens de huidige route rijden (frequentie tweemaal per uur).

Voor reizigers van/naar het centrum van Wageningen verbetert de bereikbaarheid als gevolg van een kortere reisduur en hogere punctualiteit.

3.5.2 Toenemende vraag Wageningen Campus

Wageningen UR zal naar verwachting tot aan 2016 een structurele groei van het aantal studenten kennen: van 4.000 naar 8.000 in 2016. Daarnaast worden de meeste functies van Wageningen UR vanuit de kern van Wageningen verplaatst naar de Wageningen Campus. Door de groei van het aantal studenten en het aantrekken van bedrijven naar de campus en directe omgeving zal ook een groei van het aantal medewerkers optreden. Op de campus zal de vraag naar adequaat en snel busvervoer dan ook meer dan verdubbelen.

3.5.3 Vertraging en punctualiteit

In de huidige situatie hebben de bussen van de Valleilijn steeds meer moeite om de dienstregeling te halen. Volgens de dienstregeling moet de bus tijdens de spits begin- en eindpunt in 22 minuten met elkaar verbinden, in het daluur in 20 minuten. Ondanks diverse doorstromingsmaatregelen voor de bus treden er steeds vaker vertragingen op, met name op de Mansholtlaan en Nijenoord Allee.

De studie 'Ontsluiting Wageningen Campus' (29 oktober 2009) wijst uit dat de afwikkelingsproblemen op deze wegen, en met name de kruising tussen beide wegen, in de toekomst alleen maar groter zullen worden. Op de korte termijn zijn hier geen structurele doorstromingsmaatregelen voorzien. De bus verliest hierdoor veel tijd.

De grootste vertraging wordt opgelopen op het traject tussen de kruising Nijenoord Allee – Mondriaanlaan en de rotonde Mansholtlaan – Droevendaalsesteeg. Met een – redelijk geachte – gemiddelde rijsnelheid van 25 km/h (exclusief halteren) zou de bus over dit traject ca. 5,4 minuten doen. Het verkeersmodel dat voor bovengenoemde studie is gebruikt laat zien dat de reistijd in de spits in 2020 maar liefst 10 à 11 minuten bedraagt, een vertraging van ca 5 minuten.

Deze vertraging is op zich zelf al problematisch, maar daar komt bij dat de aansluiting op de treinen op station Ede-Wageningen NS in veel gevallen niet gehaald zullen worden. Van alle reizigers op de buslijn gebruikt circa 74% de trein op Ede-Wageningen NS als voor- en/of natransport. Het missen van de aansluiting op de trein zal dus veel busreizigers treffen.

3.5.4 Snellere en meer directe verbinding via Wageningen Campus

In de nieuwe situatie maakt de Valleilijn-bus al vanaf de rotonde Droevendaalsesteeg gebruik van haar eigen infrastructuur:

- Met de busbaan op de Mansholtlaan worden wachtrijen aldaar omzeild;
- Met de vrijliggende busbaan op de Wageningen Campus wordt het oponthoud rond de kruisingen Mansholtlaan – Nijenoord Allee en Nijenoord Allee – Bornsesteeg vermeden.

Mede doordat de voorrangssituatie op de campus zo geregeld is dat de bus voorrang heeft, zal de reistijdwinst ten opzichte van de autonome situatie significant zijn. Uitgaande van een gemiddelde rijsnelheid van 25 km/h (de maximumsnelheid is 30 km/h) bedraagt de reistijd op het traject tussen de kruising Nijenoord Allee – Mondriaanlaan en de rotonde Mansholtlaan – Droevendaalsesteeg ca. 4,1 minuut (exclusief halteren). Dit is een reistijdwinst van ca. 1,5 minuut ten opzichte van een situatie met normale afwikkeling, en een winst van ca. 6,5 minuut ten opzichte van de verwachte afwikkeling in 2020.

3.5.5 Enquête

In het kader van de verkenning van de voorliggende maatregel is in opdracht van de provincie Gelderland een enquête uitgevoerd onder reizigers. Het doel hiervan was het peilen van de vraag naar busvervoer op de lijn en het peilen van meningen, wensen en verwachtingen t.a.v. een eventuele verlegging van de busroute naar een nieuwe busbaan.

Van de categorie "Belanghebbende reizigers (reizigers die in/uitstappen bij betrokken halten) bij de busbaan is 46% van mening dat de nieuwe route een verbetering is, ongeveer 16 % oordeelt dat het een verslechtering is, 10 % oordeelt dat het niet uitmaakt.

De laatste 28 % is een categorie "Divers", daaronder vallen reizigers die aangeven dat de afstand naar de halte te groot wordt (7%), die vrezen voor langere reistijd (3 %), Ongeveer 2 % van aantal ondervraagden (abusievelijk 38 personen) geven aan niet tevreden te zijn omdat de/hun halte dan vervalt. 16 % geeft aan dat de busbaan niet van toepassing is op hun reis of dat het niets uitmaakt.

4 Haalbaarheid 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 Rijksbeleid

Nota Ruimte

Op 17 januari 2006 heeft de Eerste Kamer ingestemd met deel 4 van de planologische kernbeslissing 'Nota Ruimte: Ruimte voor ontwikkeling'. Met de bekendmaking op 27 februari 2006 is de Nota Ruimte formeel in werking getreden. De Nota Ruimte is een strategische nota op hoofdlijnen, waarin het nationaal ruimtelijk beleid zoveel mogelijk is ondergebracht. Uitwerkingen van deze Nota zijn onder andere de Nota Mobiliteit, de Agenda Vitaal Platteland en het Actieprogramma Cultuur en Ruimte.

In de Nota Ruimte gaat het om inrichtingsvraagstukken die spelen tussen nu en 2020, met een doorkijk naar 2030. In de nota worden de hoofdlijnen van het (Rijks)beleid aangegeven, waarbij de ruimtelijke hoofdstructuur van Nederland (RHS) een belangrijke rol speelt. Een van de speerpunten van dat beleid is dat het Rijk zich, meer dan voorheen, richt op gebieden en netwerken die van nationaal belang zijn. Daar naast wordt meer ruimte gegeven aan lagere overheden, maatschappelijke organisaties, marktpartijen en burgers. Het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet' is hierbij een belangrijk uitgangspunt.

Verbetering van de bereikbaarheid staat centraal in de Nota Ruimte. In de nota wordt geconstateerd, dat de toenemende verstedelijking en bedrijvigheid resulteren in verkeers- en vervoersknelpunten. Op regionaal niveau heeft congestie negatieve effecten op de kracht en economische ontwikkeling van de nationale stedelijke netwerken en steden. Voor de oplossing van knelpunten in de hoofdinfrastructuur is het Rijk verantwoordelijk. Voor de op het hoofdinfrastructuur aansluitende regionale en lokale verbindingen zijn provincies en (samenwerkende) gemeenten verantwoordelijk. De uitwerking van dit beleid alsmede de afstemming tussen hoofdinfrastructuur en regionale en lokale infrastructuur is verder vorm gegeven in de Nota Mobiliteit.

Nota Mobiliteit

Op 14 februari 2006 heeft de Eerste Kamer ingestemd met deel IV van de planologische kernbeslissing 'Nota Mobiliteit: Naar een betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid'. Op 21 februari 2006 is de Nota Mobiliteit in werking getreden. De Nota Mobiliteit is een nationaal verkeers- en vervoersplan op grond van de Planwet Verkeer en Vervoer en is de opvolger van het huidige Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-2). In de Nota Mobiliteit wordt het ruimtelijk beleid, zoals vastgelegd in de Nota Ruimte, verder uitgewerkt en wordt het verkeers- en vervoerbeleid beschreven. De Nota Mobiliteit beschrijft, na eerst een algemene visie op verkeer en vervoer uiteen te zetten, achtereenvolgens het beleid voor de verschillende soorten mobiliteit: wegverkeer, openbaar vervoer, spoor en fiets, luchtvaart en scheepvaart.

