

Onderwerp: Stedenbouwkundige visie en financieel kader Elst Centraal

Ons kenmerk: 09rv000124

Programma(speerpunt): Ruimtelijke Ordening (Elst Centraal)

Nummer: **8**

Elst, 3 november 2009

AAN DE RAAD

VERGADERING COMMISSIE

Ruimte

11 NOV. 2009

d.d.:

AGENDA PUNT : **5**

1. Samenvatting

Door meerdere oorzaken duurt de planontwikkeling Elst Centraal inmiddels een groot aantal jaren. Begin 2004 was al sprake van een definitief stedenbouwkundig plan. Dat heeft destijds ten grondslag gelegen aan het voorontwerpbestemmingsplan, dat begin 2005 ter inzage heeft gelegen en in het kader van het vooroverleg aan de overlegpartners is toegezonden. Het planontwikkelingsproces is daarna door meerdere oorzaken opgehouden. Eerst moest duidelijkheid komen over het ontwerp van de spoorzone. Daarnaast werd het noodzakelijk geacht om eerst overeenkomsten te sluiten met ontwikkelaars en NS Poort, voordat een bestemmingsplan wordt vastgesteld.

In de afgelopen maanden zijn er ontwikkelingen geweest, die het nu mogelijk maken om verder te gaan met de planontwikkeling Elst Centraal. Er is duidelijkheid over de ontwikkeling van de spoorzone en de wijze waarop de spoorse doorsnijdingen vorm worden gegeven. NS Poort is bereid om alle gronden, die nodig zijn voor de ontwikkeling van Elst Centraal nog voor het einde van het jaar in eigendom of erfpacht over te dragen aan de gemeente. In de door ons college vastgestelde ontwikkelingsstrategie, waarvan uw raad kennis heeft kunnen nemen, staat beschreven op welke wijze Elst Centraal gefaseerd ontwikkeld kan worden. Er bestaat nu ook integraal inzicht in de financiële consequenties van de planontwikkeling Elst Centraal. De hierbij aan de gemeenteraad aangeboden stedenbouwkundige visie vormt daarvoor de basis. Deze stedenbouwkundige visie kent voor onderdelen van het plan nog varianten. Op basis van deze visie zal de ontwikkeling van Elst Centraal worden voortgezet via het opstellen van bestemmingsplannen, stedenbouwkundige ontwerpen voor de verschillende fasen en een grondexploitatie voor Elst Centraal 1^e fase.

2. Waarom naar de raad

Via de vaststelling van de stedenbouwkundige visie wordt de gemeenteraad in de gelegenheid gesteld om programmatisch en inhoudelijk de kaders vast te stellen voor de verdere ontwikkeling van Elst Centraal. Via het aangeboden financieel kader krijgt de gemeenteraad ook inzicht in de financiële consequenties, die verbonden zijn aan de planontwikkeling Elst Centraal, de realisatie van de spoorzone en de bouw van het Huis der Gemeente.

Relevante ontwikkelingen

Op 9 november aanstaande zullen ProRail, de Stadsregio Arnhem Nijmegen en de gemeente het integraal ontwerp Spoorzone fase 2A vaststellen. Daarmee ontstaat functioneel, ruimtelijk en financieel duidelijkheid over de condities waaronder de spoorzone en daarmee ook de spoorse doorsnijdingen verder ontwikkeld kunnen worden. Hiermee wordt een belangrijke blokkade voor de voortzetting van het planontwikkelingsproces in Elst Centraal weggenomen. De uitgangspunten van dit integraal ontwerp zijn verwerkt in de stedenbouwkundige visie Elst Centraal.



Een beleidswijziging bij NS Poort heeft er toe geleid dat NS Poort niet langer bereid is om risicodragend in Elst Centraal te ontwikkelen. NS Poort is wel bereid het planproces verder te faciliteren en wil alle bezittingen van NS Poort in eigendom of erfpacht overdragen aan de gemeente. De onderhandelingen daarover worden gevoerd en NS Poort en gemeente streven ernaar nog dit jaar de onderhandelingen af te ronden. Wij verwachten nog dit jaar een overeenkomst ter besluitvorming aan de gemeenteraad voor te leggen. Hierdoor zal de gemeente niet langer aan NS Poort gebonden zijn als ontwikkelaar voor het Huis der Gemeente en krijgt de gemeente wel op korte termijn de beschikbaarheid over de gronden van NS Poort.

