

## **ZIENSWIJZENNOTA**

### **Ontwerpbestemmingsplan "Noordelijke inprikker"**

## Inhoud

1	Inleiding.....	3
1.1.	Algemeen .....	3
1.2	Procedure bestemmingsplan "Noordelijke inprikker" .....	3
2.	Zienswijzen ten aanzien van het ontwerpbestemmingsplan.....	4
2.1	Zienswijze Mooi Wageningen.....	4
2.2	Zienswijze bewonersvereniging Noordwest .....	9
2.3.	Zienswijze Platform Duurzaam Wageningen .....	15
2.4.	Zienswijze Fietsersbond .....	18
2.5.	Zienswijze Stichting Wagenings Milieu Overleg .....	21
2.6.	Zienswijze bewoner Gruttoweide .....	24
2.7.	Zienswijze bewoner Wim Sonneveldstraat .....	25
2.8.	Zienswijze bewoner Oudlaan .....	26
2.9.	Zienswijze bewoner L. Roggeveenstraat .....	29

# 1 Inleiding

## 1.1. Algemeen

Het ontwerpbestemmingsplan "Noordelijke inprikker" maakt de realisatie van een tweede ontsluiting van Wageningen Campus aan de noordzijde via de Kielekampsteeg en Bornsesteeg mogelijk. Het bestemmingsplan heeft met ingang van 3 maart 2016 gedurende zes weken ter visie gelegen. Tijdens deze periode zijn negen zienswijzen ontvangen.

Om een ieder over het ontwerpbestemmingsplan te informeren is tijdens de terinzagelegging op 17 maart 2016 een inloopavond gehouden. Tijdens deze bijeenkomst konden omwonenden en andere belanghebbenden zich laten informeren over het ontwerpbestemmingsplan.

Voorliggende zienswijzennota maakt onderdeel uit van de voorbereiding ten behoeve van het opstellen van het vast te stellen bestemmingsplan. De nota bestaat uit twee hoofdstukken. Na deze inleiding bevat hoofdstuk 2 een overzicht van de ingekomen zienswijzen ten aanzien van het ontwerpbestemmingsplan. Per zienswijze wordt aangegeven of deze geen, geheel of gedeeltelijk aanleiding geeft tot aanpassing van het bestemmingsplan.

## 1.2 Procedure bestemmingsplan "Noordelijke inprikker"

- Zienswijzenronde. Het ontwerpbestemmingsplan heeft conform artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening na publicatie op de website van de gemeente Wageningen, in de Staatscourant en het Gemeenteblad gedurende zes weken analoog ter visie gelegen. Daarnaast heeft het bestemmingsplan gedurende zes weken digitaal ter inzage gelegen op [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl). Gedurende deze termijn heeft iedereen schriftelijk of mondeling een zienswijze bij de raad kunnen indienen.
- Vaststelling. Na de zienswijzenronde beslist de gemeenteraad over de vaststelling van het bestemmingsplan. Hierbij worden de ontvangen zienswijzen meegewogen. Indien het bestemmingsplan (gewijzigd) wordt vastgesteld, dan kan hiertegen direct beroep worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State door belanghebbenden die zienswijzen hebben ingebracht. De mogelijkheid voor beroep staat ook open voor belanghebbenden aan wie niet redelijkerwijs kan worden verweten dat zij geen zienswijzen hebben ingebracht tegen het bestemmingsplan. Als het bestemmingsplan gewijzigd wordt vastgesteld staat de mogelijkheid van beroep ook open voor belanghebbenden voor zover het wijzigingen in het bestemmingsplan betreft, waartoe bij de vaststelling van het bestemmingsplan is besloten. De vaststelling wordt bekendgemaakt op de website van de gemeente Wageningen, in de Staatscourant en het Gemeenteblad. Het vastgestelde bestemmingsplan ligt gedurende 6 weken analoog ter visie. Het vastgestelde bestemmingsplan ligt ook gedurende deze termijn digitaal ter visie op [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl).

## 2. Zienswijzen ten aanzien van het ontwerpbestemmingsplan

Naar aanleiding van de tervisielegging van het ontwerpbestemmingsplan "Noordelijke inprikker" zijn negen zienswijzen ingekomen. Deze zienswijzen zijn binnen de daarvoor gestelde termijn ingediend en van een motivatie voorzien. De zienswijzen zijn ontvankelijk.

In dit hoofdstuk wordt elke afzonderlijke zienswijze samengevat en van een beantwoording voorzien. Per zienswijze is in de conclusie aangegeven of er al dan niet aanpassingen in het vast te stellen bestemmingsplan zijn aangebracht.

### 2.1 Zienswijze Mooi Wageningen

	<b>Samenvatting</b>	<b>Beantwoording</b>
<b>A</b>	Strijdigheid met het Gemeentelijk Mobiliteitsplan: Opwaardering van de Kielekampsteeg–Bornsesteeg tot een reguliere route voor autoverkeer is strijdig met het Gemeentelijk Mobiliteitsplan, waarin letterlijk staat "de Bornsesteeg wordt voor auto's afgesloten".	In het Gemeentelijke Mobiliteitsplan (GMP) is uitgegaan van de wens van Wageningen University om een tweede aansluiting aan de Mansholtlaan te realiseren. Daarbij was de insteek dat dit zou gebeuren ter hoogte van STOAS. Indien deze uitweg zou worden gerealiseerd, kon de Bornsesteeg worden afgesloten. Bij het uitwerken van dit plan met de provincie bleek de gewenste aansluiting onhaalbaar en zijn de partijen teruggegaan naar de tekentafel.  Zowel functioneel als in termen van veiligheid was en is het de bedoeling dat de Campus meer dan 1 auto-ontsluiting moet hebben naar de provinciale weg; in die zin voldoet het huidige plan nog steeds aan de hogere doelstelling van het GMP. Bij de vaststelling van het bestemmingsplan 'Wageningen Campus' is besloten, dat er een tweede ontsluiting nodig was van de Campus.
<b>B</b>	Verlies van aantrekkelijke fietsverbindingen: Er wordt gevraagd de Bornsesteeg en Kielekampsteeg primair in te richten voor fietsverkeer, zodanig dat autoverkeer te gast is. Verder wordt gevraagd om in overleg met de gemeente Ede de Bornsesteeg opnieuw te verbinden met de Langesteeg, exclusief voor fietsers.	Het aanleggen van het fietspad staat juist ten dienste van veiligheid en comfort voor fietsers. Daarbij is ook rekening gehouden met de veel voorkomende aanwezigheid van wandelaars en hardlopers. De beperkte breedte van de huidige rijbaan, die overigens die breedte behoudt, in combinatie met het op zich beperkte autoverkeer werpt juist belemmeringen op voor het (gevoel van) veiligheid voor al deze gebruikersgroepen.
<b>C</b>	Geen noodzaak voor de robuustheid van het wegennet: Voor de door de provincie gewenste robuustheid van het wegennetwerk is het niet nodig de route Kielekampsteeg–Bornsesteeg permanent open te stellen voor autoverkeer. Daarvoor volstaat openstelling bij calamiteiten. Dat is thans, zonder enige wijziging van de weginrichting, reeds mogelijk.	Gebleken is dat voorzien in een tweede ontsluiting van de Campus aan de noordzijde de beste optie is. Er is gekozen voor het veiliger maken van deze tweede ontsluiting door de aanleg van een vrijliggend fietspad. De verbinding staat daarmee permanent ten dienste van de robuustheid.