Algemeen beleidsuitgangspunt is dat mobiliteit een noodzakelijke voorwaarde is voor economische en sociale ontwikkeling. Een goed functionerend systeem voor personen- en goederenvervoer en betrouwbare bereikbaarheid zijn essentieel om de economie en de internationale concurrentiepositie van Nederland te versterken.

Belangrijke thema's hierbij zijn onder meer:

- versterken van de economische structuur door het verbeteren van de bereikbaarheid;
- groei van verkeer en vervoer mogelijk maken;
- betrouwbare en bereikbare voorspelbaarheid 'van deur tot deur';
- meer publiekprivate samenwerking bij de realisatie van infrastructuurprojecten;
- het ontwikkelen van inspirerend innovatiebeleid met betrekking tot mobiliteit;
- permanente verbetering van de verkeersveiligheid;
- verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving.

Met betrekking tot het openbaar vervoer wordt sterk ingezet op een integrale netwerkbenadering. Dit betekent dat niet dat de modaliteit (trein, bus, metro, light rail et cetera), maar de reiziger centraal staat. Het rijk heeft de verantwoordelijkheid voor de infrastructuur zoals opgenomen op de plankaart spoorwegennet en het personenvervoer op het hoofdrailnet.

In de Nota Mobiliteit wordt erkend dat het regionaal openbaar vervoer een belangrijke bijdrage levert aan sterke steden en een vitaal platteland door op lokaal niveau vraag en aanbod op elkaar af te stemmen en maatwerk te leveren. Een goede afstemming tussen vraag en aanbod is gebaat bij marktwerking. Decentrale overheden hebben de zorg voor het regionale en lokale openbaar vervoer en de gedecentraliseerde treindiensten. Provincies en WGR-plusregio's dragen zorg voor een betrouwbaar, vlot, toegankelijk, sociaal veilig en doelmatig regionaal openbaar vervoer dat past bij hun specifieke regionale situatie. In de provinciale en regionale verkeer en vervoerplannen (PVVP's en RVVP's) alsmede in het gemeentelijk beleid wordt aangegeven welke doelstelling wordt nagestreefd.

4.2.2 Provinciaal beleid

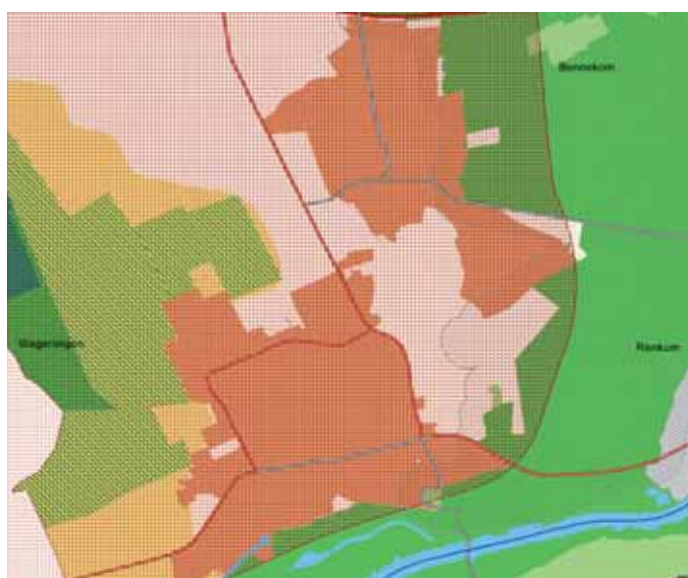
Streekplan Gelderland 2005

Provinciale Staten van Gelderland hebben op 29 juni 2005 het Streekplan Gelderland 2005 vastgesteld. Het streekplan – sinds de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening: structuurvisie – bevat het ruimtelijke beleid van de provincie Gelderland voor de periode tot 2015. De uitgangspunten voor het ruimtelijke beleid zijn regionale inzet en versterking van de ruimtelijke kwaliteit.

Het beleid is regiospecifiek opgezet, met regionale structuurvisies als bouwstenen voor het streekplan. Dit regiospecifieke beleid wordt vormgegeven binnen de context van een generiek provinciaal beleidskader dat ingaat op thema's als wonen, werken, water, bos en natuur, recreatie en toerisme et cetera. Dit generieke beleid is toegespitst op de tweeledige hoofdstructuur, namelijk het groenblauwe raamwerk en het rode raamwerk. Naast deze raamwerken zijn zgn. multifunctionele gebieden te onderscheiden. Het plangebied ligt binnen het stedelijk netwerk WERV (Wageningen, Ede, Rhenen en Veenendaal) dat binnen het op de streekplankaart aangeduide rode raamwerk ligt.

De hoofddoelstelling van het Gelders ruimtelijk beleid voor de periode 2005-2015 is om de ruimtebehoefte zorgvuldig in regionaal verband te accommoderen en te bevorderen dat publieke (rijk, provincie, gemeenten, waterschappen) en private partijen de benodigde ruimte vinden, op een wijze die meervoudig ruimtegebruik stimuleert, duurzaam is en de regionale verscheidenheid versterkt, gebruik makend van de aanwezige identiteiten en ruimtelijke kenmerken.

Met het ruimtelijk beleid beoogt de provincie bij te dragen aan de versterking van de ecologische, economische en sociaal-culturele positie van Gelderland als een van de Europese regio's.



Afbeelding 8. Fragment beleidskaart Ruimtelijke structuur Streekplan Gelderland 2005.

In het streekplan constateert de provincie dat de ruimtelijke inrichting steeds minder gebaseerd is op 'nabijheid' en meer op 'bereikbaarheid'. Een groot deel van de dagelijkse vervoersbewegingen speelt zich op regionaal niveau af. De werklocaties, de steden en dorpen moeten op regionale schaal goed verbonden zijn, ook per openbaar vervoer. De mobiliteitsbehoefte zal verder stijgen.

Voor de relatie tussen ruimtegebruik en de vervoersmodaliteiten weg, rail en water, geldt als uitgangspunt 'voorkomen – benutten – bouwen'. Dit heeft betrekking op de regulering van het gebruik en de organisatie van de vervoersstromen. Bij besluitvorming over verstedelijkingsplannen, die leiden tot een intensiever gebruik van (knooppunten in) de aanwezige OV- en weginfrastructuur, hanteert de provincie als uitgangspunt dat de capaciteitsvraag van het vervoernetwerk mede in beschouwing moet worden genomen. Indien die verstedelijkingsplannen vragen om capaciteitsverbetering (en de daarbij horende milieumaatregelen) dient te worden nagegaan in hoeverre hieraan uit exploitatie van het plan kan/moet worden bijgedragen (veroorzakerbeginsel). Daarnaast hanteert de provincie als uitgangspunt dat als alternatief voor regionale automobiliteit openbaar vervoerverbindingen kwalitatief worden verbeterd. In het bijzonder geldt dit voor, onder meer, de Valleilijn een van de centrale vervoersassen in de regio Vallei.

In het regiospecifieke beleidsdeel wordt de regio Vallei verder uitgewerkt. De 'Food Valley' – het netwerk van Wageningen UR en andere instituten, bedrijven uit de foodindustrie, onderwijsinstellingen en overheden – wordt als een uiterst belangrijke economische pijler aangemerkt. Doelstelling is het profileren van de regio als een 'Food Valley' van wereldfaam met een unieke positie in Europa op de thema's voeding, voedsel, landbouw, life sciences en gezondheid. Deze doelstelling sluit aan op een bredere, namelijk de keuze van de regio voor een bundeling van wonen, werken en voorzieningen in het stedelijk netwerk WERV. De combinatie van autosnelweg (A30) en de Valleilijn maakt het volgens de regio mogelijk in dit gebied tot intensivering van stedelijke functies over te gaan. De provincie zet in verband hiermee in op een hoogwaardige openbaar vervoerlijn tussen Ede en Wageningen en de (verdere) ontwikkeling van het Food Valley concept.