De woningbouwcorporatie SGBB heeft als gevolg van haar slechte financiële positie zelf afgezien van ontwikkeling van de locatie 'de Boog' die zij in haar bezit heeft. De gemeente heeft in verband met de financiële positie van SGBB besloten voor de locatie 'het Klooster' niet langer aan SGBB de ontwikkelpositie te gunnen.

In de door ons college op 8 september 2009 vastgestelde ontwikkelingsstrategie Elst Centraal is rekening gehouden met al deze ontwikkelingen. De ontwikkelingsstrategie gaat uit van een gefaseerde ontwikkeling van Elst Centraal en houdt voor onderdelen van het plan rekening met meerdere ontwikkelingsrichtingen. Deze ontwikkelingsstrategie ligt ten grondslag aan de voorliggende stedenbouwkundige visie.

De stedenbouwkundige visie

De noodzaak van deze stedenbouwkundige visie voor Elst Centraal vloeit voort uit:

1. de herontwikkeling van de spoorzone, die noodzaakt tot het vervangen van de bestaande gelijkvloerse kruisingen;
2. de wens van de gemeente om in het plangebied het Huis der Gemeente te realiseren.

De stedenbouwkundige visie omschrijft in samenhang met de gewenste ontwikkeling van het plangebied op welke wijze in de toekomst de gebieden ten oost- en westzijde van het spoor met elkaar zijn verbonden en hoe het Huis der Gemeente in het plangebied gesitueerd kan worden. Om een levendig en sociaal veilig gebied te creëren is de combinatie van werken en wonen noodzakelijk.

De onderhavige stedenbouwkundige visie beoogt niet een blauwdruk voor de ontwikkeling van het gehele plangebied te zijn. Voor onderdelen van het plan is de stedenbouwkundige visie concreet (de spoorzone, infra-, water- en groenstructuur, Huis der Gemeente en P&R-garage). Voor de andere onderdelen beperkt de stedenbouwkundige visie zich tot het omschrijven van uitgeefbaar en openbaar gebied, functies en programma op hoofdlijnen. Verdere uitwerking is hier nog mogelijk en noodzakelijk. Daarom wordt ook bewust niet gesproken over een stedenbouwkundige ontwerp maar van een stedenbouwkundige visie.

De spoorse doorsnijdingen

De gecombineerde verkeerstunnel voor snel- en langzaamverkeer en een passerelle ter hoogte van de huidige gelijkvloerse kruising Aamsestraat (die in de oorspronkelijke stedenbouwkundige plannen voor Elst Centraal waren opgenomen) zijn vanwege de hoge kosten verlaten. In die benadering was ook sprake van een tweezijdige ontsluiting van het station via de passerelle en de verkeerstunnel.

ProRail, de Stadsregio en de gemeente hebben gezocht naar een alternatieve oplossing. Dat heeft uiteindelijk geleid tot de keuze van een:

1. verkeerstunnel, die alleen geschikt is voor snelverkeer;
2. fietstunnel ter hoogte van de Aamsestraat, die gecombineerd wordt met de toegang tot het station;
3. loopbrug als verbinding tussen de toekomstige P&R-garage en de perrons.



Ons college is van mening dat deze oplossing niet alleen tot een besparing van kosten leidt, maar ook kwalitatief tot een betere oplossing voor de fietser leidt. De belangrijke fietsverbinding tussen Westeraam en bedrijventerrein de Aam en Elst Centraal wordt op de meest logische plaats gehandhaafd. Daarnaast kan de fietser op de voor hem meest logische plaats het station bereiken.