<b>D</b>	<p>Geen noodzaak voor bereikbaarheid Campus: De route Kielekampsteeg–Bornsesteeg wordt tegenwoordig door automobilisten gebruikt als sluiproute naar de campus om de opstopping voor de rotonde Droevendaalsesteeg te vermijden. In alle door de gemeente gepresenteerde aanpassingsvarianten zal de kruising Droevendaalsesteeg zodanig worden aangepast dat de doorstroming hier zal verbeteren. Daarmee vervalt de motivatie van het sluiptraject, alsook de reden om dit sluiptraject te faciliteren. Overigens kan de afslag naar de campus verder worden vergemakkelijkt door aanpassing van de Mansholtlaan zodanig dat autoverkeer over de Mansholtlaan vanuit het Noorden reeds voorbij de kruising Kielekampsteeg kan voorsorteren via een afvallende rijstrook richting campus, zonder stoplicht.</p>	<p>Er is geen sprake van sluiptraject. Het verkeer dat via de Bornsesteeg en Kielekampsteeg rijdt heeft een herkomst en/of bestemming op de Campus. Voor de Campus is het beschikken over een tweede ontsluiting noodzakelijk. Dit is als een beleidsdoel verankerd.</p>
<b>E</b>	<p>Geen noodzaak voor verkeer dat Campus verlaat: De reden waarom veel automobilisten voor de richting Ede de campus verlaten via de sluiproute Bornsesteeg–Kielekampsteeg (in plaats van de Droevendaalsesteeg) is dat deze voorzien is van een verkeersregelinstallatie. Dat maakt het eenvoudig voor verkeer van de campus om op de Mansholtlaan in te voegen, ongeacht de drukte. Bij de uitgang Droevendaalsesteeg daarentegen is invoegen nu, vanwege het voorrang van inkomend verkeer op de Mansholtlaan, moeilijk, wat rond 17:00 leidt tot wachtrijen op de Droevendaalsesteeg van 20 auto's (met evenzoveel personen) of meer.</p>	<p>De nog vast te stellen oplossing voor de aansluitvorm van de Droevendaalsesteeg op de Mansholtlaan zal voldoen aan het benodigde niveau van verkeersafwikkeling (2030). De noodzaak om over een tweede ontsluiting te beschikken hangt niet af van deze aansluitvorm.</p>

<b>F</b>	<p>Ontbreken van maatregelen tegen sluijverkeer door het Binnenveld: Met het autoverkeer over de Kielekampsteeg neemt ook het risico van sluijverkeer door het Binnenveld toe. Nu al wordt de route Kielekampsteeg-Plassteeg-Bennekomsesteeg-Egelsteeg-Slagsteeg-Kanaalweg veelvuldig gebruikt om de Mansholtlaan en Nijenoord Allee met zijn stoplichten te omzeilen. Dit leidt tot overlast en onveiligheid bij wandelaars, hardlopers en fietsers, die het Binnenveld juist gebruiken omwille van de rust, en bij agrariërs, die de landbouwwegen nodig hebben om bij hun land te komen.</p>	<p>Er zijn geen redenen om aan te nemen dat sluijverkeer gaat toenemen. De verleiding om een route 'buitenom' te kiezen zal sterk afnemen zodra de doorstromingskwaliteit op de hoofdroutes voldoende kwaliteit biedt.</p>
<b>G</b>	<p>Noordelijke ecologische verbindingzone ondoelmatig: De inrichting van de beoogde "Noordelijke verbindingzone" is ondoelmatig. Hij wordt uitgevoerd zonder duidelijk doel wat betreft soorten en met elkaar te verbinden populaties. Verwijzingen naar bestaande richtlijnen voor ecologische verbindingzones zoals die zijn ontwikkeld door Wageningen UR ontbreken volledig. Een ruimere, beter doordachte uitvoering is noodzakelijk om met deze verbindingzone daadwerkelijk iets voor wilde planten en dieren te bereiken.</p>	<p>De bestemming 'natuur' borgt planologisch de ecologische verbindingzone ten zuiden van de Kielekampsteeg. De ecologische verbindingzone komt voort uit het Landschapontwikkelingsplan Binnenveld (2007). De verbindingzone wordt ingericht volgens de voorwaarden die als minimale eis gesteld zijn om de verbinding voor grondgebonden zoogdieren te waarborgen. Flora en fauna vinden in de verbindingzone ruimte en beschutting. De weilanden ten zuiden van de Kielekampsteeg betreffen proefvelden van Wageningen University en vormen geen onderdeel van de beoogde ecologische verbindingzone.</p>
<b>H</b>	<p>Karakteristiek Binnenveldlandschap wordt onherstelbaar aangetast: De inrichtingsplannen voorzien in het aan weerszijden verbreden van de Bornsesteeg met rasbeton, en het daarvoor kappen van 21 oude eiken. Deze eiken zijn onderdeel van de karakteristieke laanbeplanting van de steeg, en zijn in laanverband belangrijk voor bijvoorbeeld vleermuizen.</p>	<p>De kap van de bomen vormt geen onderdeel van dit bestemmingsplan. Voor het kappen van de bomen is een omgevingsvergunning vereist. In het kader hiervan kunnen zienswijzen worden ingediend. Voor het realiseren van de noordelijke inrikker worden 10 bomen gekapt (van in totaal 270 bomen) en herplant. Dit betreft bomen, die niet ingepast kunnen worden in het inrichtingsplan. Bomen, die volgens de inrichtingschets in de nieuw aangelegde watergang zouden staan bijvoorbeeld. Het beeld van de laanbeplanting wordt niet aangetast.</p>

<b>I</b>	<p>Aantasting stiltegebied: Dichtbij de Bornsesteeg ligt een stiltegebied, aangewezen omwille van de bescherming van rust en stilte. Dit zijn kwaliteiten die voor veel mensen zeer belangrijk zijn, maar die in het landelijk gebied steeds schaarser worden. De verkeersbewegingen die de Noordelijke Inprikker zal genereren – toenemend tot 4,000 per werkdag – zullen afbreuk doen aan de kernkwaliteiten van het stiltegebied, zonder dat ergens op enige wijze compensatie plaatsvindt.</p>	<p>Het ontwerpbestemmingsplan is niet strijdig met de Omgevingsverordening Gelderland. Hoofdstuk 3.5 van deze verordening bevat regels, die betrekking hebben op geluidhinder. Zoals uit artikel 3.5.3 van dit hoofdstuk blijkt, hebben deze regels alleen betrekking op activiteiten binnen het stiltegebied. Het plangebied ligt niet binnen de grenzen van het stiltegebied. Om deze reden zijn de bepalingen uit de Omgevingsverordening Gelderland hierop niet van toepassing.</p>
<b>J</b>	<p>Ongewenste planologische schaduwwerking: De Noordelijke Inprikker is ongewenst vanuit planologisch oogpunt, vanwege de schaduwwerking die met de realisatie ontstaat. Een ongewenst gevolg van het realiseren van een afslag voor autoverkeer het Binnenveld in is dat deze makkelijker dan nu het geval is kan worden uitgebouwd tot Rondje Campus of zelfs Rondweg om Noordwest. De opwaardering van de Kielekampsteeg wordt gezien als een stap richting realisatie van een rondweg door het Binnenveld, een route die door de meerderheid van de Wageningers en hun vertegenwoordigers als zeer ongewenst wordt beschouwd.</p>	<p>Er is naast dit voornemen geen enkele beleidsbeslissing die wijst naar een rondweg door het Binnenveld. De inprikker behelst, naast een aanpassing van de Kielekampsteeg en Bornsesteeg, de aanleg van een fietspad en niets meer.</p>
<b>K</b>	<p><b>Wens:</b> Richt de Bornsesteeg en Kielekampsteeg – zodra de kruising Droevendaalsesteeg is aangepast – in als groene fietsstraat, en die tevens dient als noodingang en –uitgang van de campus.</p>	<p>Een fietsstraat wordt niet als passende oplossing gezien. De inprikker ligt buiten de bebouwde kom, waar een maximumsnelheid van 60 km/h geldt. Bij een fietsstraat dient het autoverkeer ondergeschikt te zijn aan de fietsers. Zowel qua intensiteiten als qua snelheid zal dat op de inprikker niet het geval zijn.</p>
<b>L</b>	<p><b>Wens:</b> Gedoog sluiptverkeer over Bornsesteeg en Kielekampsteeg zolang de kruising Droevendaalsesteeg nog niet is aangepast. Omdat de Bornsesteeg en de Kielekampsteeg tijdens de gedoogperiode op veilige wijze gedeeld moeten worden door fietsers en automobilisten, is het nodig de snelheid van de automobilisten te beperken tot hooguit 60 km/uur. Nog beter ware een limiet van 30 km/uur.</p>	<p>Er zal maximumsnelheid van 60 km/h gelden waarmee het snelheidsregime aansluit op de andere wegen in het buitengebied.</p>