Provinciaal Verkeer en Vervoerplan 2

Het provinciaal beleid voor verkeer en vervoer is vastgelegd in het Provinciaal Verkeer en Vervoerplan 2 (PVVP 2), vastgesteld door Provinciale Staten op 30 juni 2004. Het PVVP 2 geeft tot 2015 richting aan het provinciale verkeers- en vervoersbeleid, waarbij naar een duurzame balans wordt gezocht tussen bereikbaarheid, leefomgeving en veiligheid. Voor elk van deze aspecten formuleert het PVVP ambities.

Ambities voor bereikbaarheid:

- het verkeers- en vervoerssysteem optimaliseren ten dienste van bereikbaarheid;
- de bereikbaarheid van stedelijke gebieden, bedrijventerreinen en voorzieningen waarborgen.

Ambities voor veiligheid:

- zorgen voor een veilige mobiliteit;
- evenwichtige inzet van middelen, met een gezamenlijke verantwoordelijkheid van overheden en bedrijven.

Het mobiliteitsbeleid is gericht op maatregelen die de kwaliteit en daarmee de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer vergroten. Ten aanzien van de netwerkopbouw uit zich dit in het streven naar een uitgebreid drielaagig openbaarvervoersysteem van snelnet (spoor en snelnet-buslijnen), regionet en regiotaxi en buurtbus. Het snelnet omvat een stelsel van snelle en comfortabele regionale trein- en busverbindingen tussen de grotere stedelijke concentraties in Gelderland. Buiten deze stedelijke concentraties kunnen reizigers gebruikmaken van regionaal ontsluitende busverbindingen, buurtbus en regiotaxi.

In het regiospecifieke beleidsdeel wordt voor de regio Vallei, voor zover het de WERV-regio betreft opgemerkt, dat dit netwerkconcept vraagt om een optimale onderlinge bereikbaarheid.

Wageningen heeft een perifere ligging in het netwerk. De verbinding met het hoofdwegennet en de kwaliteit van het openbaar vervoer zijn cruciaal voor Wageningen UR en onderzoekscentra.

Vanwege de vele gebruikers van Wageningen Campus (circa 6000) te weten personeel, klanten en studenten in Wageningen, wordt ingezet op een verbetering van het openbaar vervoer van en naar Wageningen. In het PVVP 2 is als concreet actiepunt dan ook opgenomen het realiseren van voorzieningen voor hoogwaardig openbaar vervoer tussen Ede en Wageningen: de aanleg van een busbaan langs de N781 in aansluiting op toekomstige realisatie Valleilijn.

4.2.3 Regionaal beleid

Regionale Structuurvisie WERV

Het samenwerkingsverband WERV (samenwerkingsverband Wageningen – Ede – Rhenen – Veenendaal) heeft haar ruimtelijke beleid vastgelegd in de Regionale Structuurvisie WERV, vastgesteld in maart 2005. De structuurvisie bevat het ruimtelijke beleid voor de periode tot 2015 met een doorkijk naar 2030.

Het doel van de structuurvisie is tweeledig. Ten eerste heeft de structuurvisie tot doel inzicht te geven in de ruimtelijke ontwikkeling van WERV als stedelijk netwerk op de lange termijn. Ten tweede wil de structuurvisie een solide basis leggen voor samenwerking met de hogere overheden voor het realiseren van de gezamenlijke beleidsambities en investeren in strategische projecten.

Voor wat betreft het toekomstig ruimtelijke beleid (tot 2015 en 2030) is het algemene uitgangspunt, dat de WERV-gemeenten prioriteit geven aan inbreiding en intensivering van het stedelijk grondgebruik in gebieden die zich daarvoor lenen. Voor zover het de gemeente Wageningen betreft staat het zgn. ‘ruggengraatmodel’ centraal om enerzijds de clustervorming van de kennissector in het noordoostelijke deel van de gemeente een plaats te bieden maar tegelijkertijd ook om de verweving tussen stad en de kennissector te behouden. Dit model bestaat uit een sterke vervoersas (de ruggengraat) tussen de campus De Born en het stadscentrum. Langs de ruggengraat worden de verschillende kenniscentra gebundeld, in de vorm van een landgoed, waar in een groene structuur diverse onderwijs-, werk-, woon- en voorzieningenconcentraties worden gesitueerd.

De ruggengraat bundelt het autoverkeer en bepaalt tevens de loop van de gewenste hoogwaardig openbaar vervoerlijn tussen de binnenstad en het station Ede/Wageningen. Het reizigersaanbod voor deze lijn is sterk afhankelijk van de bundeling van kennis- en woonclusters eromheen. Op deze wijze worden de voordelen van clustering en een goede bereikbaarheid van de kenniscentra en het stadscentrum gecombineerd.

4.2.4 Gemeentelijk beleid

Structuurplan Wageningen

In oktober 2003 heeft de raad van de gemeente Wageningen het Structuurplan Wageningen vastgesteld. Het structuurplan vormt de ruimtelijke vertaling van de toekomstvisie die vastgelegd is in de nota Wageningen 2000+.

Voor wat betreft het thema verkeer en infrastructuur is het beleid gericht op het verbeteren van de bereikbaarheid van Wageningen Campus per auto en openbaar vervoer. Dit is onderdeel van het bredere beleid van Wageningen om zich te richten op de ontwikkeling tot een internationaal kenniscentrum. Wageningen wil in verband hiermee haar bereikbaarheid zowel regionaal als (inter)nationaal verbeteren, zonder de voordelen van een wat terzijde gelegen ligging (relatief rustig gelegen, compacte stad in het groen) teniet te doen. De aanwezige kennisinfrastructuur met de universiteit, de centrale ligging in het land en de schoonheid van de directe omgeving, geven Wageningen een grote aantrekkingskracht voor de groene kennisintensieve bedrijvigheid. Hierdoor ontstaat een toenemende vraag naar, onder meer, een goede bereikbaarheid. De hoogwaardig openbaar vervoerlijn draagt hieraan bij. Wageningen heeft daarnaast een knooppunt functie met lijn 88. Op de route richting Ede is ook lijn 86 belangrijk, daarbuiten zijn de buurtbus en regiotaxi van belang.

4.3 Milieu

4.3.1 Bodem

In verband met het inpassingsplan is inzicht in de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem (grond en grondwater) noodzakelijk. Door middel van een bodemonderzoek is de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem ter plaatse van het tracé van de busbaan onderzocht.

In de bovengrond van de helft van de boringen (in totaal zijn 31 handboringen gezet) zijn verspreid over het tracé sporen baksteen tot een zwakke bijmenging met baksteen en/of puin aangetroffen. Tevens is in één boring een volledig puinhoudende laag aangetroffen. Uit de analyseresultaten blijkt, dat in de mengmonsters van de bovengrond licht verhoogde gehalten aan bestrijdingsmiddelen zijn aangetoond. Daarnaast is in één mengmonster een licht verhoogd gehalte aan PAK gemeten. In de ondergrond zijn geen verhoogde gehalten aan de onderzochte parameters aangetoond.

In het grondwater zijn licht verhoogde concentraties aan barium en/of naftaleen aangetroffen.

Gezien de resultaten van het onderzoek wordt geconcludeerd, dat de voor de onderzoekslocatie opgestelde hypothese 'onverdachte locatie' strikt genomen niet juist is. Gezien de relatief lage gehalten is er echter geen aanleiding tot het verrichten van vervolgonderzoek met een aangepaste hypothese.

Indien grond van de locatie vrijkomt en wordt toegepast gelden de regels van het Besluit bodemkwaliteit.

Geconcludeerd kan worden, dat de bodemkwaliteit in het plangebied geen belemmering vormt voor de verwezenlijking van het inpassingsplan.

4.3.2 Geluid

Uit het onderzoek wordt geconcludeerd dat bij de aansluiting met de Mansholtlaan geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder, nader onderzoek op dit punt is niet noodzakelijk. Ten aanzien van de nieuwe wegaanleg (busbaan) geldt dat de geluidbelasting vanwege deze weg niet meer is dan 43 dB en hiermee dus niet meer bedraagt dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De nieuwe busbaan kan zonder meer aangelegd worden. Overigens wordt opgemerkt dat in het onderzoek niet is uitgegaan van de stillere aardgasbussen.