Met betrekking tot de verkeerstunnel was nog sprake van twee subvarianten, namelijk een eenbaanstunnel (zonder autoverkeer) en tweebaanstunnel (met autoverkeer). In het Gemeentelijk Mobiliteitsplan (november 2004) is de verkeersstructuur voor Elst vastgesteld. Dit plan hanteert als uitgangspunt dat de huidige spoorwegovergang Aamsestraat wordt vervangen door een ongelijkvloerse spoorwegovergang voor al het verkeer.

Nader verkeerskundig onderzoek heeft het volgende geleerd:

- Het afsluiten van de tunnel voor autoverkeer zorgt voor een verplaatsing van verkeer via de route Colosseum, Dauw en Rijksweg Noord. De stijging ligt tussen de 35 en 45%.
- Colosseum en Dauw hebben een lokale functie en kunnen het extra verkeer niet verwerken. De route maakt onderdeel uit van de 30km-zone en een belangrijke schoolroute. De extra verkeersdruk heeft een negatief effect op de verkeersveiligheid.
- Het afsluiten van de tunnel voor autoverkeer zorgt voor een verslechtering van de bereikbaarheid van het plangebied (o.a. Huis der Gemeente, P+R).
- De tunnel krijgt voornamelijk een ontsluitende functie voor het plangebied en direct omliggende gebied. Dit past binnen de (toekomstige) verkeersstructuur van Elst.

Aanvullende resultaten die ook uit de verkeersanalyse voortkomen zijn:

- Door het niet realiseren van een doorgang voor hulpdiensten en fietsers worden de rijtijden langer en neemt de bereikbaarheid af.
- De sluitingstijden van de huidige spoorwegovergang is bijna 24 minuten per uur. In toekomst zal dit licht toenemen. Deze toename is mede afhankelijk welke keuze wordt gemaakt voor de hoeveelheid goederentreinen die in toekomst gaan rijden op het spoorvak.

Ons college heeft daarom het standpunt ingenomen dat de tunnel open moet blijven voor autoverkeer. Het verschuivingseffect is niet toelaatbaar op de route Colosseum, Dauw en Rijksweg Noord en maatregelen om het verkeer via een andere route te sturen zijn niet denkbaar. De stedenbouwkundige visie voorziet daarom in een tweebaanstunnel, die ook geschikt is voor autoverkeer.

Programma

De stedenbouwkundige visie voorziet in de realisatie van maximaal 320 woningen, 11.000 m² bvo kantoren op de locatie Huis der Gemeente, 6.500 m² bvo kantoorvoorzieningen, een parkeervoorziening van ca. 900 parkeerplaatsen en 3.400 m² bvo niet-woonfuncties. De beschikbare ruimte voor niet-woonfuncties kan bij de verdere planontwikkeling worden ingevuld met kleine stationsgebonden winkelvoorzieningen, consumentgerichte kantoorruimten, ateliers, horeca, medische en paramedische voorzieningen, kinderdagopvang en dergelijke. Indien mocht blijken dat deze ruimten programmatisch niet gevuld kunnen worden, zal alsnog onderzocht worden of hierin toch woningbouw gerealiseerd kan worden.

Het woningbouwprogramma

Op basis van een doelgroepenbepaling is het woonprogramma nader uitgewerkt in woontypologieën en prijsklassen van woningen en ontstaan woonmilieus, die aansluiten bij de specifieke kenmerken van het plangebied. Dit woonprogramma is ook getoetst aan de concept-Woonvisie 2010-2015 van de gemeente. Geconcludeerd is dat het



woonprogramma daar goed op aansluit. De woningbouwdifferentiatie, die daaruit voortvloeit betekent dat het woningbouwprogramma op deze locatie derhalve niet aansluit bij het in het concessiebeleid van de stadsregio gehanteerde percentage van minimaal 50% goedkope koop- en huursegment.