<b>M</b>	<b>Wens:</b> Tref maatregelen die het sluipverkeer door het Binnenveld effectief stoppen. Mogelijkheden zijn bijvoorbeeld invoering van een inrijverbod (met uitzondering van vergunninghouders), en ontharding van bepaalde wegen zoals de Slagsteeg (zoals Edese delen van de Slagsteeg).	Het verkeer dat via de Bornsesteeg en Kielekampsteeg rijdt heeft een herkomst en/of bestemming op de Campus. Voor het verkeer door het Binnenveld gaat de verleiding om een route 'buitenom' te kiezen sterk afnemen zodra de doorstroming op de hoofdroutes voldoende kwaliteit biedt. Voor verboden of herziening van verharding zien wij geen aanleiding. Wel zal de toegang naar de Plaststeeg worden aangepast.
<b>N</b>	<b>Wens:</b> Realiseer een volwaardige Noordelijke verbindingszone op basis van een gedegen, door ecologen ontwikkeld plan.	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder punt G.
<b>O</b>	<b>Wens:</b> Realiseer een aantrekkelijke autoluwe fietsverbinding met Ede-West door de Bornsesteeg tussen Kielekampsteeg en Langesteeg te heropenen voor fietsers, zodat de fietstocht naar het ziekenhuis, Cinemec, zwembad De Peppel, en buitenzwembad De Vrije Slag aangenamer wordt.	De Langesteeg valt buiten de scope van het bestemmingsplan. In de Visie verkeersnetwerk is niet voorzien in de fietsroute richting Langesteeg versterkt kan worden. Het bestemmingsplan houdt deze optie wel planologisch mogelijk.
<b>P</b>	<b>Wens:</b> Overweeg de aanleg van een fietsbrug over de A12 aan het einde van de Harnsesteeg, om zo een geheel autoluwe fietsverbinding naar ziekenhuis, Cinemec, zwembad De Peppel te realiseren. Dat is fietsbeleid.	De fietsverbinding over de A12 valt buiten de scope van dit bestemmingsplan.

### **Conclusie**

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan.



## 2.2 Zienswijze bewonersvereniging Noordwest

	Samenvatting	Beantwoording
<b>A</b>	<p>Geen noodzaak voor noordelijke inprikker: Aldus onderzoek van RHDHV (Simulatie Bereikbaarheidsaanpak Wageningen, 9-9-2015) is de noordelijke inprikker niet nodig voor de ontsluiting/bereikbaarheid van de campus. De varianten A met en Ab (zonder noordelijke inprikker) bieden beide een goede bereikbaarheid van de campus. De variant met de noordelijke inprikker verslechtert zelfs de doorstroming op de Mansholtlaan tijdens de avondspits. Alleen voor de robuustheid van het netwerk heeft hij een functie. Naar de mening van de bewonersvereniging is het beter om de Mansholtlaan en de hoofdingang van de campus op te waarderen en zijn functie te laten spelen dan nu de achteringang te gaan opwaarderen.</p>	<p>Het aangehaalde citaat uit het onderzoek van RHDHV is slechts fractioneel. Dezelfde rapportage zegt: "In de ochtendspits en avondspits neemt de reistijd van de N718 naar de Wageningen UR iets toe. Veel Campus-verkeer neemt nu niet meer de rechtsaffer vanaf de N781 naar Kielekampsteeg. Deze rechtsaffer heeft weinig conflicten en krijgt relatief veel groen en heeft daardoor een lagere reistijd naar de Campus in variant A". Daarbij is gesteld dat de noordelijke ontsluiting in de huidige situatie de zwaarbelaste rotonde Droevendaalsesteeg ontlast. Ook de restcapaciteit van deze variant zonder noordelijke inprikker is kleiner. Resumé: variant Ab scoort ten opzichte van variant A iets beter qua doorstroming en slechter qua robuustheid en restcapaciteit. Met dit onderzoeksresultaat is de verkeerskundige noodzaak van de noordelijke inprikker duidelijk aangetoond. Voor het overige wordt verwezen naar de beantwoording onder punt G.</p>
<b>B</b>	<p>Strijdigheid met gemeentelijk mobiliteitsplan: In het mobiliteitsplan staat dat de Bornsesteeg afgesloten moet worden voor autoverkeer (Maatregel 33 uit GMP. de Bornsesteeg wordt voor auto's afgestoten, pag. 65). De Noordelijke inprikker is hiermee in strijd en stimuleert zelfs het autoverkeer over de Bornsesteeg en Kielekampsteeg. Ook spreekt het mobiliteitsplan van een tweede inprikker naar de campus bij Friesland Campina en niet via landschappelijk kwetsbare wegen in het Binnenveld als de Bornsesteeg en Kielekampsteeg. Het mobiliteitsplan heeft de ladder van Verdaas als uitgangspunt voor het nemen van maatregelen in verkeersbeleid. Voordat overgegaan wordt tot nieuwe infrastructuur dienen eerst de andere mogelijke maatregelen te worden genomen.</p>	<p>Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 2.1 onder punt A. In aanvulling hierop wordt aangegeven dat het volgen van de ladder van Verdaas een stap 'optimaliseren en uitbreiden bestaande infrastructuur' bevat. De noordelijke inprikker valt onder deze stap en is dus geen nieuwe infrastructuur; er worden immers geen nieuwe routes aan het bestaande netwerk toegevoegd.</p>

<p><b>C</b> Vrijliggend fietspad maakt fietsverbinding tussen Noordwest en station Ede-Wageningen/Bennekom/Ede onveiliger en is niet nodig: De Kielekampsteeg is een onderdeel van de belangrijke (en enige) fietsverbinding tussen Noordwest en Bennekom/Ede/station Ede-Wageningen (Dijkgraaf-Plassteeg-Kielekampsteeg). Hiervan maken bv. veel scholieren en werknemers gebruik. Uit eigen tellingen blijkt dat het aantal fietsers op de oost-west route (Plassteeg-Kielekampsteeg) 2 keer zo groot is dan de fietsers via Kielekampsteeg - Bornsesteeg. In het bestemmingsplan wordt deze laatste route alleen genoemd en de andere niet, onterecht, gezien zijn grotere belang. Door het aanleggen van een vrijliggend fietspad langs de Kielekampsteeg en de Bornsesteeg worden fietsers, die vanaf Noordwest komen, gedwongen vanaf de Plassteeg achter de bomen te gaan fietsen op het fietspad. Ook vanaf Bennekom moeten ze de Bornsesteeg kruisen en komen ze achter de bomenrij vandaan, waardoor ook hier de kans op ongelukken erg vergroot. Hetzelfde geldt bij het invoegen op de Plassteeg. Dan hebben we het nog niet over de situatie als het donker is, wat overigens niet wil zeggen dat verlichting hier gewenst is. De duisternis is immers ook een kwaliteit van het Binnenveld, die we willen behouden. Het realiseren van aparte fietspaden zorgt bovendien voor een hogere snelheid van het autoverkeer, wat de onveiligheid verder laat toenemen. De situatie met gemengd verkeer is veel veiliger, waarbij afslaan autoverkeer voorrang moet bieden aan doorgaand fietsverkeer bij de kruising Kielekampsteeg - Bornsesteeg. Ook zijn de fietsers nu duidelijk in het zicht van de auto's. Dat zal niet meer zo zijn als ze achter de bomen verdwijnen. Beide wegen zijn erftoegangswegen in het Binnenveld, waar recent 60 km/u is ingevoerd. Langs erftoegangswegen is gemengd verkeer uitgangspunt aldus de CROW-richtlijnen. Geen enkele andere weg in het Binnenveld is uitgerust met fietspaden. Er wordt voorgesteld om de noordelijke inrikker niet te realiseren met vrijliggende fietspaden, maar de bestaande situatie met gemengd verkeer vooralsnog in stand te laten.</p>	<p>Het bestemmingsplan heeft niet het detailniveau van de weginrichting. Uitgangspunt voor het ontwerp van de infrastructuur en de kruising is dat er een verkeersveilige situatie ontstaat. Hierbij zal aandacht zijn voor zichtbaarheid van de fietsers en voldoende verlichting (met voorkoming van uitstraling naar de omgeving). Het scheiden van auto- en fietsverkeer is binnen de CROW-richtlijnen (handboek wegontwerp) toegestaan in een gebied buiten de bebouwde kom langs een erftoegangsweg. Dit is met name van toepassing als de intensiteit van auto's en/of fietsers een veilige afwikkeling op dezelfde wegbreedte onmogelijk maakt. Het aanleggen van het fietspad staat juist ten dienste van veiligheid en comfort voor fietsers. Daarbij is evenwel ook rekening gehouden met de veel voorkomende aanwezigheid van wandelaars en hardlopers. De beperkte breedte van de huidige rijbaan, die overigens die breedte behoudt, in combinatie met het op zich beperkte autoverkeer werpt juist belemmeringen op voor het (gevoel van) veiligheid voor al deze gebruikersgroepen, zoals tussen fietsers en landbouwvoertuigen.</p>
---	--