4.3.3 Luchtkwaliteit

Op 15 november 2007 is nieuwe wet- en regelgeving in werking getreden die tezamen bekend staat onder de naam 'Wet luchtkwaliteit'. Het Besluit luchtkwaliteit 2005, inclusief alle daaronder vallende ministeriële regelingen, is daarbij ingetrokken. De Wet luchtkwaliteit bestaat uit een wijziging van de Wet milieubeheer (invoering nieuwe titel 5.2 'luchtkwaliteitseisen') en de invoering van een aantal algemene maatregelen van bestuur (AMvB's) en ministeriële regelingen.

Op basis van de wetgeving kunnen ruimtelijk-economische initiatieven worden uitgevoerd als aan één of meer van de volgende voorwaarden wordt voldaan.

- grenswaarden worden niet overschreden, of
- per saldo verbetert de luchtkwaliteit of blijft tenminste gelijk, of
- het initiatief draagt niet in betekenende mate bij aan de luchtkwaliteit, of
- het initiatief is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

In het kader van het nieuwe bestemmingsplan voor Wageningen Campus is een onderzoek naar de luchtkwaliteit uitgevoerd waarbij al rekening is gehouden met de toekomstige busbaan. Voor de autonome situatie en de situatie met planrealisatie zijn de toetsjaren 2009, 2015 en 2020 getoetst.

Voor alle toetsjaren blijkt dat de planbijdrage niet leidt tot een overschrijding van de grenswaarde van de jaargemiddelde concentratie van NO₂ en PM₁₀. De bijdrage blijft onder de grens van de jaargemiddelde grenswaarde van 40 µg/m³.

Geconcludeerd kan worden, dat de luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de verwezenlijking van het inpassingsplan.

4.4 Externe veiligheid

4.4.1 Algemeen

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), dat op 27 oktober 2004 in werking is getreden en per 19 februari 2009 is gewijzigd. Het externe veiligheidsbeleid voor transport van gevaarlijke stoffen is verwoord in de circulaire 'Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen', in januari 2010 gepubliceerd. 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).

4.4.2 Provinciaal beleid

De provincie Gelderland heeft in december 2007 de Beleidsvisie Externe Veiligheid vastgesteld. In deze notitie geeft de provincie haar visie op de beheersing van veiligheidsrisico's in Gelderland. Daarbij gaat het om de risico's door de opslag, het gebruik en het vervoer van gevaarlijke stoffen. Tevens wordt uiteengezet op welke manier Gelderland omgaat met de beleidsvrijheid die wet- en regelgeving op het gebied van de externe veiligheid toestaat. Deze beleidsvrijheid zit vooral in het afwegingskader van het groepsrisico. In 2010 zijn er geen Gelderse inwoners meer die in hun woonomgeving worden blootgesteld aan te hoge externe veiligheidsrisico's door bedrijven of transport van gevaarlijke stoffen (via weg, rail, water en buisleidingen).

Dit betekent dat de provincie wil dat in 2010 de veiligheidsnormen door bedrijfsactiviteiten met – en het transport van gevaarlijke stoffen niet worden overschreden (basiskwaliteit) en dat het plaatsgebonden risico (PR) bij kwetsbare objecten niet hoger mag zijn dan PR 10-6.

De gemeente Wageningen heeft geen extern veiligheidsbeleid.

4.4.3 Externe veiligheid in relatie tot het inpassingsplan

Dit inpassingsplan maakt de aanleg van een busbaan ten behoeve van de hoogwaardig openbaar vervoerverbinding Ede – Wageningen mogelijk. Vervoer van gevaarlijke stoffen zal niet over deze baan plaatsvinden. Dit betekent dat het externe veiligheidsbeleid voor transport van gevaarlijke stoffen niet van toepassing is.

Een busbaan is geen (risicovolle) inrichting als bedoeld in het Bevi. Een busbaan is evenmin een kwetsbaar of beperkt kwetsbaar object, als bedoeld in artikel 1 lid 1 van het Bevi.

Geconcludeerd kan worden, dat er vanwege externe veiligheidsaspecten geen belemmeringen zijn voor de uitvoerbaarheid van het inpassingsplan.

4.5 Water

4.5.1 Algemeen

Op grond van de afspraak uit de startovereenkomst WB21 moeten decentrale overheden in de toelichting op ruimtelijke plannen een waterparagraaf op te nemen. In die paragraaf wordt uiteengezet wat voor gevolgen het plan in kwestie heeft voor de waterhuishouding, dat wil zeggen het grondwater en het oppervlaktewater.

Het beleid ten aanzien van water is onder meer vastgelegd in het gemeentelijk waterplan, het Waterbeheersplan 2010-2015 van Waterschap Vallei en Eem en het landelijk beleid, zoals het NBW (nationaal bestuursakkoord water), de KRW (kaderrichtlijn water), de Waterwet en het Waterplan Gelderland 2010-2015 van de provincie Gelderland.

In deze waterparagraaf is ten behoeve van dit inpassingsplan voor de busbaan beschreven hoe er omgegaan wordt met water en het watersysteem. In de navolgende paragrafen wordt aan de hand van de waterhuishoudkundige aspecten beschreven hoe hieraan invulling wordt gegeven in het plangebied.

4.5.2 Riolering en afvalwater

Het inpassingsplan maakt de realisatie van een busbaan mogelijk. Er is geen sprake van aanleg van riolering voor de afvoer van vuilwater. Het hemelwater afkomstig van de busbaan zal als zodanig worden behandeld en wordt afgekoppeld van het vuilwaterriool.

4.5.3 (Grond)wateroverlast

In het waterhuishoudingplan voor het plangebied Wageningen Campus is rekening gehouden met een hoeveelheid te bergen water afkomstig van de busbaan. De waterhuishouding voldoet aan de normen die aan de waterhuishouding zijn gesteld. Wanneer rekening wordt gehouden met de ontwateringseisen en inrichtingsvoorstellen voor maaiveld- en weghoogte uit het waterhuishoudingplan, zullen er geen knelpunten ontstaan.

4.5.4 Oppervlaktewaterkwaliteit

Het hemelwater afkomstig van de busbaan is belast (vuil). Derhalve mag dit water niet direct worden afgevoerd naar het oppervlaktewater. Het hemelwater moet gezuiverd worden. Gezien de ligging van de weg en de beperkte mogelijkheden voor infiltratie zal het water via een bodempassage worden geleid, alvorens geloosd te worden op het oppervlaktewatersysteem. Bij de verder uitwerking van het stedenbouwkundig plan voor de busbaan dient langs (een gedeelte van) de busbaan ruimte vrijgemaakt te worden voor de realisatie van een zuiverende voorziening met een uitstroomvoorziening op het oppervlaktewatersysteem van Wageningen Campus. Dit is mogelijk binnen de verkeersbestemming van dit inpassingsplan.

4.5.5 Veiligheid en volksgezondheid

Bij het ontwerp van de zuiverende voorzieningen moet rekening gehouden worden met veiligheid. Hierbij valt te denken aan beperkte diepte van open voorzieningen, afrasteringen, flauwe taluds. Risico's voor volksgezondheid liggen met name bij inname van vuilwater (bacteriën en chemicaliën). Gezien de afkomst van het water zullen de risico's hiervan beperkt zijn.

4.6 Natuur

4.6.1 Algemeen

De natuur in Nederland wordt beschermd vanuit twee invalshoeken: bescherming van gebieden en bescherming van soorten. De gebiedsbescherming is geregeld via de Natuurbeschermingswet 1998 (Natura 2000-gebieden en Beschermde natuurmonumenten) en het Streekplan (onder andere Ecologische Hoofdstructuur (EHS), weidevogelgebieden en ganzenfoerageergebieden). De soortenbescherming is geregeld in de Flora- en faunawet. De natuurwetgeving in Nederland heeft als belangrijkste component het zorgplichtbeginsel, dat van elke initiatiefnemer verlangt dat hij zich vooraf op de hoogte stelt van eventuele schadelijke effecten op voorkomende beschermde soorten planten en dieren en hun leefomgeving.