Een tweede argument om in dit plangebied een afwijkende woningbouwdifferentiatie te hanteren is gelegen in de kostenstructuur van het plangebied. De ongunstige verhouding uitgeefbaar- en openbaar gebied alsmede de dure kostenelementen maken dat vanaf het begin in Elst Centraal een afwijkende woningbouwdifferentiatie is gehanteerd. In het geval het aandeel goedkoop zou moeten toenemen, zal de grondexploitatie alleen binnen het financieel kader van een maximale gemeentelijke bijdrage van € 3,5 mln. gemeentelijke gerealiseerd kunnen worden, als de dichtheid (bouwhoogte) toeneemt. Maar wanneer dat leidt tot de noodzaak van overdekt parkeren, zal het positief volledig, en meer dan dat, opgaan aan de kosten van overdekt parkeren.

Huis der Gemeente

In 2007 heeft de gemeenteraad zich uitgesproken voor vestiging van het Huis der Gemeente in Elst Centraal. De onderhavige stedenbouwkundige visie hanteert vestiging van deze functie in het plangebied als uitgangspunt. De locatie biedt ruimte voor een programma van 11.000 m² bvo. Dat is voldoende om het programma voor het Huis der Gemeente zelf van 9.675 m² bvo, vermeerderd met ca. 900 m² bvo voor 600 fietsplaatsen en ca. 500 m² bvo voor aanvullende functies, in het gebouw mogelijk te maken. Het parkeren van de werknemers van de gemeente zal worden gecombineerd met de in het gebied te realiseren P&R-garage. In deze garage zullen overigens ook de parkeerfaciliteiten voor de werknemers en bezoekers van de te realiseren kantorenstrip worden gerealiseerd. Het bezoekersparkeren voor het Huis der Gemeente vindt plaats op maaiveld, direct naast het Huis der Gemeente.

Gefaseerde ontwikkeling

De ontwikkelingsstrategie Elst Centraal voorziet in een gefaseerde ontwikkeling van het plangebied, waarbij de ontwikkeling van onderdelen van het plangebied ook afhankelijk zullen zijn van ontwikkelingen in de directe omgeving van het plangebied (bedrijventerrein de Aam en het emplacement).

Financiële kaders

De uitvoering van de uitgangspunten die in de stedenbouwkundige visie zijn verwoord maakt het noodzakelijk dat:

- a. dekking aanwezig is voor het tekort op de grondexploitatie, waarbij conform de uitgangspunten van de ontwikkelingsstrategie wordt uitgegaan van een 'smalle grondexploitatie' (exclusief kosten spoorse doorsnijdingen);
- b. de kosten voor de spoorse doorsnijding (verkeers- en fietstunnel) als bovenwijkse voorziening worden behandeld;
- c. de gemeenteraad bereid is de middelen beschikbaar te stellen die voor de realisatie van het Huis der Gemeente benodigd zijn.

Voor de ontwikkeling van Elst Centraal is tot op heden als uitgangspunt gehanteerd dat het tekort van de grondexploitatie maximaal € 3,5 mln. mag bedragen. Voor het Huis der Gemeente heeft de gemeenteraad in 2007 bepaald dat de investeringskosten maximaal € 22,3 mln exclusief grond- en diverse eenmalige kosten mogen bedragen. In de kadernota 2010 heeft ons college gemeld dat de kosten voor het Huis der Gemeente met ca. € 5,0 mln. zullen stijgen, als rekening wordt gehouden met diverse ontwikkelingen. In 2006 en 2008 zijn de voor rekening van de gemeente komende kosten voor de verkeerstunnel Elst Centraal en de passerelle, onder aftrek van toegekende subsidies, bepaald op ca. € 3,3 mln (excl. overkapping perrons). Tussentijds is in de voorlopige



ontwikkelingsstrategie Elst Centraal gesignaleerd dat de netto kosten waren gestegen tot ca. 12,0 mln (excl. overkapping perrons).