<p><b>D</b></p>	<p>Tast het Binnenveld aan en is strijdig met structuurvisie: Het zou een breuk met het regionale verkeersbeleid voor het Binnenveld zijn, om nu een aantal wegen als verkeersweg met aparte fietspaden in te gaan richten. De betrokken overheden zetten hiermee de kraan open om steeds meer wegen in het Binnenveld als verkeersweg te gaan inrichten. Door de inprikker aantrekkelijk te maken voor autoverkeer zal er meer verkeer het Binnenveld worden ingetrokken, waar nu al bijzonder veel sluipverkeer doorheen rijdt. Dit gaat ten koste van de aantrekkelijkheid, rust, stilte, fiets- en wandelfunctie, die het gebied heeft. Het Binnenveld is voor Noordwest een belangrijk uitloopgebied. Door er meer auto's naar toe te trekken, kan het deze functie niet meer spelen.</p> <p>De inprikker tast de natuur in het Binnenveld aan. Er dienen 25 bomen te worden gekapt, er komt veel verharding bij (fietspad en verbreding van bestaande wegen) en er blijft weinig ruimte voor de ecologische verbindingzone. Het bestemmingsplan en de onderbouwing zijn op dit vlak onvolledig, omdat niet wordt aangetoond dat er noodzaak is om de bomen te rooien.</p> <p>De inprikker is strijdig met de structuurvisie, die in deze zone een ecologische verbindingzone (EVZ) tot stand wil brengen tussen Veluwe en Binnenveld. Hierover staat geschreven dat de bomen met de omliggende grasvelden naast de Kielekampsteeg deze functie kunnen vervullen en gehandhaafd moeten blijven. De grasvelden aan de zuidzijde worden echter door de aanleg van het fietspad aangetast.</p>	<p>Het bestemmingsplan heeft niet het detailniveau van de weginrichting.</p> <p>De Kielekampsteeg en Bornsesteeg kennen reeds een 60 km-regime en worden bij realisatie ook fysiek als 60 km gebied ingericht. Vooruitlopend op de inrichting van de overige wegen in het Binnenveld wordt op het kruispunt met de Bornsesteeg de entree van de Plassteeg aangepast, zodat autoverkeer niet als van nature het Binnenveld in wordt geleid. Voor het overige wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 2.1 onder de punten H en G.</p>
-----------------	--	---

<b>D</b>	<p>Verder worden er zeven alternatieven genoemd:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Realiseer de ecologische verbindingzone op een robuuste manier langs de Kielekampsteeg en Plassteeg</li> <li>2. Tast de bestaande laanstructuur niet aan, kap geen bomen.</li> <li>3. Tijdelijk (tot de aanpak van de Mansholtlaan) zouden fietsstroken kunnen worden aangelegd langs de Kielekampsteeg en Bornsesteeg, waarmee het auto en fietsverkeer veilig kunnen worden afgewikkeld.</li> <li>4. Stel zone 60 of zone 30 in op alle wegen in het Binnenveld</li> <li>5. Sluit meer wegen af in het Binnenveld om doorgaand verkeer tegen te gaan.</li> <li>6. Maak het Binnenveld autoluw</li> <li>7. Laat alleen fietsen, elektrische voertuigen en WE-pods gebruik maken van de Kielekampsteeg en Bornsesteeg om milieubelasting van het Binnenveld tegen te gaan en deze voertuigen te bevorderen.</li> </ol>	<p>De reactie op de genoemde zeven alternatieven is als volgt:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Voor de beantwoording wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 2.2 onder punt G. In aanvulling hierop wordt opgemerkt, dat de ontwikkeling van de ecologische verbindingzone langs de Plassteeg geen onderdeel vormt van dit bestemmingsplan.</li> <li>2. Voor de beantwoording wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 2.2 onder punt H.</li> <li>3. De noordelijke inprikker dient te voorzien in een permanente tweede ontsluiting. Bij handhaving van de bestaande rijbaanbreedte zou de realisatie van fietsstroken tot een uiterst beperkte rijloper tussen de stroken in eiden. Dit voldoet niet aan de doelstelling.</li> <li>4. De maximumsnelheid wordt 60 km/h</li> <li>5 en 6. Het beleid is gericht op bieden van voldoende doorstromingskwaliteit op de hoofdroutes, zodat de verleiding om binnendoor te gaan rijden sterk afneemt. Verkeerscijfers geven ook aan dat verkeer dat nu een alternatieve route zoekt door aanliggende gebieden weer terug gaat naar de hoofdroutes. Dat effect zal ook in het Binnenveld optreden. De gemeente is geen voorstander van het afsluiten van wegen als daar geen sterke noodzaak voor is.</li> <li>7. Hoewel de gemeente een groot voorstander is van het stimuleren van het gebruik van de genoemde voertuigen wordt het afsluiten van wegen voor grotere gebruikersgroepen niet wenselijk en haalbaar geacht.</li> </ol>
<b>E</b>	<p>Het doortrekken van de fietsroute Bornsesteeg naar de Langesteeg wordt bijzonder ingewikkeld: Door langs deze wegen te kiezen voor aparte fietspaden wordt het bijzonder ingewikkeld en onveilig om de gewenste fietsroute in noordelijk richting over de Bornsesteeg naar de Langesteeg door te trekken (zie netwerkvisie). Fietsers moeten dan immers het fietspad verlaten en twee keer het autoverkeer kruisen richting het noorden. Dan zal ook de noord-zuidroute een gevaarlijke kruising van verkeersstromen worden, naast de ingewikkelde oost-west-verbinding, die hierboven al is beschreven. Dit pleit ook voor het handhaven van het gemengd verkeer op deze wegen.</p>	<p>Het versterken van de fietsroute vanaf de Bornsesteeg naar de noordelijk gelegen Langesteeg is geen onderdeel van de Visie Verkeersnetwerk. Dit bestemmingsplan belemmert niet de mogelijkheid om in de toekomst de fietsroute naar de Langesteeg door te trekken.</p>

<b>F</b>	<p>Het extra verkeer zal het Provinciale Stiltegebied Binnenveld ernstig verstoren, dat direct grenst aan de noordelijke inprikker: Nergens in de onderbouwing van het bestemmingsplan staat een vermelding van het Provinciale Stiltegebied, dat direct grenst aan de beoogde noordelijke inprikker. Volgens de provinciale omgevingsverordening van de provincie Gelderland is het verboden om de stilte in het gebied te verstoren. Dit bestemmingsplan gaat in tegen het behoud en versterken van de stilte, dat de provincie beoogt met dit Stiltegebied en zijn directe omgeving.</p>	<p>Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar zienswijze 2.1 onder punt I.</p>
<b>G</b>	<p>Er zijn geen alternatieven onderzocht voor een tweede ontsluiting van de campus: De studie van RHDHV toont, zoals gezegd aan, dat een tweede ontsluiting van de campus niet nodig is bij opwaardering van de Mansholtlaan. Voor de robuustheid is een tweede ontsluiting wenselijk stelt men, maar dat geldt puur voor calamiteiten. Dit kan ook worden bereikt met handhaving van de huidige situatie waarin de Kielekampsteeg en Bomsesteeg als overloop dienen. Daarvoor is geen opwaardering nodig. In dit bestemmingsplan wordt bovendien gekozen voor een ontsluiting van de campus via wegen in het kwetsbare Binnenveld/groene buitengebied, waar bovendien door de gemeente de noordelijke Ecologische Verbindingszone is gepland. Dit is strijdig met de goede ruimtelijke ordening. Er wordt aangegeven dat er voldoende alternatieven, die minder schadelijke impact op de omgeving hebben, die niet of onvoldoende zijn onderzocht. Er worden hiervan een aantal voorbeelden genoemd.</p>	<p>In het kader van Beter Bereikbaar Wageningen zijn de effecten van zowel een ontsluiting aan de west- als aan de zuidkant onderzocht, beide als alternatief voor de noordelijke ontsluiting. Bij een zuidelijke ontsluiting zullen circa 350 mvt per uur in de avondspits gebruik van de Bornsesteeg in beide richtingen. Hiervan is een groot deel doorgaand verkeer (circa 250 mvt/uur) Dit is verkeer dat normaliter de route Nijenoord Allee Mansholtlaan neemt. Doorgaand verkeer via de Campus is ongewenst.</p> <p>Een westelijke ontsluiting zal invloed hebben op de routekeuze van Campus verkeer van/naar Rhenen en Wageningen-west. Uitgaande van de modelberekening voor Rondje Campus rijden ongeveer 50 motorvoertuigen per spitsuur vanuit deze kant van Wageningen van en naar de Wag UR. Dit verkeer zal in de spitsuren bij het verkeerslichten (VRI) geregelde kruispunt met Nijenoord Allee/Mondriaanlaan naar de Campus rijden. Bij deze VRI zal het drukker worden en het kruispunt waar nu de busbaan aansluit op de Mondriaanlaan dient te worden gereconstrueerd. Tegelijkertijd wordt het iets rustiger op de Nijenoord Allee, de VRI Nijenoord Allee/N781 en de N781.</p> <p>Gezien het beperkte gebruik door Campus gerelateerd verkeer, het verwachte sluipverkeer, de geringe bijdrage aan de robuustheid van het netwerk en de benodigde infrastructurele reconstructies zijn zowel het westelijke als de zuidelijke alternatief voor de noordelijke inprikker niet gekozen als voorkeursoplossing.</p>