4.6.2 Gebiedsbescherming

De gebiedsbescherming is geregeld in de Natuurbeschermingswet 1998 (Nb-wet). Ingevolge artikel 10a lid 1 Nb-wet wijst de minister van LNV gebieden aan ter uitvoering van de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn, de zogenaamde Natura 2000-gebieden. Projecten, plannen of handelingen, die negatieve effecten op Natura 2000-gebieden kunnen hebben en die niet nodig zijn voor of verband houden met het beheer, zijn op grond van artikel 19d Nb-wet verboden. Ook projecten, plannen of handelingen die buiten het Natura 2000-gebied plaatsvinden kunnen verboden zijn als er negatieve effecten door 'externe werking' kunnen optreden. Gedeputeerde Staten – of in uitzonderingsgevallen de minister van LNV – kunnen een vergunning verlenen voor activiteiten die negatieve effecten op Natura 2000-gebieden kunnen hebben. De vergunning wordt pas afgegeven nadat een zogenaamde 'habitattoets' het bevoegd gezag de zekerheid heeft gegeven dat de natuurlijke kenmerken van het gebied niet worden aangetast en de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van de soorten niet verslechtert en dat er geen significante verstoring van soorten optreedt.

4.6.3 Soortbescherming

De Flora- en faunawet voorziet in de bescherming van inheemse soorten planten en dieren. Naast bepalingen voor specifiek aangewezen soorten geldt krachtens artikel 2 Flora en faunawet de algemene zorgplicht voor alle in het wild levende dieren en planten, alsmede voor hun directe leefomgeving. Via deze wet wordt eenieder mede verantwoordelijk voor de zorg en bescherming van flora en fauna.

4.6.4 Natuur in relatie tot het inpassingsplan

Ten behoeve van dit inpassingsplan is onderzoek verricht naar de mogelijke effecten van de realisatie van een busbaan op beschermde gebieden en beschermde plant- en diersoorten.

Het plangebied ligt niet in of in de nabije omgeving van een Natura 2000-gebied of een Beschermd natuurmonument. Derhalve leidt de aanleg van de busbaan niet tot ruimtebeslag of verstoring (externe werking) op een Natura 2000-gebied of Beschermd natuurmonument. Nadere toetsing in de vorm van een passende beoordeling of het aanvragen van een vergunning op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 is niet aan de orde.

Het plangebied ligt niet in of in de nabije omgeving van de Ecologische Hoofdstructuur. De aanleg van de busbaan leidt derhalve niet tot een aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden van een EHS-gebied. Nadere toetsing in de vorm van een 'Nee, tenzij-toets' is niet aan de orde.

Wel doorkruist het tracé van de busbaan het open gebied tussen de groengebieden Dassenbos en Blauwe Bergen, in het gemeentelijk beleid aangemerkt als locatie voor een ecologische verbindingszone. Met name voor grondgebonden zoogdieren (kleine marterachtigen, egel, ree) is het belangrijk dat uitwisseling tussen beide gebieden mogelijk blijft. Voor grondgebonden (zoog)dieren is het oversteken van een busbaan over het algemeen geen probleem.

Het aantal vervoersbewegingen is beperkt en in de avond- en vroege ochtenduren (weekdagen 06.00 tot 00.50, weekend tot 01.15), wanneer de meeste dieren actief zijn, vinden er nauwelijks (tweemaal per uur) vervoersbewegingen plaats over de busbaan. Er komt geen afrastering langs de busbaan die de passeerbaarheid ervan zou kunnen belemmeren. Om de passeerbaarheid van het open gebied en de busbaan te vergroten, kunnen geleidende groenstructuren worden aangebracht tussen het Dassenbos en de Blauwe Bergen. Dit valt echter buiten de scope van dit project. Tevens is in bestemmingsplan 'Wageningen Campus' een ecotunnel onder de Mansholtlaan opgenomen. Dit inpassingsplan staat de aanleg van deze faunapassage niet in de weg.

Door de aanleg van de busbaan gaat mogelijk een (klein) deel van het leefgebied van de algemeen beschermde soorten haas, konijn, ree, bosspitsmuis, huisspitsmuis, mol, aardmuis, veldmuis, rosse woelmuis, bosmuis, dwergmuis, bruine rat, bunzing, kleine watersalamander, gewone pad, bruine kikker en bastaardkikker (groene kikkercomplex) verloren. Het betreft algemeen beschermde soorten (tabel 1-soorten), waarvoor een vrijstelling van de verbodsbepalingen uit de Flora- en faunawet geldt. Voor deze soorten hoeft derhalve geen ontheffing op grond van artikel 75 Flora- en faunawet te worden aangevraagd.

Door de aanleg van de busbaan en de bijbehorende geluidstoename gaat mogelijk een (klein) deel van het leefgebied van verschillende soorten vogels verloren. Voor vogels geldt over het algemeen dat hun nesten alleen beschermd zijn tijdens het broedseizoen (vogels met een vaste rust- en verblijfplaats uitgezonderd). Wanneer buiten het broedseizoen wordt gewerkt, zullen geen broedende vogels worden verstoord.

Vogels met een jaarrond beschermde vaste rust- en verblijfplaats zijn niet binnen het tracé van de busbaan en/of de 42 dB(A) geluidscontour aanwezig. Overigens wordt opgemerkt dat in het geluidsonderzoek geen rekening gehouden is met de stillere aardgasbussen die ingezet worden op de Valleilijn.

In de voormalige dienstwoning aan het Akkermaalsbos 3 (voorheen Bornsesteeg 51) is tijdens vleermuisonderzoek in 2009 een vaste rust- en verblijfplaats aangetroffen van een exemplaar van de gewone dwergvleermuis. Deze voormalige dienstwoning zal als gevolg van de aanleg van de busbaan gesloopt worden. Dit betekent dat de vaste rust- en verblijfplaats van de gewone dwergvleermuis wordt vernietigd. Hiervoor dient een ontheffing aangevraagd te worden op grond van artikel 75 Flora- en faunawet. De verwachting is dat, bij toepassing van mitigerende maatregelen, een ontheffing niet nodig wordt geacht door het bevoegd gezag (zogenoemde positieve afwijzing). Mocht toch een ontheffing nodig zijn, dan wordt deze gezien de gunstige staat van instandhouding van de gewone dwergvleermuis op voorhand verleenbaar geacht.

Bij de doorsnijding van de bomenlaan langs de Bornsesteeg dienen zo min mogelijk bomen te worden gekapt om de functie als vliegroute voor vleermuizen niet aan te tasten. Eveneens dient voorafgaand aan de kap gekeken te worden of de te kappen bomen op dat moment geen functie hebben voor vleermuizen. In dat geval dient een ontheffing op grond van artikel 75 Flora- en faunawet aangevraagd te worden. De gunstige staat van instandhouding van de genoemde soorten is niet dusdanig kritisch dat een ontheffing op voorhand niet verleenbaar moet worden geacht.

In de natuurtoets zijn de volgende aanbevelingen opgenomen:

- voorafgaand aan de kap van bomen dient te worden beoordeeld of deze nog een functie hebben voor vleermuizen. Eventueel dient in dat geval een ontheffing op grond van artikel 75 Flora- en faunawet te worden aangevraagd. De gunstige staat van instandhouding van de genoemde soorten is niet dusdanig kritisch, dat een ontheffing op voorhand niet verleenbaar moet worden geacht.
- de aanleg van de busbaan dient buiten of voorafgaand aan het broedseizoen plaats te vinden om verstoring van broedende vogels zo veel mogelijk te voorkomen.
- bij de keuze voor verlichting van de busbaan dient rekening gehouden te worden met lichtuitstraling op de omgeving. Met name ter hoogte van het Dassenbos, de Blauwe Bergen en de Bornsesteeg dient lichtuitstraling op de omgeving voorkomen te worden door gerichte verlichting op de busbaan (afscherming van strooilicht).

