

Memo Herziening grondexploitatie Stationsplein West G071

Aan : Raadsleden gemeente Overbetuwe
Van : Het college van burgemeester en wethouders
Ons kenmerk : 20bij14356
Datum : 11 november 2020

Aanleiding herziening grondexploitatie Stationsplein-West

In 2018 en 2019 zijn een aantal schouwen georganiseerd waar gemeente samen met burgers en belangenorganisaties, zoals Wijkplatform Oost en de Fietzersbond, het gebied rondom het station hebben bekeken en besproken. Hierin is naar voren gekomen dat de westzijde een aandachtspunt is voor verkeersveiligheid en –leefbaarheid. Ook is tijdens de werksessies voor de belangrijkste belanghebbenden inzake Rijnstate gebleken dat er veel aandacht gevraagd wordt voor de veiligheid van fietsers en voetgangers vanuit de Oude Aamsestraat naar de Johan de Wittstraat en naar de oostzijde van het station.

Bij Stationsplein West zijn veel verschillende fietsbewegingen. Door middel van visuele tellingen en waarnemingen is geanalyseerd welke fietsbewegingen hier daadwerkelijk gemaakt worden (rapport Visuele fietstellingen, Mobycon, december 2019 (20bij14357)). Het blijkt vooral te gaan om stations gerelateerd fietsverkeer vanuit de Van Oldenbarneveltstraat en Oude Aamsestraat dat problemen ondervindt op het laatste/eerste deel van hun fietsroute.



Figuur: woningbouw tbv huidige grondeexploitatie



De huidige grondexploitatie G 071 gaat uit van de realisatie van een woningbouw-ontwikkeling van 33 appartementen, waarvan 14 in de sociale huur, welke in samenwerking met Vivare gerealiseerd zou worden.

Momenteel heeft grondcomplex G 071 Stationsplein West een negatief saldo van: € 163.958.

Na realisatie van deze appartementsgebouwen is er geen fysieke ruimte meer over in de openbare ruimte om aanpassingen te doen ter verbetering van de verkeersveiligheid en – leefbaarheid aan de westzijde van het station.

Verbeteren verkeersveiligheid en bereikbaarheid Stationsplein-West

Om de verkeersveiligheid en bereikbaarheid te verbeteren is de oude ontwikkelstrategie van 2016 losgelaten. In de huidige actualisatie van de ontwikkelingsvisie 2020 wordt de ruimte aan de voorzijde van het station, geheel en volledig, benut voor het versterken van de verkeersveiligheid en –leefbaarheid en het verbeteren van de bereikbaarheid van het station. Hierin staat de veiligheid voor fietsers en voetgangers voorop. De ruimte voor het station is gebruikt voor het inpassen van een vrijliggend fietspad, zoals deze reeds aan de oostzijde is ingepast.

De verkeersstromen aan de westzijde worden gescheiden om een nieuw te realiseren groen middengebied heen. Fietsers en voetgangers hoeven bij het oversteken per wegdeel nog maar één zijde in de gaten te houden, zodat het verkeer overzichtelijker wordt voor fietsers en voetgangers om veilig over te steken.



Figuur: uitsnede Stationsplein-West

Beschrijving verkeersmaatregelen om veiligheid en bereikbaarheid te verbeteren:

- Het meer verleiden/stimuleren van fietsers tussen het station en de Van Oldenbarneveltstraat om gebruik te maken van de brug over de fietsonderdoorgang, door middel van een tweerichting vrijliggend fietspad;
- Dit vrijliggende fietspad sluit aan bij de verkenningen van de Provincie betreffende de snelfietsroute Arnhem – Nijmegen;
- Het middengebied wordt aanzienlijk breder gemaakt met toevoeging van groen;
- De rijbanen van het autoverkeer worden gescheiden om het middengebied heen. Fietsers en voetgangers hoeven bij het oversteken per wegdeel nog maar één zijde in de gaten te houden, zodat het verkeer overzichtelijker wordt voor fietsers en voetgangers;
- In het groene middengebied worden opstelplaatsen gecreëerd voor fietsers vanuit de Oude Aamsestraat naar het station, zodat het oversteken overzichtelijker en veiliger wordt;
- Er is er heldere en doorgaande fietsroute vanaf de Oude Aamsestraat naar de fietsonderdoorgang. De schoolgaande kinderen vanuit Elst-Zuid (De Wuurde en Brienenshof) die richting de scholen Lyceum/Westeraam fietsen maken ook gebruik van de opstelplaatsen die in het groene middengebied worden gecreëerd om over te steken richting brug en fietsonderdoorgang. Dit tweerichting vrijliggende fietspad is ook in omgekeerde richting te benutten om vanaf de Johan de Wittstraat het station te bereiken zonder de auto's op de Van Oldebarneveltstraat te moeten passeren.
- Vanuit de fietsonderdoorgang naar het station, zal de fietser eerst rechts worden geleid over het tweerichting vrijliggende fietspad, naar de brug over de fietsonderdoorgang heen, naar de voorzijde van het station en de fietsparkeerplaatsen.
- Door de bushalte aan de voorzijde van het station te positioneren, heeft de voetganger een vrij zone (zonder fietsers) naar het station.
- Door de kiss&ride plekken te positioneren op de plek van de oude bushalte kunnen 5 plekken meer worden gecreëerd.
- In overleg met de bewoners kan de bestaande autoknip in de Oude Aamsestraat worden verplaatst naar de aansluiting nabij de bushalte. Dit betekent dat automobilisten uit de ongeveer 20 bestaande woningen aan de Grote Laak (en eventueel nog te realiseren nieuwe woningen) de auto-aansluiting richting het station niet meer verplicht hoeven te gebruiken en dat ze hun straat via de Taminiausingel of Eshofsestraat kunnen (moeten) verlaten. Dit maakt de aansluiting van de Oude Aamsestraat op het Stationsplein-west veiliger en overzichtelijker voor fietser en voetgangers.

De ruimte tussen de rijbanen wordt opgevuld door groen, zodat hiermee tevens het stationsgebied een kwalitatieve impuls verkrijgt en meer aansluit bij de groene structuur van de groene verbindingsas tussen het centrum van Elst en de op- en afrit van de snelweg A325. Tevens gaat de voorzijde van het station zich nu meer ontwikkelen tot een volwaardig stationsplein.

De westzijde wordt aangevuld met twee woonkavels in de schaal van de omgeving. De dorpse karakteristiek wordt hiermee aangevuld.

Financiële consequenties herziening grondexploitatie Stationsplein West

De herziening van de ontwikkelingsvisie 2020 van Stationsplein West ten behoeve van het versterken van de fietsveiligheid en de bereikbaarheid van de westzijde van het station Elst heeft financiële consequenties. Hieronder worden de financiële consequenties uiteengezet.

De nu in de P&C cyclus meegenomen grondexploitatie heeft een negatief resultaat van € 163.958,-. Voor dit verlies is een voorziening getroffen. De aangepaste grondexploitatie 'Herziening grondexploitatie Elst Centraal Stationsplein West G 071 (20bij14488)' heeft een resultaat van € 689.733,- negatief. Hiermee verslechtert het resultaat met € 525.775,-.

Bovengenoemde resultaatsverslechtering komt doordat nog slechts 2 kavels worden uitgegeven. In de huidige grondexploitatie is het uitgangspunt dat nog 33 appartementen worden ontwikkeld. De grondopbrengsten nemen hierdoor met € 549.776,- af van € 954.726,- naar € 404.950,-. Daarnaast is door een extern bureau een kostenraming opgesteld voor het nieuwe openbare gebied dat ontwikkeld zal worden. Hierbij gaat het onder andere om de vrijliggende fietspaden ten behoeve van de fietsveiligheid en aanpassingen in het openbaar gebied ten behoeve van de verkeersveiligheid en leefbaarheid. Deze kosten zijn nagenoeg gelijk aan de werkzaamheden in het openbaar gebied in de huidige grondexploitatie, welke voornamelijk gericht waren om de toen geplande woningen te ontsluiten en parkeren mogelijk te maken. Wel worden er € 25.000,- minder aan civieltechnische plankosten gemaakt dan in de huidige grondexploitatie is geraamd.

Herziening grondexploitatie Stationsplein West

Het resultaat van 'Herziening grondexploitatie Elst Centraal Stationsplein West G 071' (20bij14488) is dus € 525.775 nadeliger geworden hetgeen betekent dat de voorziening verliesgevend complexen met dit bedrag moet worden opgehoogd. Deze aanvullende storting zal worden verwerkt in de jaarstukken 2020.

Gezocht wordt naar subsidieprogramma's om het tekort terug te dringen.