**Conclusie**

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan.

### 2.3. Zienswijze Platform Duurzaam Wageningen

	<b>Samenvatting</b>	<b>Beantwoording</b>
<b>A</b>	<p>Klimaat en (duurzame) mobiliteit: het faciliteren en stimuleren van (meer) verkeer op de Noordelijke inprikker i.p.v. alternatieven met minder of geen CO2 uitstoot is in strijd met de gemeentelijke doelstellingen voor duurzame mobiliteit en projecten en programma's om CO2 uitstoot te verminderen. De noordelijke inprikker is strijdig met een aantal doelstellingen uit het in 2013 vastgestelde mobiliteitsplan.</p> <p>Opwaardering van de Kielekampsteeg - Bornsesteeg tot reguliere route voor autoverkeer is strijdig met het Gemeentelijk Mobiliteitsplan. In de structuurvisie worden de uitgangspunten beschreven voor de manier waarop de stad en locaties in de stad bereikbaar moeten zijn. Daarin wordt aangegeven dat de (e)fiets binnen een straal van 15 kilometer het voorkeursvervoermiddel is. Ook wordt het bevorderen van alternatieven voor de auto genoemd: fietsroutes concurrerend maken en fiets als voor- en natransport OV.</p> <p>De Noordelijke inprikker bevordert het aantal externe autoverplaatsingen wat de CO2 uitstoot verhoogt, en is daarmee dus strijdig met andere beleidsdoelstellingen t.a.v. duurzame mobiliteit.</p>	<p>Het GMP richt zich op meerdere sporen, waarbij het tegengaan van ongewenste externe effecten een belangrijke randvoorwaarde is. Daarbij voert de gemeente generiek beleid om de vraag naar solistisch autovervoer op basis van fossiele brandstoffen terug te dringen. Hiervoor worden instrumenten zoals mobiliteitsmanagement, stimuleren van fiets en OV en het bevorderen van schonere voertuigen toegepast. Het mobiliteitsbeleid is erop gericht stagnaties in het verkeer- en vervoerssysteem te voorkomen. De bereikbaarheidssituatie mag immers geen belemmering zijn voor het tot ontwikkeling brengen van de economische potenties, voor het vestigingsklimaat en voor het imago van Wageningen. Het mobiliteitsbeleid is integraal: fiets, openbaar vervoer en auto. De Campus is belangrijk voor de economische ontwikkeling van Wageningen, de regio en de nationale kennispositie voor Agro&amp;Food. Voor de Campus is het beschikken over een tweede ontsluiting noodzakelijk. Dit is als een beleidsdoel verankerd.</p> <p>Deze stelling wordt niet gedeeld. De autonome ontwikkelingen in inwoneraantallen, bedrijvigheid en welvaart leiden tot meer activiteiten en dus meer verkeer. De gemeente Wageningen wil om bovenstaande redenen verantwoord en integraal mobiliteitsbeleid voeren. Investerings in de kwaliteit en capaciteit van de verkeersinfrastructuur zijn nodig. Het realiseren van een vrijliggend fietspad langs de Bornsesteeg en de Kielekampsteeg staat den dienste van fietsveiligheid en -comfort. Dit zal geen invloed hebben op de het aantal externe verplaatsingen. De groei wordt verklaard uit de autonome ontwikkelingen. De modelberekeningen geven aan dat het aantal auto's dat via de Kielekampsteeg en Bornsesteeg rijdt gaat afnemen na realisatie van de capaciteitsuitbreiding op de Mansholtlaan. De verleiding om een route 'binnendoor' te kiezen zal sterk afnemen zodra de doorstromingskwaliteit op de hoofdroutes voldoende kwaliteit biedt.</p>

	<p>De Noordelijke inprikker is het begin van een rondweg en daarmee strijdig met het gemeentelijk beleid. In het GMP staat dat de Bornsesteeg wordt afgesloten voor auto's.</p> <p>De Kielekampsteeg is een belangrijke doorgaande fietsverbinding voor van en naar station Ede-Wageningen en scholen in Bennekom. De Noordelijke inprikker veroorzaakt bij de kruising Bornsesteeg-Kielekampsteeg een gevaarlijke oversteek voor fietsers van en naar de Plassteeg met de kruisende autostroom vanaf Bornsesteeg en Kielekampsteeg en is daarom strijdig met het GMP. Bovendien verhindert de inprikker de aanleg van de door velen gewenste snelle fietsverbinding vanaf de Bornsesteeg naar het Noorden om bij de tunnel onder de Mansholtlaan uit te komen.</p> <p>Ter hoogte van de kruising Kielekampsteeg en Bornsesteeg bevindt zich een zorgboerderij. Veiligheid en leefbaarheid zijn voor de patiënten van de zorgboerderij van groot belang. Aanleg van de Noordelijke inprikker en de verkeer aanzuigende werking die dit tot gevolg heeft zijn daarmee strijdig met deze uitgangspunten uit het GMP.</p>	<p>Er is naast dit voornemen tot aanleg van een fietspad geen enkele beleidsbeslissing die wijst naar een rondweg door het Binnenveld. De inprikker behelst de aanleg van een fietspad en niets meer. Voor het overige wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 2.1 onder punt A.</p> <p>Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 2.2 onder punt C.</p> <p>Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 2.2 onder punt C. In aanvulling hierop wordt opgemerkt, dat de veiligheid en leefbaarheid van de omgeving niet in het geding is, want er wordt voldaan aan de relevante wetgeving.</p>
<b>B</b>	<p>Ecologie: Omdat de Noordelijke inprikker bij de ecologische verbindingzone ligt zal dit nadelige gevolgen hebben t.a.v. de ecologie en doorkruist mede het ontwikkelen van een visie en beleidsplan die op het punt staan ontwikkeld te worden.</p> <p>Kappen van bomen voor de Noordelijke inprikker is nadelig voor de ecologie, o.a. voor eekhoorns en vleermuizen.</p>	<p>Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 2.1 onder punt G.</p> <p>Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 2.1 onder H.</p>



<b>C</b>	<p>Ecologische verbindingzone: De geplande zone bestaat uit een slechts 50 cm brede draszone over de gehele lengte van de Kielekampsteeg, in de zuidwaarts verlegde sloot. Het profiel van de geplande sloot heeft zodanig steile kanten dat deze weinig betekenis als groeiplaats voor wilde planten en dieren zullen hebben. Voor zover met de zone beoogd wordt soorten te faciliteren die aan water zijn gebonden, dient de zone breder te worden uitgevoerd, en met veel flauwere slootoevers. Ook dient te worden verzekerd dat de zone daadwerkelijk nuttig gebruikt zal worden door de doelsoorten, die de zone daarvoor ook dienen te kunnen bereiken, en via de zone ook in een volwaardig habitat terecht kunnen komen.</p>	<p>Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 2.1 onder punt G.</p>
<b>D</b>	<p>Agrarische functie van het Binnenveld: de Noordelijke inprikker veroorzaakt een frictie met de breedte van deze landbouwvoertuigen en levert gevaarlijke situaties op voor het verkeer.</p>	<p>De wegbreedte en het profiel van vrije ruimte voor de inprikker zal niet wijzigen. Dus voor landbouwverkeer ontstaat geen wijziging ten opzichte van de huidige situatie.</p>

### **Conclusie**

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan.