Bij de uitwerking van het ontwerp van de busbaan wordt in overleg met Wageningen UR en de gemeente Wageningen gekeken naar de landschappelijke-, en ecologische inpassing van de busbaan ter hoogte van het Dassenbos. Hierbij wordt rekening gehouden met de diverse diersoorten die gebruik maken van de aanwezige groenstructuren.

Geconcludeerd kan worden, dat er vanwege natuuraspecten geen belemmeringen zijn voor de uitvoerbaarheid van het inpassingsplan.

4.7 Archeologie

4.7.1 Algemeen

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 bescherming van het archeologische bodemarchief. Kort geleden is nieuwe wetgeving in werking getreden ter implementatie hiervan. Reeds vanaf 1997 weegt de provincie Gelderland archeologische belangen volwaardig mee in de planologische besluitvorming.

Bij bodemversturende activiteiten moet vooraf, door middel van onderzoek, de archeologische verwachtingswaarde worden bepaald en moeten eventueel benodigde vervolgonderzoeken worden uitgevoerd. Hiermee worden de archeologische waarden in beeld gebracht. Deze archeologische waarden dienen te worden meegewogen in de belangenafweging in het kader van de besluitvorming. Eventueel aanwezige archeologische waarden dienen bij voorkeur in situ behouden te blijven.

4.7.2 Wet op de archeologische monumentenzorg

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 kent drie invalshoeken:

- een regime voor mer-plichtige activiteiten;
- een regime voor bouwen of uitvoeren van werkzaamheden in het kader van een bestemmingsplan/inpassingsplan of projectbesluit en;
- een regime voor ontgroningen.

In het kader van bouwen en het uitvoeren van werkzaamheden in het kader van een bestemmingsplan/inpassingsplan of projectbesluit, gaat de wet ervan uit, dat bij het vaststellen van een bestemmingsplan/inpassingsplan archeologie een volwaardige plaats wordt gegeven in de belangenafweging.

4.7.3 Archeologie in relatie tot het inpassingsplan

Aangezien het oostelijke gedeelte van het tracé en de directe omgeving van het plangebied reeds archeologisch is onderzocht, is in overleg met de provinciaal archeoloog geconstateerd dat kan worden volstaan met een archeologische quick scan.

Het tracé van de busbaan ligt in een gebied dat volgens de archeologische verwachtingskaart van de gemeente Wageningen een lage archeologische verwachtingswaarde heeft.



Afbeelding 9. Fragment archeologische verwachtingskaart van Wageningen.

Op basis van de beschikbare gegevens kan worden geconcludeerd dat de kans op de aanwezigheid van archeologische waarden in het plangebied gering is. In het oostelijke gedeelte van het terrein, ten oosten van de Bornsesteeg is reeds een archeologisch onderzoek uitgevoerd dat deze lage archeologische verwachtingswaarde heeft bevestigd. Het westelijke gedeelte van het tracé van de toekomstige busbaan ligt in een vlakte van ten dele verspoelde dekzanden. Deze plaatsen werden in het verleden niet gezien als gunstige vestigingslocaties. Daarom kan ook in het westelijke gedeelte van het plangebied de lage archeologische verwachtingswaarde worden behouden. De resultaten van deze archeologische quick scan vormen geen aanleiding voor de uitvoering van een archeologisch vervolgonderzoek.

4.8 Economische uitvoerbaarheid

4.8.1 Planschade

Uit de planschaderisicoanalyse blijkt, dat, indien het inpassingsplan 'Busbaan Wageningen Campus' planologisch wordt verankerd, er sprake is van een planologisch nadeliger situatie als gevolg waarvan schade als bedoeld in artikel 6.1 Wro zal ontstaan. Toekenning hiervan kan echter achterwege blijven aangezien de schade zich bevindt binnen het normaal maatschappelijk risico van artikel 6.2 Wro.

4.8.2 Financiële haalbaarheid

Op 9 november 2005 is door Provinciale Staten van Gelderland het voorstel aangenomen om te investeren (Statenvoorstel PS2005-691), conform de intentieverklaring uit 2004, in de uitvoering van projecten, die leiden tot de beoogde kwaliteitsverbetering van het openbaar vervoer op de as Wageningen - Ede - Barneveld - Hoevelaken - Amersfoort (Valleilijn). Onderdeel van de Valleilijn is de aanleg van de busbaan over Wageningen Campus. Het eerder genoemde statenbesluit geeft eveneens inzicht in de wijze van financiering. De provincie Gelderland neemt voor de investering in de aanleg van de busbaan

over Wageningen Campus het grootste bedrag voor haar rekening, maar ook gemeente Wageningen en Wageningen UR dragen bij. Afspraken hieromtrent zijn vastgelegd in het convenant tussen provincie Gelderland, gemeente Wageningen en Wageningen UR. De exploitatie van het busvervoer (na aanleg) is geregeld in de concessie OV Veluwe, thans Veolia, straks Synthus.

Gelet op het vorenstaande kan geconcludeerd worden dat het project economisch uitvoerbaar is. Daarbij kan aanvullend worden opgemerkt dat een exploitatieplan in de zin van artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening niet hoeft te worden vastgesteld. Immers het inpassingsplan voorziet niet in een bouwplan als bedoeld in artikel 6.2.1 Besluit ruimtelijke ordening. Bovendien is geen sprake van verhaal van kosten van de grondexploitatie daar de Staten geld beschikbaar hebben gesteld voor de aanleg van de busbaan.

5 Wijze van bestemmen

5.1 Inleiding

Het inpassingsplan is het enige provinciale ruimtelijke ordeningsinstrument in de Wet ruimtelijke ordening (Wro) waarmee gebruiks- en bouwmogelijkheden van gronden op een juridisch bindende wijze kunnen worden vastgelegd. Het inpassingsplan bestaat uit een verbeelding (kaart) en bijbehorende regels. De toelichting (op de regels en de verbeelding) vormt juridisch beschouwd geen onderdeel van het inpassingsplan 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 inpassingsplan dienen de verbeelding, de regels en de toelichting in onderlinge samenhang te worden beschouwd.

5.2 (Analoge) verbeelding

Op de verbeelding zijn bestemmingen weergegeven. In de regels is vervolgens per bestemming geregeld welk gebruik en welke bebouwing is toegestaan. Naast bestemmingen kunnen op de verbeelding ook aanduidingen zijn 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 Grootchalige Basiskaart van Nederland (GBKN) en de kadastrale kaart.

5.3 Regels

De regels zijn conform de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2008 (SVBP2008), één van de standaarden van de RO standaarden 2008. Deze standaard heeft geen enkele betrekking op de inhoud van de regels, maar regelt uitsluitend de structuur en wijze waarop een planregel is opgebouwd.

5.4 Artikelsgewijze toelichting

Artikelen 1 en 2

In deze artikelen worden de begrippen in de regels van het inpassingsplan verklaard (artikel 1) en wordt aangegeven op welke wijze dient te worden gemeten (artikel 2). Voor de begripsomschrijvingen en wijze van meten is aangesloten bij de SVBP2008 en de standaard van de gemeente Wageningen.

Artikel 3: bestemming 'Verkeer'

Deze bestemming is toegekend aan het plangebied. Binnen deze bestemming is de busbaan mogelijk met bijbehorende voorzieningen. Bij dit laatste moet worden gedacht aan bijvoorbeeld civiele kunstwerken, lichtmasten en bewegwijzering. Ook de halteplaatsen en de fietsstallingen behoren hiertoe.

In deze bestemming zijn ook groenvoorzieningen, faunapassages, water, waterberging en waterlopen alsmede nutsvoorzieningen toegestaan.

