

Memo

Aan : Gemeenteraad
Van : F.M.J. van Rooijen
CC : -
Ons kenmerk : 13int00688
Datum : 13 maart 2013
Betreft : Ontwikkelingsperspectief Elst (locatiekeuze Vinkenhof)

1. Inleiding

Op 5 maart 2013 besprak u 'Ontwikkelingsperspectief Elst (locatiekeuze Vinkenhof)'. Vorige week stelde GroenLinks een aanvullende vraag over de ontsluiting, als een mogelijk bezwarende factor bij eventuele ontwikkeling van De Pas West. Specifiek was de vraag: *zijn voor- en nadelen overwogen van ontsluiting via Groenestraat en/of Rijksweg-Zuid (in geval van ontwikkeling van De Pas West)?* Deze memo gaat in op die vraag.

2. Ontsluiting

Uitgangspunt voor ontwikkeling voor de uitleglocaties is een adequate ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer op de tangentenstructuur. Voor langzaam verkeer dienen daarnaast natuurlijk ook diverse verbindingen naar het aansluitende 'bestaand bebouwd gebied' gecreëerd te worden.

2.1. De Pas West

Bij eventuele ontwikkeling van De Pas moeten ontsluitingen voor gemotoriseerd verkeer aansluiten op de Olympiasingel. Om doorstroming op deze weg niet te beperken, dient aangesloten te worden op de twee aansluitingen die nu aan de zuidzijde reeds aanwezig zijn. Deze T-splitsingen worden dan omgevormd naar kruisingen. Meer dan de nu aanwezige twee aansluitingen creëren is verkeerskundig op dit wegvak niet acceptabel.

Voor deze nieuwe aansluitingen op de tangent zijn gronden nodig, in eigendom bij verschillende projectontwikkelaars. In het haalbaarheidsonderzoek naar ontwikkeling van het volledige gebied De Pas (t/m 2010), is gebleken dat men eventuele afspraken over (grond voor) ontsluiting beziet in relatie tot mogelijkheden voor woningbouw op hun eigendommen.

De beschreven (zuidwaarts gerichte) ontsluitingsstructuur is bij ontwikkeling van het hele plangebied De Pas de enige optie die in verkeerskundig opzicht acceptabel is. In geval van ontwikkeling van circa 100 woningen in deelgebied De Pas West is (een noordwaarts gerichte) ontsluitingsstructuur op de Groenestraat denkbaar.

Ontsluiting van deelgebied De Pas West via de Groenestraat zou betekenen dat het verkeer (ten opzichte van de huidige situatie) weer gaat toenemen op de Groenestraat. Deze toename zou via (het westelijk deel van) de Groenestraat gefaciliteerd kunnen worden. Uitgaande van 100 woningen, gaat het hierbij om een toename van 600 à 700 voertuigbewegingen per dag.

Voordeel van die optie is dat er daarmee geen relaties met andere deelgebieden en/of eigendommen aan de orde zijn. Een dergelijke ontsluiting via de Groenestraat past (zoals gezegd) niet binnen de beoogde verkeersstructuur van De Pas als geheel. Dit kan leiden tot specifieke risico's en vereist de nodige flexibiliteit.



Bij ontwikkeling van wijken is het gewenst om (delen van de) uiteindelijke verkeersstructuur direct in de eerste fasen te realiseren. In eerste instantie een ontsluiting via Groenestraat zou betekenen dat afgeweken wordt van de beoogde structuur in het eindbeeld. Immers, de interne structuur is dan in eerste instantie gericht op het noorden. Bij realisatie van aansluitende deelgebieden in De Pas, moet deze structuur aangepast worden richting zuiden. Dit vereist een ruimere maatvoering en flexibele inrichting van deze interne verkeersstructuur.

Deze aanpassing houdt dan ook afsluiting van de noordelijke aansluiting in, om sluipverkeer door De Pas en te hoge verkeersbelastingen op de Groenestraat te voorkomen. Omdat toekomstige bewoners van De Pas West dit als achteruitgang kunnen ervaren ("nu moet ik verder omrijden naar het centrum van Elst") kent deze afsluiting en bijbehorende besluitvorming te zijner tijd juridische risico's.

2.2. Vinkenhof

Plangebied Vinkenhof kan voor gemotoriseerd verkeer worden ontsloten via een directe aansluiting op de tangentenstructuur. Hierbij wordt de huidige T-splitsing naar de Kersenbongerd omgevormd naar een kruising. Hier zijn geen relaties met andere deelgebieden en/of eigendommen aan de orde.

3. Relaties

De ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer t.b.v. ontwikkeling van circa 100 woningen in De Pas West is één van de voorbeelden van de vele ruimtelijke en functionele relaties, zowel met omliggende percelen als binnen het gebied De Pas. Enkele andere voorbeelden hiervan zijn milieuhygiënische belasting vanuit de omgeving én aansluiting bij stedenbouwkundige en landschappelijke karakteristieken.

- Milieuhygiëne: De hogere milieubelasting in De Pas vanuit de directe omgeving (vooral geluidhinder, externe veiligheid en milieucontouren bedrijven De Aam) noodzaakt tot compenserende en mitigerende maatregelen. Door de relatief lage milieubelasting is dit in Vinkenhof nauwelijks aan de orde.
- Stedenbouw en landschap: Een gevarieerde wijk van circa 100 woningen met een eerste fase betaalbaar is moeilijker aan te sluiten op de groene zone rondom de Groenestraat (de 'zachte' dorpse rand). Dichtheid en karakteristiek van De Zuiling geven aanleiding om hier een passende aansluiting te realiseren die bijdraagt aan verbetering van de huidige planmatige, relatief gesloten rand. Datzelfde geldt voor de aansluiting op het omliggende landschap.

Genoemde relaties in De Pas zorgen ervoor dat een organische stapsgewijze groei waarbij elke fase een acceptabel eindbeeld moet kunnen zijn - gezien de huidige woningmarkt met alle onzekerheden van dien - meer risico's oplevert op het gebied van planning en ruimtelijke kwaliteit. Dit zijn dus *kansen* voor Vinkenhof c.q. mogelijk *belemmerende factoren* in De Pas.

4. Tenslotte

Wij vertrouwen erop dat u alle kansen en belemmeringen op een zorgvuldige wijze weegt om te komen tot een solide besluitvorming.

Na uw besluit tot locatiekeuze kunnen we dan aan de slag met het uitwerken van kaders en uitgangspunten voor het vraaggericht ontwikkelen van een nieuwe wijk. Een bijzonder en passend woonmilieu dat (aansluitend op bestaande voorraad en lopende projecten) tegemoet komt aan de geprognosticeerde woonbehoefte.

Hoogachtend,

namens burgemeester en wethouders,
de wethouder ruimtelijke ontwikkeling,

F.M.J. van Rooijen