## 2.4. Zienswijze Fietzersbond

	<b>Samenvatting</b>	<b>Beantwoording</b>
<b>A</b>	Op pagina 4 van de toelichting wordt gesteld dat met deze inrikker de verkeerscirculatie op de campus zelf zou worden verbeterd. Maar dit wordt nergens aangetoond, vooral omdat er geen "verkeerscirculatieplan" voor de campus lijkt te bestaan. Er wordt voor gepleit dat voordat het bestemmingsplan in behandeling wordt genomen dit verkeerscirculatieplan eerst bekend is en bestudeerd kan worden.	De stelling, dat er een noodzaak is voor betere ontsluitingen van de Campus wordt niet gedeeld. Tot aan het moment dat de verbrede Mansholtlaan wordt opengesteld verbetert de noordelijke inrikker de afwikkeling van het verkeer van en naar de Campus en daarmee verandert ook de verkeerscirculatie op de Campus. Het verkeerskundige onderzoek laat dat zien. Daarvoor is geen verkeerscirculatieplan vereist. Na openstelling zal de doorstroming op de hoofdroutes van een dusdanige kwaliteit zijn dat het gebruik van de noordelijke inrikker weer zal afnemen.
<b>B</b>	Hoewel de Fietzersbond doordrongen is van de noodzaak van een betere ontsluitingen van de campus, ook voor autoverkeer, achten zij onvoldoende aangetoond dat het hier voorgestelde tracé de enige of beste mogelijkheid is. Naar de mening van de Fietzersbond lost een eveneens voorgenomen verbetering van het kruispunt Mansholtlaan/Droevendaalsesteeg met een lange uitvoegstrook en 'vrije rechtsaffer' voor auto's vanaf de A12 naar de campus het bereikbaarheidsprobleem uitstekend op.	Het gaat niet alleen om het verbeteren van één aansluiting, het gaat erom dat het gebied meer dan één aansluiting beschikbaar heeft. Het bieden van een vrije rechts-af vanuit het noorden richting Campus kan alleen als er geen conflicterende verkeersstromen zijn. De inrichtingsvorm van het kruispunt Mansholtlaan-Droevendaalsesteeg is nog niet definitief bepaald. Het is daarom nog niet bekend of een vrije rechtsaf toegevoegde waarde heeft en tot de mogelijkheden behoort.
<b>C</b>	Het ontwerpbestemmingsplan gaat geheel voorbij aan de extra belasting van het kruispunt Kierkamperweg/Mansholtlaan, vooral ten gevolge van een grote stroom auto's in de middagspits die vanaf de Kielekampsteeg linksaf richting A12 rijden. Deze stroom vormt een extra hindernis voor drie andere aanzienlijke verkeersstromen op het kruispunt: noord-zuid en zuid-noord over de Mansholtlaan-Dreeslaan en linksaf van de Dreeslaan naar de Kierkamperweg.	Uit de simulatiestudies blijkt dat de vertragingen door verkeer van/naar de Kielekampsteeg zeer klein is en alleen in de spits optreedt. Deze vertraging is overigens gemeten ten opzichte van een zeer sterk verbeterde doorstroming op de Mansholtlaan na realisatie van alle maatregelen. De verkeerskundige werking van de kruispuntaanpassing zal voldoen aan de vereisten.
<b>D</b>	De route Kielekampsteeg/Bornsesteeg is voor autoverkeer slechts tijdelijk van belang, namelijk tot de voltooiing van de verbetering van het kruispunt Droevendaalsesteeg, waardoor het niet nodig is hiervoor een nieuw bestemmingsplan te maken. Tijdelijke verkeerremmende maatregelen zijn dan voldoende. De bestaande wegprofielen kunnen te zijner tijd bij calamiteiten of werkzaamheden incidenteel het verkeer best aan. De busbaan geschikt maken voor gebruik bij calamiteiten lijkt een veel goedkopere oplossing.	Het gaat ook om het beschikbaar hebben van een tweede aansluiting. De gemeente vindt als wegbeheerder onvoldoende om de verschillende gebruikersgroepen op het bestaande krappe wegprofiel van de Kielekampsteeg en Bornsesteeg veilig af te wikkelen. Naast auto- en fietsverkeer wordt ook rekening gehouden met frequent gebruik onder meer door wandelaars en hardlopers.

<b>E</b>	<p>In het ontwerpbestemmingsplan wordt geen enkele rekening gehouden met rechtdoorgaand fietsverkeer op het kruispunt Kielekampsteeg/Bornsesteeg. Toch zijn deze stromen belangrijker dan die waarvoor een vrijliggend fietspad wordt voorgesteld. Zo is in de ochtendspits ongeveer tweemaal zoveel fietsverkeer geteld tussen de wijk Noordwest en Bennekom (waaronder veel scholieren) via de Plassteeg en de Kielekampsteeg als fietsers op de route van het geplande nieuwe fietspad. Voor deze rechtdoorgaande hoofdstroom biedt dit kruispunt in het bestemmingsplan geen duidelijke en veilige voorziening.</p>	<p>Het bestemmingsplan gaat over het wettelijk vastleggen van het ruimtebeslag. De detaillering van de kruispuntoplossing vindt plaats met als uitgangspunt dat voor de fietsers een veilige situatie ontstaat. Er worden geen bijzondere problemen verwacht bij het voorbereiden van een verkeerskundig verantwoord ontwerp.</p>
<b>F</b>	<p>Verreweg de meeste fietsers vanaf de campus naar Bennekom en Station Ede-Wageningen komen hier niet. Die kiezen een route via de rotonde Droevendaalsesteeg. Vanaf die rotonde wordt ook een Snelfietsroute voorzien (al staat het tracé daarvan, mede door tegenwerking van de Wageningen UR, nog steeds niet vast).</p>	<p>Deze route gaat uit van het gebruik van gronden van derden, waarvoor deze derde partij vooralsnog geen toestemming geeft. Er is wel overeenstemming over het gebruik van het tracé van het fietspad langs de Bornsesteeg en Kielekampsteeg.</p>
<b>G</b>	<p>Fietsers die vanaf de campus langs de Bornsesteeg naar het noorden willen zijn meer gebaat bij een veilige verbinding via de bestaande tunnel onder de Dreeslaan ter hoogte van het zwembad van Bennekom. Daartoe hoeft de WUR alleen maar twee hekken open te zetten tussen het einde van de Bornsesteeg en de parallelweg van de Dreeslaan naar de Langesteeg (hetgeen tot op heden om onduidelijke redenen niet is gebeurd. Het ontwerpbestemmingsplan biedt geen goede mogelijkheid om op het kruispunt Kielekampsteeg/Bornsesteeg, op deze voor de hand liggende toeristische route van noord naar zuid en vv rechtdoor te kunnen fietsen. In tegendeel: het plan scheidt hier vooral voor de fietsers van zuid naar noord een uiterst gevaarlijke situatie ten opzichte van het afbuigende autoverkeer.</p>	<p>Deze route gaat uit van het gebruik van gronden van derden, waarvoor deze derde partij geen toestemming geeft. Er is wel overeenstemming over het gebruik van het tracé van het fietspad langs de Bornsesteeg en Kielekampsteeg.</p>

<p><b>H</b></p>	<p>Het nieuwe fietspad in het ontwerpbestemmingsplan heeft geen vervolg, maar leidt naar een, op zijn minst als 'onaangenaam' te omschrijven kruispunt met de Mansholtlaan/Dreeslaan. Ten onrechte wordt er in de toelichting niet bij stilgestaan dat aan de overkant van dit kruispunt een gevaarlijke situatie wordt geschapen, omdat op de Kierkamperweg niet alleen heel weinig ruimte is voor fietsers, maar fietsers van oost naar west ook nog eens worden geacht de Kierkamperweg vlak voor de kruising over te steken, officieel via de VRI, maar in de praktijk zal dat wel anders (eerder en diagonaal) gaan.</p>	<p>Bij het voorbereiden van een verkeerskundig verantwoord ontwerp staat de objectieve maar ook de subjectieve veiligheid, en in het bijzonder die van het fietsverkeer, voorop. Het door u aangedragen zorgpunt zal daarbij expliciet worden betrokken.</p>
-----------------	---	--

**Conclusie**

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan.