Er zijn alleen gebouwen ten behoeve van de halteplaatsen toegestaan. Voor het overige zijn bouwwerken, geen gebouwen zijnde, toegestaan met een maximale bouwhoogte die afhankelijk is van het soort bouwwerk.

Het college van burgemeester en wethouders van Wageningen is bevoegd om door middel van een omgevingsvergunning de bouw van een gebouw ten behoeve van een fietsstalling toe te staan.

Artikelen 4 en 5

Deze artikelen bevatten een anti-dubbeltelregel (conform artikel 3.2.4 van het Besluit ruimtelijke ordening) respectievelijk enkele algemene bouwregels.

Artikel 6

Deze artikelen bevatten enkele algemene afwijkingsbevoegdheden voor het college van burgemeester en wethouders. Deze regeling is afgestemd op de generieke gemeentelijke standaard.

Artikel 7

Dit artikel bevat de procedure die wordt gevolgd bij het stellen van nadere eisen.

Artikel 8

Dit artikel bevat enkele overige regels die in acht moeten worden genomen. Achtereenvolgens zijn regels opgenomen met betrekking tot het uitvoeren van ondergrondse werken en ondergronds bouwen. Ten slotte is de aanvullende werking van de gemeentelijke Bouwverordening uitgesloten, behalve met betrekking tot enkele nader genoemde onderwerpen.

Artikelen 9, 10 en 11

Deze artikelen bevatten achtereenvolgens het overgangsrecht (conform artikel 3.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening) en een slotbepaling.

6 Procedure

6.1 Kennisgeving voorbereiding inpassingsplan (artikel 1.3.1 Bro)

Op grond van artikel 1.3.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) geeft de provincie kennis van het voornemen om een inpassingsplan voor te bereiden. In deze kennisgeving wordt aangegeven of er stukken met betrekking tot het voornemen ter inzage worden gelegd, of er gelegenheid wordt geboden om zienswijzen omtrent het voornemen naar voren te brengen en of een onafhankelijke instantie in de gelegenheid wordt gesteld om een advies uit te brengen omtrent het voornemen.

De bedoeling van deze meldingsplicht is dat burgers en bedrijven in een vroegtijdig stadium op de hoogte zijn van komende veranderingen in hun omgeving en dat op deze wijze in een vroege fase van de planvoorbereiding zoveel mogelijk maatschappelijk draagvlak wordt gecreëerd.

De kennisgeving vond plaats in de regionale kranten van 21 april 2010 en op de site van de provincie Gelderland (www.gelderland.nl).

6.2 Bewonersparticipatie

Op 15 september 2010 is een inloopavond voor de diverse belanghebbenden georganiseerd. De uitkomsten van deze inloopavond zijn in het ontwerp inpassingsplan verwerkt. In bijlage 1 zijn de reacties samengevat en beantwoord.

6.3 Overleg

Op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening dient de provincie bij de voorbereiding van een inpassingsplan overleg te plegen met de betrokken gemeente(n), het waterschap, en met die diensten van het Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn.

Het voorontwerpinpassingsplan is toegestuurd naar de vooroverleginstanties. De ontvangen reacties zijn verwerkt in het inpassingsplan.



Inhoudsopgave

Regels

1	Inleidende regels	39
	Artikel 1 Begrippen	39
	Artikel 2 Wijze van meten	40
2	Bestemmingsregels	43
	Artikel 3 Verkeer	43
3	Algemene regels	45
	Artikel 4 Anti-dubbeltelregel	45
	Artikel 5 Algemene bouwregels	45
	Artikel 6 Algemene afwijkingsregels	45
	Artikel 7 Algemene procedureregels	46
	Artikel 8 Overige regels	46
4	Overgangs- en slotregels	47
	Artikel 9 Overgangsrecht bouwwerken	47
	Artikel 10 Overgangsrecht gebruik	47
	Artikel 11 Slotregel	47



1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

In deze regels wordt verstaan onder:

plan:

Het inpassingsplan Busbaan Wageningen Campus van de provincie Gelderland.

inpassingsplan:

de geometrisch bepaalde planobjecten als vervat in het GML-bestand NL.IMRO.9925.IPBusbaanWag-vo01 met de bijbehorende regels en bijlagen.

de verbeelding:

de analoge en digitale voorstelling van de in het inpassingsplan opgenomen ruimtelijke informatie.

aanduiding:

een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar volgens de regels regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden.

aanduidingsgrens:

de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.

bebouwing:

één of meer gebouwen en/of bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

bestaand:

- a bij bouwwerken: een bouwwerk dat op het moment van terinzagelegging van het ontwerp van het plan bestaat of wordt gebouwd, dan wel nadien kan worden gebouwd krachtens een bouwvergunning, waarvoor de aanvraag vóór het tijdstip van terinzagelegging is ingediend, tenzij in de regels anders is bepaald;
- b bij gebruik: het gebruik dat op het moment van terinzagelegging van het ontwerp van het plan bestaat, tenzij in de regels anders is bepaald.

bestemmingsgrens:

de grens van een bestemmingsvlak.

bestemmingsvlak:

een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.

bouwen:

plaatsen, geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen, veranderen of vergroten.

bouwwerk:

elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij direct hetzij indirect met de grond is verbonden, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond.

escortbedrijf:

de natuurlijke persoon of groep van personen of rechtspersoon die bedrijfsmatig, of in een omvang alsof zij bedrijfsmatig was, prostitutie aanbiedt die op een andere plaats dan in de bedrijfsruimte wordt uitgeoefend.

gebouw:

elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

nutsvoorziening:

een voorziening, uitsluitend of in hoofdzaak gericht op:

- a de levering van elektriciteit, gas, water en warmte;
- b de verzorging van telecommunicatie;
- c de afvoer en verwerking van afvalstoffen.

peil:

het peil overeenkomstig de bouwverordening, dan wel indien geen peil overeenkomstig de bouwverordening is vast te stellen, de gemiddelde hoogte van het afgewerkte bouwterrein.

prostitutie:

het zich beschikbaar stellen tot het verrichten van seksuele handelingen met een ander tegen vergoeding.

seksinrichting:

de voor het publiek toegankelijke besloten ruimte waarin bedrijfsmatig, of in een omvang alsof zij bedrijfsmatig is, seksuele handelingen worden verricht of vertoningen van erotisch-pornografische aard plaatsvinden. Onder seksinrichtingen worden in elk geval verstaan: een seksbioscoop, seksautomatenhal, sekstheater, een parenclub of een prostitutiebedrijf, waaronder tevens begrepen een erotische massagesalon, al dan niet in combinatie met elkaar.

Artikel 2 Wijze van meten

2.1 Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

de bouwhoogte van een bouwwerk:

vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.

de inhoud van een bouwwerk:

tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en of het hart van de scheidsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen.

de oppervlakte van een bouwwerk:

tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.

- 2.2 Bij de toepassing van het bepaalde (ten aanzien van de plaatsing van gebouwen) ten aanzien van het bouwen (binnen bouwvlakken of bestemmingsvlakken) worden ondergeschikte bouwdelen als plinten, pilasters, kozijnen, gevelversieringen, ventilatiekanalen, schoorstenen, gevel- en kroonlijsten, luifels, erkers, balkons en overstekende daken buiten beschouwing gelaten, mits de overschrijding maximaal 1,5 m bedraagt.



2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Verkeer

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a een busbaan;
- b groenvoorzieningen;
- c faunapassage;
- d water, waterberging en waterlopen;
met de daarbij behorende:
- e gebouwen;
- d bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

3.2 Bouwregels

3.2.1 Uitsluitend gebouwen ten behoeve van halteplaatsen mogen worden gebouwd, mits:

- a de oppervlakte per gebouw maximaal 40 m² bedraagt;
- b de bouwhoogte maximaal 3 m bedraagt.

3.2.2 Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde gelden de volgende bepalingen:

- a de bouwhoogte van bouwwerken ten behoeve van de geleiding, beveiliging en regeling van het verkeer bedraagt maximaal 6 m;
- b de bouwhoogte van lichtmasten bedraagt maximaal 8 m;
- c de diameter van bouwwerken ten behoeve van een faunapassage bedraagt maximaal 1 m;
- d de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde bedraagt maximaal 4 m.

3.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen, met het oog op het voorkomen van onevenredige aantasting van het straat- en bebouwingsbeeld, nadere eisen stellen aan de plaats en de afmetingen van de bebouwing.

3.4 Afwijken van de bouwregels

Burgemeester en wethouders kunnen met een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 3.2 en toestaan dat gebouwen ten behoeve van fietsstallingen worden gebouwd, met dien verstande dat:

- a de oppervlakte per gebouw maximaal 40 m² bedraagt;
- b de bouwhoogte maximaal 3 m bedraagt;
- c de fietsenstalling geen nadelige gevolgen heeft voor de verkeersveiligheid.

3.5 Specifieke gebruiksregels

Tot een gebruik in strijd met deze bestemming wordt in ieder geval gerekend:

- a opslag of het laten opslaan van bagger en grondspecie;
- b opslag of het laten opslaan van vaten, kisten, al dan niet voor gebruik geschikte werktuigen en machines of onderdelen daarvan, (bouw)materialen, afval, puin, grind of brandstoffen;
- c het gebruik van gronden en/of bebouwing ten behoeve van prostitutie en/of een seksinrichting en/of een escortbedrijf.



3 Algemene regels

Artikel 4 Anti-dubbeltelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 5 Algemene bouwregels

5.1 In die gevallen dat de bestaande goothoogte, bouwhoogte, oppervlakte en/of inhoud, die in overeenstemming met het bepaalde in de Woningwet tot stand zijn gekomen, meer bedraagt dan in de bouwregels in hoofdstuk 2 van deze regels is toegestaan, geldt die goothoogte, bouwhoogte, oppervlakte en/of inhoud in afwijking daarvan als maximaal toegestaan.

5.2 In die gevallen dat de bestaande afstand tot enige lijn van bouwwerken, die in overeenstemming met het bepaalde in de Woningwet tot stand is gekomen, minder bedraagt dan in de bouwregels in hoofdstuk 2 van deze regels is voorgeschreven, geldt die afstand in afwijking daarvan als minimaal toegestaan.

5.3 In die gevallen dat een bestaand bebouwingspercentage, dat in overeenstemming met het bepaalde in de Woningwet tot stand is gekomen, meer bedraagt dan in de bouwregels in hoofdstuk 2 van deze regels is voorgeschreven, geldt dat bebouwingspercentage in afwijking daarvan als maximaal toegestaan.

Artikel 6 Algemene afwijkingsregels

Burgemeester en wethouders kunnen met een omgevingsvergunning afwijken van:

- a de in de bestemmingsregels genoemde maten, afmetingen en percentages tot maximaal 10% van die maten, afmetingen en percentages;
- b de bestemmingsregels en toestaan dat het beloop of het profiel van wegen of de aansluiting van wegen onderling in geringe mate wordt aangepast, indien de verkeersveiligheid en/of -intensiteit daartoe aanleiding geeft;
- c de bestemmingsregels en toestaan dat openbare nutsgebouwtjes, wachthuisjes ten behoeve van het openbaar vervoer, telefooncellen, kunstobjecten, gebouwtjes ten behoeve van de bediening van kunstwerken, toiletgebouwtjes en naar de aard daarmee gelijk te stellen gebouwtjes worden gebouwd, mits de inhoud per gebouwtje of kunstobject ten hoogste 50 m³ zal bedragen;
- d de bestemmingsregels ten aanzien van de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en toestaan dat de bouwhoogte van de bouwwerken, geen gebouwen zijnde, wordt vergroot tot ten hoogste 10 m;
- e de bestemmingsregels ten aanzien van de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde en toestaan dat de bouwhoogte van de bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van kunstwerken, geen gebouwen zijnde en ten behoeve van zend-, ontvang- en/of sirenemasten en ooievaarsnesten wordt vergroot tot maximaal 40 m;
- f de bestemmingsregels ten aanzien van de maximale bouwhoogte van gebouwen en toestaan dat de bouwhoogte van de gebouwen ten behoeve van plaatselijke verhogingen, zoals schoorstenen, luchtkokers, liftkokers en lichtkappen wordt vergroot, mits:

- 1 de maximale oppervlakte van de vergroting ten hoogste 10% van het betreffende bouwvlak zal bedragen;
- 2 de bouwhoogte wordt verhoogd met maximaal 25% van de maximaal voorgeschreven bouwhoogte;

Artikel 7 Algemene procedureregels

7.1 Nadere eis

7.1.1 Overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.6, lid 4 van de Wet ruimtelijke ordening worden belanghebbenden in de gelegenheid gesteld hun zienswijzen naar voren te brengen omtrent een voorgenomen nadere eis als bedoeld in artikel 3, lid 3.3.

7.1.2 Op de voorbereiding van een besluit tot een nadere eis is de volgende procedure van toepassing:

- a een ontwerp van het besluit ligt met de bijbehorende stukken gedurende 4 weken op het gemeentehuis ter inzage;
- b burgemeester en wethouders maken de terinzagelegging vooraf bekend in één of meer dag- of nieuwsbladen, die in de gemeente worden verspreid, en voorts op de gebruikelijke wijze;
- c de bekendmaking houdt de mededeling in van de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen;
- d gedurende de onder a genoemde termijn kunnen belanghebbenden bij burgemeester en wethouders schriftelijk zienswijzen indienen omtrent het ontwerp van het besluit.

Artikel 8 Overige regels

8.1 Ondergrondse werken

Voor het uitvoeren van ondergrondse werken, geen bouwwerken zijnde en werkzaamheden gelden, behoudens in deze regels opgenomen afwijkingen, geen beperkingen.

8.2 Ondergronds bouwen

Voor het bouwen van ondergrondse bouwwerken geldt, behoudens in deze regels opgenomen afwijkingen, dat deze uitsluitend toegestaan zijn binnen de bouwvlakken, met uitzondering van ondergeschikte bouwdelen die ook buiten de bouwvlakken zijn toegestaan.

8.3 Uitsluiting aanvullende werking Bouwverordening

De regels van de Bouwverordening ten aanzien van onderwerpen van stedenbouwkundige aard blijven overeenkomstig het gestelde in artikel 9 lid 2 van de Woningwet buiten toepassing, behoudens ten aanzien van de volgende onderwerpen:

- a de richtlijnen voor het afwijken van de stedenbouwkundige bepalingen;
- b de bereikbaarheid van gebouwen voor wegverkeer;
- c de bereikbaarheid van gebouwen voor gehandicapten;
- d het bouwen bij hoogspanningsleidingen en ondergrondse hoofdtransportleidingen;
- e de parkeergelegenheid en laad- en losmogelijkheden, en
- f de ruimte tussen bouwwerken.

8.4 Verwijzing naar andere wettelijke regelingen

Bij een verwijzing naar andere wettelijke regelingen is bedoeld de desbetreffende wet zoals die luidt op het tijdstip van inwerkingtreding van dit plan

4 Overgangs- en slotregels

Artikel 9 Overgangsrecht bouwwerken

9.1 Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot:

- a gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
- b na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.

9.2 Burgemeester en wethouders kunnen eenmalig in afwijking van het bepaalde in lid 9.1 een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in lid 9.1 met maximaal 10%.

9.3 Het bepaalde in lid 9.1 is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

Artikel 10 Overgangsrecht gebruik

10.1 Het gebruik van gronden en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.

10.2 Het is verboden het met het plan strijdige gebruik, bedoeld in lid 10.1, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.

10.3 Indien het gebruik, bedoeld in lid 10.1, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.

10.4 Het bepaalde in lid 10.1 is niet van toepassing op gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Artikel 11 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als: Regels van het inpassingsplan Busbaan Wageningen Campus.

Vastgesteld door Provinciale Staten van Gelderland in de vergadering van 16 februari 2011.