Resultaat grondexploitatie

Op basis van de uitgangspunten van de ontwikkelingsstrategie Elst Centraal, de stedenbouwkundige visie Elst Centraal en het programma van eisen voor het Huis der Gemeente is de financiële uitvoerbaarheid beoordeeld. Dit levert de volgende resultaten op:

1. de grondexploitatie van de basisvariant is budgettair neutraal wanneer rekening wordt gehouden met een gemeentelijke bijdrage van € 3,5 mln p.p. 1-1-2008;
2. in het geval een onderwijsvoorziening op 'de Woongaard' wordt ontwikkeld, is een aanvullende bijdrage als gevolg van lagere grondopbrengsten en rente-effecten van € 1,1 mln p.p. 1-1-2009 noodzakelijk.

Resultaat spoorse doorsnijdingen

Op basis van de herziening van de uitgangspunten kunnen de netto-kosten van de verkeers- en fietstunnel worden bepaald op € 3,80 mln. Dit is exclusief de kosten van een loopbrug tussen de P&R-garage en de perrons van afgerond 0,6 mln. Ons college stelt zich op het standpunt dat deze kosten, als een dergelijke verbinding gewenst is, door de toekomstige eigenaar en exploitant van de (P&R-)parkeergarage gedragen zullen moeten worden. Met de Stadsregio Arnhem Nijmegen moet de afspraken over de kostenverdeling tussen Stadsregio en gemeente overigens nog wel definitief gemaakt worden. Dit kan nog van invloed zijn op de uiteindelijke hoogte van de netto voor rekening van de gemeente blijvende kosten.

Investeringsbudget Huis der Gemeente

Uitgangspunt voor de realisering van het Huis der Gemeente is nog steeds het in 2007 door de gemeenteraad vastgestelde budget van € 22,3 mln., exclusief grondkosten en eenmalige kosten, en de daaraan ten grondslag liggende uitgangspunten. In de kadernota 2010 is aan de gemeenteraad al een eerste inzicht geboden in de effecten van beleidswijzigingen en nog niet geprijsde maatregelen.

In het raadsbesluit van 2007 is gelijktijdig ook gekozen voor realisering van het Huis der Gemeente in Elst Centraal. In de kostenopbouw is destijds uitgegaan van parkeren op maaiveld. De stedenbouwkundige structuur van Elst Centraal maakt dat echter onmogelijk en gaat uit van het parkeren van werknemers in een gebouwde parkeervoorziening, gecombineerd met de P&R-parkeerplaatsen. De bouwkostenraming, die ten grondslag lag aan de kostenraming, was gebaseerd op een L-vorming gebouw. In de stedenbouwkundige visie van Elst Centraal gaat uit van een carrévorming gebouw en wordt de wenselijkheid van een markant torenelement uitgesproken. In de grondexploitatie is de grondprijs voor het Huis der Gemeente opgenomen. Deze is daarom nu benoemd als investeringspost voor het Huis der Gemeente. Daarnaast is de doorlooptijd van het project Huis der Gemeente met 1 jaar verlengd. In het budget is uitgegaan van 3 jaar (start april 2007 en oplevering april 2010). Op basis van de laatste planning blijkt de doorlooptijd 4 jaar (start mei 2009 en oplevering juli 2013). Wel is het percentage van de verwachte loon- en prijsstijgingen naar beneden bijgesteld van 5% naar 3,5%. Al met al levert deze verlening van de doorlooptijd in combinatie met de gestegen bouwkosten en kostenverhoging op van 0,3 mln. In onderstaande tabel is e.e.a. samengevat weergegeven.



Vastgesteld budget april 2007	€ 22,3
Stedenbouwkundige uitgangspunten Elst Centraal en uitwerking Dubo-maatregelen (Dubo € 0,55 mln.)	€ 1,3
Wijziging prijspeil	€ 1,2
Wijziging doorlooptijd	€ 0,3
177 parkeerplaatsen in gebouwde parkeervoorziening ipv maaiveld	€ 2,6
Totaal	€ 27,7
Grondkosten HdG	€ 1,5
Totaal kosten	€ 29,2

Deze factoren tezamen maken noodzakelijk dat de gemeenteraad wordt voorgesteld het investeringsbudget te verhogen met € 6,9 mln. beschikbaar te stellen. Omdat in de begroting voor 2010 en latere jaren al rekening is gehouden met kapitaallasten over een bedrag van € 22,3 mln verhoogd met € 3 mln als stelpost voor de grond, zijn aanvullende dekkingsmiddelen nodig ter hoogte van € 3,9 mln.

3. Doelstelling en beoogd meetbaar effect

Via de vaststelling van de stedenbouwkundige visie worden de uitgangspunten gegeven voor de op te stellen bestemmingsplannen voor het gebied. In het 1^e kwartaal 2010 zullen het voorontwerpbestemmingsplan voor de spoorzone en voor het Huis der Gemeente (inclusief P&R garage) in de inspraak worden gebracht. Daarnaast geeft deze visie de stedenbouwkundige uitgangspunten voor de ontwikkeling van het Huis der Gemeente. De in deze visie opgenomen uitgangspunten zullen overigens verder worden uitgewerkt in een beeldkwaliteitsplan. De stedenbouwkundige visie moet resulteren in start van de realisatie eind 2011 van zowel de spoorzone, Huis der Gemeente als de P&R-garage.

4. Argumenten en alternatieven

De stedenbouwkundige visie voor Elst Centraal beschrijft de stedenbouwkundige randvoorwaarden waaraan de verdere ontwikkeling van Elst Centraal moet voldoen. De stedenbouwkundige visie biedt op drie onderdelen inzicht in mogelijke alternatieven, te weten:

- ontwikkeling van een onderwijsvoorziening op een deel van de locatie 'de Woongaard';
- realisering van een verdiept oostelijk plein;
- een alternatieve locatie voor het Huis der Gemeente.

Ad a. In de ontwikkelingsstrategie wordt rekening gehouden met de mogelijkheid van het realiseren van een onderwijsvoorziening, in combinatie met woningbouw, op de locatie 'de Woongaard'. Een eerste ruimtelijke verkenning heeft duidelijk gemaakt dat realisering van een onderwijsvoorziening ruimtelijk mogelijk is en, in relatie tot de ontwikkelingen in de Westeraam, zelfs wenselijk is. Realisering van een onderwijsvoorziening heeft echter wel een nadelige invloed op de grondopbrengsten. Naar verwachting zullen deze daardoor dalen met ca. € 1,3 mln. In de basisvariant van de stedenbouwkundige visie is daar geen rekening mee gehouden.

Ad b. Bij de opstelling van de stedenbouwkundige visie zijn voor de fietstunnel twee varianten onderzocht. De in de stedenbouwkundige visie opgenomen basisvariant voorziet in de aanleg van een plein op maaiveld aan de oostzijde van het spoor en waarbij het plein wordt doorsneden door de fietstunnel. Als alternatief is een verdiept oostelijk plein onderzocht. Dit biedt de mogelijkheid om op een organische wijze de fietstunnel te verbinden met de openbare ruimte en de aanpalende bebouwing.



Stedenbouwkundig verdient de variant met het verlaagde plein de voorkeur omdat daardoor bebouwing en stationsentree op een haast organische wijze met elkaar worden verbonden. Het nadeel is echter dat de aanleg van een verdiept plein als gevolg van de hoge grondwaterstand in het gebied hoge meerkosten (ca. € 3,5 mln) met zich meebrengt. Daarom legt ons college de stedenbouwkundige visie met aan de oostzijde een plein op maaiveld als basisvariant aan uw raad voor. Als de gemeenteraad de voorkeur geeft aan het verdiepte plein, is dit alleen mogelijk als het financiële kader voor Elst Centraal wordt vergroot.

Ad c. Ons college gaat uit van een snelle ontwikkeling van het Huis der Gemeente. Belangrijke voorwaarde daarvoor is dat zo spoedig mogelijk zekerheid bestaat over de beschikbaarheid van de daarvoor benodigde grondpositie en realisatie van de P&R-parkeergarage. Over beide onderwerpen wordt op dit moment nog onderhandeld tussen NS Poort en de gemeente. Het college wil in haar handelen niet volledig afhankelijk zijn van NS Poort, daarom is in het kader van de opstelling van de definitieve ontwikkelingsstrategie onderzocht of er een alternatieve locatie in het plangebied beschikbaar is. Uit de stedenbouwkundige analyses is gebleken dat de locatie 'het Klooster' daarvoor geschikt is. De uitwerking daarvan is als alternatieve invulling voor de locatie het Klooster verwerkt in de stedenbouwkundige visie.

Wanneer met NS Poort niet op korte termijn overeenstemming wordt bereikt over de overdracht van de grondposities van NS Poort en de realisatie van de P&R garage, wil ons college op deze alternatieve locatie het Huis der Gemeente, inclusief de daarvoor benodigde parkeercapaciteit, realiseren. Om geen verdere vertraging bij het opstellen van het bestemmingsplan voor het Huis der Gemeente en de ontwikkeling van het Huis der Gemeente op te lopen, moet deze keuze eind dit jaar door ons college worden gemaakt. Het is daarom noodzakelijk dat de gemeenteraad instemt met deze alternatieve ontwikkeling.

5. Hoe gaan we dat bereiken en is evaluatie nodig?

Na vaststelling van de stedenbouwkundige visie zullen de onderdelen spoorzone en Huis der Gemeente (inclusief P&R parkeren) worden vertaald in twee afzonderlijke voorontwerpbestemmingsplannen. Deze zullen naar verwachting in het 1^e kwartaal 2010 in procedure worden gebracht. Verder zal de grondexploitatie voor de 1^e fase Elst Centraal in februari ter vaststelling aan de gemeenteraad worden aangeboden.

6. Communicatie

De direct omwonenden zijn direct na de besluitvorming door het college op 4 november jongstleden via een brief geïnformeerd over planontwikkeling Elst Centraal. Zij zijn daarin ook gewezen op de behandeling van de stedenbouwkundige visie op 11 november 2009 in de commissie Ruimte. Ook zijn deze belanghebbenden gevraagd of zij willen meedenken en –praten over de verdere planontwikkeling. In week 46 worden andere belanghebbenden via een nieuwsbrief geïnformeerd. Na vaststelling door de gemeenteraad zal de communicatie zich in eerste instantie verder richten op het informeren van de relevante externe en interne omgeving van het plan. Voor de onderdelen van het plan, waarvoor op korte termijn voorontwerpbestemmingsplannen ter inzage worden gelegd, zullen de inspraakmomenten ook worden gebruikt om verder te peilen of belanghebbenden betrokken wil worden bij de verdere planuitwerking.

7. Kosten, baten en dekking

De kosten en opbrengsten van de stedenbouwkundige visie zijn vertaald in de globale grondexploitatie Elst Centraal. Daaruit blijkt dat de bijdrage van de gemeente ter hoogte van € 3,5 mln. (zoals reeds enkele jaren geleden besloten) voldoende is om te komen tot een budgettair neutrale ontwikkeling. Niet begrepen in dit saldo zijn de eerder als historische plankosten aangemerkte en reeds afgeboekte voorbereidingskosten ad € 1,0



mln. Het tekort op de spoorse doorsnijdingen beloopt in totaal een bedrag van € 3,80 mln. Wij stellen u voor dit bedrag te onttrekken aan de bestemmingsreserve bovenwijkse voorzieningen. Voor de benodigde aanvullende middelen voor het Huis der Gemeente is de algemene reserve de meest geëigende post om in de dekking te voorzien.

HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN WETHOUDERS,
de gemeentesecretaris,

de burgemeester,

Th.M.M. Hoex.

E. Tuijnman.

8. Relevante stukken

1. Stedenbouwkundige visie Elst Centraal d.d. 3 november 2009
2. Financieel kader Elst Centraal, november 2009 (**VERTROUWELIJK**)
3. Grondexploitatie Elst Centraal, november 2009 (**VERTROUWELIJK**)

Portefeuillehouder: F.M.J. van Rooijen

Behandelend ambtenaar voor technische vragen: H. Savelkoul, tel.: (0481) 362300,
email: h.savelkoul@overbetuwe.nl