## 2.5. Zienswijze Stichting Wagenings Milieu Overleg

	Samenvatting	Beantwoording
<b>A</b>	De voorgestelde ontsluiting gaat ten koste van het landschap, stilte en duisternis van dit deel van het Binnenveld, door de te realiseren aanpassingen en de verwachten toename sterke toename van het aantal autobewegingen over dit traject, met name in de spits. Er zal sprake zijn van meer verstoring door toename van geluid, verlichting en visuele verstoring. Het stiltegebied zal worden aangetast.	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 2.1 onder punt I.
<b>B</b>	De ontsluiting heeft waarschijnlijk een aanzuigende werking op het sluipverkeer door het centrale deel van het Binnenveld, dat is aangewezen als autoluw stiltegebied. Het sluipverkeer via met name Plassteeg, Bennekomssteeg, Egelsteeg en Slagsteeg is nu tijdens de spits al een probleem. Het Binnenveld wordt momenteel ook gebruikt om onder meer recreatief te wandelen, hardlopen en fietsen. Deze functies komen verder onder druk te staan.	De modelberekeningen geven aan dat het aantal auto's dat via de Kielekampsteeg en Bornsesteeg rijdt gaat afnemen na realisatie van de capaciteitsuitbreiding op de Mansholtlaan . Er zijn geen redenen om aan te nemen dat sluipverkeer gaat toenemen. De verleiding om een route 'buitenom' te kiezen zal sterk afnemen zodra de doorstromingskwaliteit op de hoofdroutes voldoende kwaliteit biedt. Er is daarom geen grond voor de veronderstelling dat geluidsoverlast of verstoring in het Binnenveld zullen toenemen.
<b>C</b>	De ontsluiting staat op gespannen voet met de fietsroutes vanuit Noordwest en de Campus naar Bennekom en Ede (en vice versa). Deze routes worden voor fietsers minder aantrekkelijk omdat nieuwe conflictpunten ontstaan, onder meer bij het kruisen van het fietspad met de autobaan bij de aansluiting Bornsesteeg - Kielekampsteeg.	De oversteeklocaties worden ontworpen met veiligheid en comfort voor fietsers als uitgangspunt. Op voorhand worden geen bijzondere problemen verwacht om het ontwerp verkeerstechnisch verantwoord uit te voeren, mede gezien de op zich beperkte prognoses van de hoeveelheid autoverkeer.

<p><b>D</b></p>	<p>De effecten op de natuur: Door onder meer het toenemen van de verstoring wat betreft geluid en verlichting zal sprake zijn van een negatief effect op realisatie van de ecologische verbindingszone.</p> <p>De ontsluiting gaat ook ten koste van de huidige natuurwaarden langs de Kielekampsteeg en Bornsesteeg. Zo komt in de bermen (met name in de schrale zuidelijke berm van de Kielekampsteeg) een relatief rijke flora voor met soorten als Hengel, Grasklokje, Bosanemoon en Havikskruid. Ook komen er waardevolle paddenstoelen voor. Door het dempen van de aanwezige sloten en de aanleg van het vrijliggende fietspad zullen deze waardevolle bermen voor een belangrijk deel verdwijnen. Daarnaast zullen een redelijk aantal bomen moeten worden gekapt.</p>	<p>Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 2.1 onder punt G.</p> <p>Voorafgaand aan de uitvoeringswerkzaamheden moet aan de hand van aanvullend veldonderzoek naar vaatplanten worden vastgesteld of er (zwaarder) beschermde plantensoorten aanwezig zijn in het deel van het plangebied rond de aansluiting van de Kielekampsteeg op de N781. Indien daarbij zwaarder beschermde plantensoorten (tabel 2 en/of 3 Flora- en faunawet) worden aangetroffen, dan is een ontheffing op grond van de Flora- en faunawet noodzakelijk tenzij gewerkt kan worden conform een goedgekeurde gedragscode Flora- en faunawet. Aangezien het dan zeer waarschijnlijk om tabel 2-soorten gaat en de gunstige staat van instandhouding van de soort niet in het geding komt indien aanwezige exemplaren worden verplaatst, wordt een eventueel noodzakelijke ontheffing verleenbaar geacht. Voor het overige wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 2.1 onder punt H.</p>
<p><b>E</b></p>	<p>Uit onderzoek van het adviesbureau RHDHV (2015) komt naar voren dat de noordelijke ontsluiting niet nodig voor de ontsluiting en bereikbaarheid van de campus. De varianten A met en zonder noordelijke ontsluiting bieden beide een goede bereikbaarheid van de campus. Zonder noordelijke ontsluiting blijkt de doorstroming op de Mansholtlaan zelfs iets beter. Alleen de robuustheid van het netwerk is iets groter bij de noordelijke ontsluiting.</p> <p>Alternatieven kunnen voor de voorgestelde noordelijke ontsluiting kunnen worden onderzocht, zoals een weg parallel aan de Mansholtlaan (aan de westzijde), waarbij men ter hoogte van Droevendaal direct rechtsaf kan afslaan. In dit verband verwijzen we ook naar de door een coalitie van bewoners- en natuurorganisaties opgestelde "Draagvlakvariant", waarin maatregelen zijn opgenomen om de bereikbaarheid te verbeteren.</p>	<p>Het verkeerskundig onderzoek van RHDHV geeft het volgende resumé: De variant zonder noordelijke ontsluiting scoort ten opzichte van variant met noordelijke ontsluiting iets beter qua doorstroming en slechter qua robuustheid en restcapaciteit. Met dit onderzoeksresultaat is de verkeerskundige noodzaak van de noordelijke inprikker voldoende aangetoond.</p> <p>Alternatieven zijn onderzocht en beoordeeld. Ook de voorstellen vanuit "Wageningen goed op weg" zijn op effect geanalyseerd. De resultaten, die zijn vastgelegd in de rapportage "Beter Bereikbaar Wageningen - Uitwerking Schetsontwerp", leiden niet tot betere oplossingen.</p>

**Conclusie**

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan.

## 2.6. Zienswijze bewoner Gruttoweide

	<b>Samenvatting</b>	<b>Beantwoording</b>
<b>A</b>	<p>In de bermen komen verschillende plantensoorten en paddenstoelen voor die kenmerkend zijn voor voedselarme omstandigheden waaraan voorbij wordt gegaan in het verkennend natuuronderzoek. De zuidelijke berm van de Kielekampsteeg is groeiplaats voor hengel, grasklokje, panteramanië, vliegenschwam en peperboleet. De oostelijke slootoever langs de Bornsesteeg is groeiplaats voor de bosanemoon. De bewoner pleit voor transplantatie van de bosanemonen naar een kansrijke plek in de buurt als de inprikker wordt aangelegd. Daarnaast stelt de bewoner voor eveneens plaggen met wortels, zaden en mycelia van waardevolle planten en paddenstoelen langs de Kielekampsteeg te transplanteren naar een nieuwe kansrijke plek.</p> <p>Nog liever ziet de bewoner een heroverweging of de noordelijke inprikker wel nodig is. In nieuwe plannen van lokale milieu- en bewonersgroepen, draagvlakvariant 'Wageningen goed op weg' is deze noordelijk inprikker mogelijk overbodig, en juist dit plan komt tegemoet aan veel bezwaren tegen het bereikbaarheidsplan van de gemeente. Deze bezwaren zijn kenbaar gemaakt op diverse inspraakgelegenheden, maar zijn onvoldoende verwerkt in de nu door de gemeenteraad aangenomen plannen.</p>	<p>Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 2.5 onder punt D. In aanvulling hierop wordt opgemerkt, dat bij de realisatie de bosanemonen verplaatst worden.</p> <p>Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 2.2 onder punt A.</p>

### **Conclusie**

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan.



## 2.7. Zienswijze bewoner Wim Sonneveldstraat

	Samenvatting	Beantwoording
<b>A</b>	<p>Fietsroute Noordwest – Bennekom: De Plassteeg en Kielekampersteeg liggen op de fietsroute tussen Noordwest en Bennekom. Het voornemen de Kielekampersteeg (en Bornsesteeg) in te richten als snelweg voor auto- en vrachtverkeer lijkt niet verzoenbaar met een fietsroute.</p> <p>De Stichting DLO dient het gemotoriseerd verkeer af te wikkelen binnen het bestemmingsplan Campus. Dit verkeer gaat niet naar de Universiteit, maar naar DLO die een privé-bedrijf is dat zich ten onrechte als instelling van openbaar nut uitgeeft.</p>	<p>Het beeld dat de Bornsesteeg/Kielekampsteeg als snelweg wordt ingericht wordt niet gedeeld. De wegbreedte en het profiel van vrije ruimte voor de inprikker zal niet wijzigen. Er komt een vrijliggend fietspad naast te liggen.</p> <p>Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 2.2 onder punt A. Voor de afwikkeling van het totale verkeer van alle op de campus gevestigde bedrijven is een verkeerskundige noodzaak aanwezig voor de realisatie van de Noordelijke inprikker.</p>
<b>B</b>	<p>Fietsroute Wageningen-Noord - Langesteeg – Bennekom: De Bornsesteeg is een gemeenteweg. Het is wenselijk dat de gemeente handhavend optreedt en ervoor zorgt dat de borden 'Eigen terrein' die aanpalende eigenaren geplaatst hebben langs de Bornsesteeg een kwartslag gedraaid worden. De Bornsesteeg is een eikendreef die verlengd kan worden tot de Langesteeg om aan te sluiten op de fietstunnel onder de Mansholtlaan. Het is wenselijk dat de gemeente met de grondeigenaar onderhandelt voor het doortrekken van de Bornsesteeg tot de Langesteeg.</p>	<p>De eigenaren zullen worden verzocht de borden een kwartslag te draaien.</p> <p>Voor het overige wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 2.2 onder punt E.</p>
<b>C</b>	<p>Eikendreef in stand houden: Mocht de gemeente alsnog besluiten een fietspad aan te leggen langs de Bornsesteeg, dan is het wenselijk de Eikendreef in stand te houden. Ze past bij de doelstelling natuur en verbindingzone van de gronden daar.</p> <p>Intensief gemotoriseerd verkeer lijkt niet te verzoenen met 'ecologische verbindingzone' en 'stillegebied'. Ook de 'Hoge Born' zit niet op het verkeer en bijgaande vervuiling te wachten.</p>	<p>De Eikendreef blijft in stand. Het fietspad wordt achter de bomen gerealiseerd. De bestaande bomenrijen blijven gehandhaafd, uitgezonderd 10 bomen, die worden gekapt en herplant.</p> <p>Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 2.1 onder punt I en zienswijze 2.3 onder punt A. In aanvulling hierop wordt opgemerkt, dat in het kader van het bestemmingsplan een verkennend natuuronderzoek is uitgevoerd. Hieruit blijkt, dat de ecologische verbindingzone kan worden gerealiseerd. Dit onderzoek is bijlage 6 bij de toelichting van het bestemmingsplan.</p>

### Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan.

## 2.8. Zienswijze bewoner Oudlaan

	<b>Samenvatting</b>	<b>Beantwoording</b>
<b>A</b>	<p>Het plan is niet nodig en dus niet doelmatig om knelpunten op de campus en op de hoofdontsluitingsroutes te verhelpen: Uit onderzoek HSDHV blijkt dat de campus verkeerskundig geen tweede ontsluiting nodig heeft, omdat een reconstructie van de kruising Mansholtlaan-Droevendaalsesteeg afdoende is voor de afwikkeling van autoverkeer van en naar de Campus en op de Mansholtlaan. Een tweede (auto)aansluiting is voor de robuustheid (mn bij calamiteiten en werkzaamheden) weliswaar wenselijk, maar uit recent gemeentelijk beleid volgt dat de afwikkeling zo snel mogelijk naar de hoofdroutes dient te gebeuren en niet over lange afstanden door verblijfsgebieden, over langzaamverkeersroutes of via kwetsbaar landschap. Bij calamiteiten of werkzaamheden kan onmiddellijk (tijdelijk) gebruik gemaakt worden van bestaande (busbaan)aansluitingen van Bronland/ Mansholtlaan en Mondriaanlaan die beide dichtbij de hoofdroutes liggen. Nog een vierde aansluiting (of een tweede permanente) is overbodig en dus weggegooid geld en gebied.</p>	<p>Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 2.2 onder punt A.</p>
<b>B</b>	<p>Het plan vergroot niet de verkeersveiligheid voor fietsverkeer: Het scheiden van fietsers en auto's op een deel van de belangrijke oost west fietsverbinding tussen Noordwest en Bennekom-Ede levert slechts heel lokaal enige extra veiligheid (op ca 1 km), maar die wordt dubbel tenietgedaan door extra oversteken die door ligging/onoverzichtelijkheid en door het groter aantal motorvoertuigen extra gevaarlijk zullen zijn: op de Kielekampsteeg (2x), Plassteeg (1x) en Bornsesteeg (2-4x). Daarnaast wordt de gladheidbestrijding bewerkelijker en minder effectief en trekt het faciliteren van autoverkeer extra sluipverkeer aan naar de Plasssteeg/Dijkgraaf en verder het Binnenveld in.</p>	<p>De modelberekeningen geven aan dat het aantal auto's dat via de Kielekampsteeg en Bornsesteeg rijdt gaat afnemen na realisatie van de capaciteitsuitbreiding op de Mansholtlaan. Er zijn geen redenen om aan te nemen dat sluipverkeer gaat toenemen. De verleiding om een route 'binnendoor' te kiezen zal sterk afnemen zodra de doorstromingskwaliteit op de hoofdroutes voldoende kwaliteit biedt.</p> <p>Bij het uitwerken van de detailontwerpen is verkeersveiligheid het uitgangspunt. Voor het overige wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 2.2 onder punt C en zienswijze 2.1 onder punt D.</p>

<b>C</b>	<p>Het plan is desastreus voor de landschapskwaliteit, de recreatieve en ecologische waarden: De route loopt pal langs een stiltegebied (Bornsesteeg noord/Plassteeg) en de aangewezen gemeentelijke ecologische verbindingzone wordt door het vergraven zwaar beschadigd. De verbindingzone dient niet alleen snel migrerende dieren, maar ook over heel langzaam verspreidende planten en dieren; de laatsten kunnen een dergelijke ingreep niet bijbenen. Een nieuwe sloot komt op de plek waar een groot deel van de verbindingzone nu ligt, waardoor zowel de droge als de natte strook volledig wordt verstoord. De resterende -ecologisch zeer unieke- berm raakt fysiek geïsoleerd als middenberm. Het plan verstoort het leefgebied van dieren die de bewoner rond de Kielekampsteeg regelmatig heeft gezien; o.a. Haas, Patrijs, Marters, Fazant en weidevogels. Deze dieren zullen meer dan nu te lijden krijgen van aanrijdingen en verstoring. Als fietsforens en recreatief wandelaar wordt bovendien het belang van de bewoner (en dat van vele anderen) in het recuperatief/welzijnsbevorderend effect van interessante natuur en van rust langs deze route geschaad. Dat was nu juist de reden om in Noordwest te komen wonen en daar te blijven.</p>	<p>Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 2.1 onder punt G en zienswijze 2.5 onder punt D.</p>
<b>D</b>	<p>Het plan betekent meer asfalt: Waar in het plan wordt beloofd dat het 'huidige' wegprofiel van 5,2 m zal worden aangehouden', moet worden geconstateerd dat dit niet klopt. De huidige wegbreedte van Kielekampsteeg is ca 4.8m en van de Bornsesteeg ca 4,2m. De wegen in dit gebied (mn Plassteeg en Bornsesteeg) zouden juist de status fietsstraat moeten krijgen (met auto's te gast). Daarvoor hebben ze de juiste breedte en gebruiksfunctie. Bereikbaarheid betekent niet 'zonder oponthoud voor auto's', maar vooral 'ontsluiting voor ieder', ofwel dat je ergens überhaupt kunt komen te voet, per fiets, of met de auto. Het zonde is om een lange route te verbreden, waar korte aansluitroutes (tenminste tijdelijk of incidenteel) beschikbaar zijn als garantie voor 'robuustheid'.</p>	<p>Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 2.1 onder de punten C en K en zienswijze 2.3 onder punt K.</p>

**Conclusie**

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan.

### **2.9. Zienswijze bewoner L. Roggeveenstraat**

	<b>Samenvatting</b>	<b>Beantwoording</b>
<b>A</b>	Er wordt waardering uitgesproken voor het ontwerp.  Er wordt voorgesteld een auto-arm vervolg van de Kielekampsteeg richting het binnenveld in te passen.	Deze zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen.  Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 2.5 onder punt B.

#### **Conclusie**

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan.