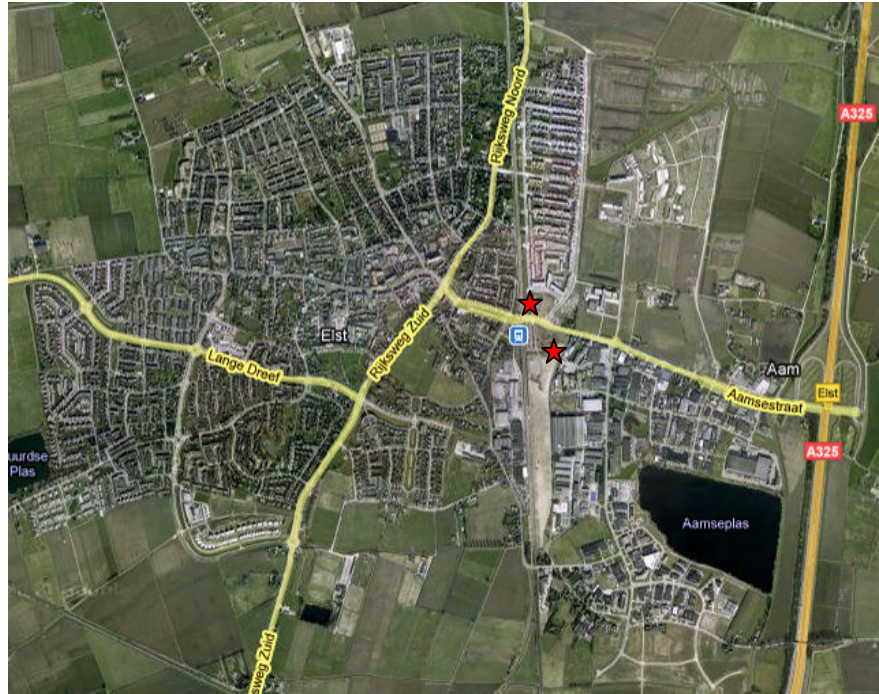


GEMEENTE OVERBETUWE

**Ruimtelijke onderbouwing Elst Centraal,
tijdelijke voorzieningen**

Toelichting

1.	INLEIDING.....	3
1.1.	Aanleiding.....	3
1.2.	Ligging plangebied	3
1.3.	Geldend bestemmingsplan.....	4
1.4.	Leeswijzer	5
2.	BESTAANDE SITUATIE	6
2.1.	Ruimtelijke & functionele structuur.....	6
3.	BELEIDSKADER.....	8
3.1.	Provinciaal beleid	8
3.2.	Gemeentelijk Beleid	9
4.	PLANBESCHRIJVING	10
5.	MILIEU- & OMGEVINGSASPECTEN.....	12
5.1.	Milieu	12
5.2.	Archeologie	14
5.3.	Flora & fauna.....	14
5.4.	Waterhuishouding	16
6.	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	17
7.	OVERLEG & INSPRAAK.....	18
7.1.	Overleg	18



Globale ligging plangebied in groter verband (rode sterren)

Bron: <http://maps.google.nl>

1. INLEIDING

1.1. Aanleiding

De gemeente Overbetuwe wil het gebied aan weerszijden van de spoorlijn Arnhem - Nijmegen ter hoogte van station Elst tot ontwikkeling brengen. Binnen de Stadsregio Arnhem - Nijmegen is het station Elst namelijk een belangrijke halte op de spoorlijn Arnhem - Nijmegen en de potentie van het gebied rondom het station wordt op dit moment niet benut.

Om alle ontwikkelingen in het gebied te kunnen faciliteren en een goede aansluiting tussen de verschillende gebieden te bewerkstelligen, heeft de gemeente Overbetuwe een stedenbouwkundige visie op laten stellen (vastgesteld op 24 november 2009). Deze visie is een resultante van actuele ontwikkelingen en discussies (spoorzone, woningmarkt, exploitatie, wijzigingen in deelnemende partijen en inpassing Huis der Gemeente). Hierin wordt een breed kader geschapen voor de ontwikkeling van Elst Centraal.

Een deel van het gebied rondom het station wordt gebruikt voor de bouw van het nieuwe gemeentehuis van de gemeente Overbetuwe. Deze komt op de locatie van het bestaande parkeerterrein en de bestaande stationsfietsenstalling. Het bestaande parkeerterrein (capaciteit circa 360 auto's) zal verplaatst worden naar het oosten, binnen de plangrens van Elst Centraal. De capaciteit van het parkeerterrein zal daarbij ten minste gelijk blijven. Hetzelfde geldt voor de te verplaatsen stationsfietsenstalling (capaciteit circa 400 fietsen), ook deze capaciteit zal niet afnemen. Deze voorzieningen zullen dan ook verplaatst moeten worden.

In afwachting van de definitieve locatie van het parkeerterrein en de fietsenstalling zal de komende tijd gebruik moeten worden gemaakt van tijdelijke oplossingen; de fietsenstalling verhuist naar een locatie aan de noordzijde van de Nieuwe Aamsestraat en het autoparkeerterrein verhuist naar het gebied ten oosten van het bestaande parkeerterrein.

Voor deze gronden zijn binnen de bestemmingen in het geldende bestemmingsplan geen mogelijkheden opgenomen voor de bouw van (tijdelijke) parkeervoorzieningen voor auto's en fietsen. Daarom zal het huidige planologische regime aangepast moeten worden. De gemeente wil daarom zichzelf een buitenplanse omgevingsvergunning verlenen om van het bestemmingsplan te kunnen afwijken.

1.2. Ligging plangebied

Het plangebied is gelegen ten oosten van station Elst en bestaat uit 2 deelgebieden:

- de fietsenstalling komt langs het spoor ten noorden van de Nieuwe Aamsestraat;
- het parkeerterrein komt ten oosten van het bestaande parkeerterrein aan de zuidzijde van de Nieuwe Aamsestraat.



Globale begrenzing plangebied (rode omkadering)
Bron: <http://maps.google.nl>

1.3. Geldend bestemmingsplan

Voor het plangebied geldt het bestemmingsplan 'Bedrijvenpark De Aam', vastgesteld door de gemeenteraad van de voormalige gemeente Elst op 28 april 1992 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Gelderland op 8 december 1992.

Het deel van het plangebied waar het tijdelijke parkeerterrein voor auto's wordt gerealiseerd heeft grotendeels de bestemming 'Bedrijfsdoeleinden' (artikel 2). Binnen deze bestemming is het alleen toegestaan de gronden te gebruiken ten behoeve van bedrijven die in de bij het bestemmingsplan opgenomen bedrijvenlijst zijn opgenomen. De aanleg van een parkeerterrein voor het station is binnen deze bestemming niet toegestaan. Het zuidelijk deel valt binnen de bestemming 'Verkeersdoeleinden – spoorweg' (artikel 7). Binnen deze bestemming is het wel toegestaan de gronden te gebruiken ten behoeve van parkeerterrein voor het station.

Het deel van het plangebied waar de tijdelijke fietsenstalling wordt gerealiseerd heeft grotendeels de bestemming 'Groen' (artikel 9) en de

bestemming 'Bedrijfsdoeleinden' (artikel 2) en voor een klein deel de bestemmingen 'Sociaal-culturele doeleinden' (artikel 5) en 'Verkeersdoeleinden – spoorweg' (artikel 7). De aanleg van een fietsenstalling ten behoeve van het station is niet mogelijk binnen de bestemmingen 'Groen', 'Sociaal-culturele doeleinden' en 'Bedrijfsdoeleinden'.

Om het tijdelijke parkeerterrein voor auto's en de tijdelijke fietsenstalling mogelijk te maken, wordt daarom een procedure voor een buitenplanse omgevingsvergunning ex artikel 2.12 lid 1 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) doorlopen.

1.4. Leeswijzer

In deze toelichting komen achtereenvolgens de volgende aspecten aan de orde:

- In hoofdstuk 2 wordt de bestaande situatie beschreven;
- In hoofdstuk 3 volgt vervolgens een beschrijving van het beleidskader dat van toepassing is op het plan;
- In hoofdstuk 4 wordt het bouwplan beschreven;
- In hoofdstuk 5 worden de relevante milieu- en omgevingsaspecten behandeld;
- In hoofdstuk 6 komt de economische uitvoerbaarheid aan bod;
- In hoofdstuk 7 tenslotte worden de resultaten uit overleg en inspraak behandeld.

2. BESTAANDE SITUATIE

In dit hoofdstuk wordt een kenschets gegeven van de bestaande ruimtelijke en functionele structuur in en om het plangebied.

2.1. Ruimtelijke & functionele structuur

Locatie fietsenstalling

De locatie waar de tijdelijke fietsenstalling is geprojecteerd is op dit moment in gebruik als groenstrook, parkeerterrein en ten behoeve van een langzaamverkeersverbinding tussen de Nieuwe Aamsestraat en het Aamsepad. Een deel van het plangebied dient als talud voor de spoorweg en er bevinden zich enkele bomen in het plangebied. Aangrenzend aan dit deelgebied is een bedrijfspand gelegen.



Locatie parkeerterrein

De locatie waar het tijdelijke parkeerterrein is geprojecteerd, ligt op dit moment braak. Doordat er al langere tijd niets met het perceel is gebeurd, is er beplanting gaan groeien in de vorm van bomen en enkele bosschages. Direct ten oosten van het plangebied ligt de woning Nieuwe Aamsestraat 26 en tegenover de nieuwe inrit ligt de woning Nieuwe Aamsestraat 13a.



Zicht op oostzijde plangebied vanaf de Aamsestraat in zuidelijke richting met links de woning Nieuwe Aamsestraat 26



Zicht op westzijde plangebied vanaf de Nieuwe Aamsestraat in zuidelijke richting

3. BELEIDSKADER

In dit hoofdstuk worden de ruimtelijke beleidskaders voor de beoogde ontwikkeling aangegeven.

3.1. Provinciaal beleid

Streekplan Gelderland 2005

Het Streekplan Gelderland 2005 is door Provinciale Staten van Gelderland op 29 juni 2005 vastgesteld. Het streekplan geeft – in provinciaal perspectief – op hoofdlijnen aan waar welke ontwikkelingen gewenst zijn. De ruimtelijke kenmerken en kwaliteiten spelen daarbij een bepalende rol.

De gemeente Overbetuwe behoort tot de Stadsregio Arnhem - Nijmegen. Deze regio beschikt over een stedelijke dynamiek door onder andere de ligging aan een aantal belangrijke internationale hoofdverbindingen. Een van de aandachtspunten voor de verdere ontwikkeling van de Stadsregio tot stedelijk netwerk is stedelijke transformatie, met als doel door een gerichte kwaliteitsimpuls in het bestaand stedelijk gebied de Stadsregio verder te ontwikkelen als een aantrekkelijke regio voor huishoudens, bedrijven en bezoekers.

Ter versterking van het rode raamwerk wordt in beginsel gekozen voor het beter, efficiënter en hoogwaardiger benutten van het bestaand stedelijk gebied, de reeds geplande uitbreidingen en de meest kansrijke knooppunten. Station Elst is één van die knooppunten en de StadsregioRail is de ruggengraat voor de stedelijke ontwikkeling in de Stadsregio. De stations aan het spoor kunnen zich ontwikkelen tot een brandpunt van stedelijke functies, waarin naast wonen en werken ook plaats is voor publieksintensieve voorzieningen, zoals het Huis der Gemeente en de toekomstige Park & Ride (P&R) ten zuiden daarvan.

Tijdens de bouw van het Huis der Gemeente, die is voorzien op de locatie van het bestaande parkeerterrein en de bestaande stationsfietsenstalling, moeten er tijdelijke voorzieningen komen ten behoeve van het station. Dit blijft immers gewoon open tijdens de bouwwerkzaamheden in de omgeving.

Ruimtelijke Verordening Gelderland

Op 15 december 2010 hebben Provinciale Staten van Gelderland de Ruimtelijke Verordening Gelderland (RVG) vastgesteld en deze is op 2 maart 2011 in werking getreden. In een provinciale ruimtelijke verordening ex artikel 4.1 Wro worden regels gesteld ten aanzien van de inhoud, toelichting of onderbouwing van ruimtelijke plannen. De RVG vormt een beleidsneutrale vertaling van het in het Streekplan Gelderland

2005 en de beleidsuitwerkingen daarvan verwoorde beleid. Hier is verder geen nieuw beleid aan toegevoegd.

Het plangebied is volgens de RVG gelegen binnen bestaand stedelijk gebied. Binnen deze gebieden is nieuwe bebouwing ten behoeve van wonen en werken toegestaan. Het tijdelijke parkeerterrein en de tijdelijke fietsenstalling zijn functies die ten dienste staan van het station(sgebouw) van Elst.

Hiermee is de realisatie van een tijdelijk parkeerterrein en een tijdelijke fietsenstalling passend binnen het provinciale beleidskader.

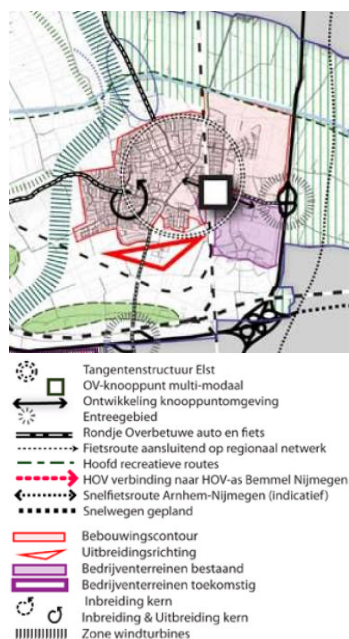
3.2. Gemeentelijk Beleid

Toekomstvisie+

De Toekomstvisie+ is vastgesteld op 8 september 2009 en is een overkoepelend beleidsdocument dat richting geeft aan het beleid en handelen van de gemeente Overbetuwe.

Overbetuwe zet zich in voor het verbeteren van de doorstroming van het verkeer door het breder inzetten en inpassen van de knooppuntenbenadering bij de entreegebieden om zo een meerwaarde te verkrijgen ten gunste van mobiliteit, landschap en milieuhygiëne.

In het gebied Elst Centraal ter hoogte van station Elst wil de gemeente met de knooppuntenbenadering - door efficiënt ruimtegebruik, functiemenging en gebruik te maken van verschillende vervoersverbindingen - synergie tussen activiteiten verwezenlijken.



Verbeteren en optimaliseren openbaar vervoernetwerk

Er ligt een opgave bij de stationslocaties Elst en station Zetten-Andelst. Deze twee locaties zijn op de visiekaart aangeduid met 'OV-knooppunt multi-modaal'. Station Elst (en omgeving) wordt verder ontwikkeld tot een netwerkstation; een aantrekkelijk stationsgebied met o.a. de functies wonen, werken en parkeren.

Stations moeten goed ontsloten zijn voor voor- en natransport naar het centrum en de snelwegen, voor zowel auto-, als busverkeer. Hierbij moet ook voldoende en veilige stallingsruimte voor fietsen beschikbaar zijn.

De tijdelijke voorzieningen voor auto's en fietsen zijn nodig om de realisatie van het stedelijk knooppunt mogelijk te maken. Het station blijft tijdens de bouw gewoon open.

Hiermee past het voornemen binnen het gemeentelijke beleidskader.

4. PLANBESCHRIJVING

Het plan bestaat uit de realisatie van een tijdelijke fietsenstalling en een tijdelijk parkeerterrein.

Fietsenstalling

De precieze vormgeving van de tijdelijke fietsenstalling is nog niet bekend maar de capaciteit van circa 500 stallingsplaatsen zal een vergroting betekenen ten opzichte van de huidige circa 400 stallingsplaatsen ten zuiden van de Nieuwe Aamsestraat. De bestaande beplanting op deze locatie zal verwijderd worden en de bestaande langzaamverkeersverbinding tussen de Nieuwe Aamsestraat en het Aamsepad zal, al dan niet in aangepaste vorm, gehandhaafd blijven. De bovengrond zal maximaal 50 cm ontgraven worden om de fietsenstalling te kunnen aanleggen.



Parkeerterrein

Het plan voorziet in de aanleg van een parkeerterrein voor maximaal circa 360 personenauto's. Dit is gelijk aan de capaciteit van het huidige parkeerterrein. Om de aanleg mogelijk te maken worden alle aanwezige bomen op maaiveldniveau gekapt en wordt het overige aanwezig groen tot op maaiveld verwijderd, waarbij de stronken/ wortels in de grond achter blijven. Dit in verband met de aanwezige bodemverontreiniging.

Vervolgens wordt een grondscheidend doek over het gehele oppervlak van het parkeerterrein aangebracht en wordt hier een zand- en verhardingslaag op aangebracht.



5. MILIEU- & OMGEVINGSASPECTEN

5.1. Milieu

Bodem

Fietsenstalling

Ten behoeve van de tijdelijke fietsenstalling zal de aanwezige bovengrond maximaal circa 50 cm worden ontgraven. De vrijkomende grond zal op locatie worden onderzocht om de afzetmogelijkheden te kunnen bepalen.

Het plangebied wordt op basis hiervan uit milieuhygiënisch opzicht geschikt geacht voor de tijdelijke bestemming.

Parkeerterrein

De bodem waarop het tijdelijke parkeerterrein komt, is verontreinigd. De grond is nog niet gesaneerd. De gemeente kiest voor de aanpak 'weg te blijven' van de verontreiniging die nog aanwezig is vanwege de kans tegen een asbestverontreiniging aan te lopen. De gemeente bouwt alleen maar op, bovenop het maaiveld zoals dat er nu ligt.

Hiertoe kiest de gemeente de volgende aanpak:

- Het kappen van de aanwezige bomen op maaiveldniveau, zo laag mogelijk bij de grond;
- Het verwijderen van het aanwezig groen tot op maaiveld, waarbij de stronken/ wortels in de grond achterblijven;
- Het inkorten van de aanwezige peilbuizen tot op maaiveldniveau en vervolgens afdoppen. De locaties voor de peilbuizen worden ingemeten;
- Het aanbrengen van grondscheidend doek over het gehele oppervlak;
- Het aanbrengen van een laag schoon zand circa 10 cm bovenop het maaiveld en verdichten;
- Het aanbrengen van een laag menggranulaat circa 20 cm (hergebruik van huidige P+R) en verdichten.

Wanneer er te zijner tijd wat 'verzakkingen' ontstaan, kunnen deze eenvoudig uitgevuld worden met extra menggranulaat.

Het aspect bodem vormt hiermee geen belemmering voor de realisatie van het initiatief.

Industrielawaai

DGMR Industrie, Verkeer en Milieu bv heeft een akoestisch- en luchtkwaliteitsonderzoek (nr. M.2007.5652.23.R001, d.d. 14 april 2011)

uitgevoerd ten behoeve van het ontwikkelen van het tijdelijke parkeerterrein op een locatie die is gelegen ten oosten van het station Elst en ten westen van de woning Nieuwe Aamsestraat 26. De aanleiding voor het inrichten van deze tijdelijke parkeerplaats is het bouwrijp maken van de grond voor het Huis der Gemeente dat op het huidige parkeerterrein bij het station is geprojecteerd.

Uit het akoestisch onderzoek kan worden geconcludeerd dat de nieuwe locatie van de parkeerplaats in redelijke mate geluidsinvloed uitoefent op de gevel van bestaande woningen van derden, die zijn gelegen aan de Nieuwe Aamsestraat.

Toetsing van de optredende geluidsniveaus ($L_{Ar,LT}$ en L_{Amax}) aan de geluidsgrenswaarden die worden gesteld in het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer (= Activiteitenbesluit) levert geen overschrijding op.

Ten aanzien van het maximale geluidsniveau L_{Amax} wordt opgemerkt dat de geluidsbelasting in ontvangerpunt 03 "Nieuwe Aamsestraat 26 zg", in de nachtperiode net voldoet aan de grenswaarde van 60 dB(A). De maatgevende bron is het normaal sluiten van een portier van een representatieve personenauto. Deze is op het parkeerterrein gemodelleerd op de akoestisch gezien meest ongunstige ligging ten opzichte van de woning. Van deze berekende specifieke "worst case" situatie mag worden aangenomen dat deze in de praktijk maar zelden wordt gerealiseerd.

Toetsing van de optredende equivalente geluidsniveaus aan de geluidsgrenswaarden die worden gesteld in Circulaire geluidhinder wegverkeer van en naar de inrichting van 29 februari 1996 levert evenmin een overschrijding op.

Het aspect industrielawaai vormt geen belemmering voor de realisatie van het initiatief.

Luchtkwaliteit

DGMR Industrie, Verkeer en Milieu bv heeft een akoestisch- en luchtkwaliteitsonderzoek (nr. M.2007.5652.23.R001, d.d. 14 april 2011) uitgevoerd ten behoeve van het ontwikkelen van het tijdelijke parkeerterrein.

Op basis van de in het kader van het luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerde berekening kan geconcludeerd worden dat het voorgenomen plan Niet in betekenende mate (NIBM) bijdraagt aan de luchtkwaliteit. Ook de grenswaarde voor het 24-uursgemiddelde concentratie PM_{10} wordt niet overschreden. In de ruimtelijke onderbouwing kan voldoende gemotiveerd worden waarom het plan kan worden gerealiseerd.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		381
Aandeel vrachtverkeer		0,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,30
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,09
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

De tijdelijke fietsenstalling is uiteraard (bijna) niet van invloed op de luchtkwaliteit.

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de realisatie van het initiatief.

Externe Veiligheid

Externe veiligheid gaat over het beheersen van de risico's die ontstaan voor de omgeving bij het gebruik, de opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen als vuurwerk, lpg en munitie over weg, water en spoor en door buisleidingen.

Een parkeerterrein en een fietsenstalling zijn geen gevoelige bestemmingen waar mensen langere tijd verblijven zodat het aspect externe veiligheid niet nader beschouwd hoeft te worden.

5.2. Archeologie

Zoals eerder aangegeven in de subparagraaf over bodem wordt er alleen bovenop het maaiveld gebouwd en vinden er geen bodemroerende activiteiten plaats.

Het aspect archeologie vormt daarom geen belemmering voor de realisatie van het initiatief.

5.3. Flora & fauna

Consulmij heeft in het kader van de realisatie van Elst-Centraal reeds een natuurwaardenonderzoek (nr. HP.09.00020, d.d. juli 2009) uitgevoerd voor beide delen van het plangebied.

Conclusies

Vanwege de afstand tot de Ecologische hoofdstructuur (EHS) en beschermde natuurgebieden (Natura 2000-gebieden), kunnen effecten

op deze gebieden geheel worden uitgesloten. Een toets aan de beschermingsformules is niet noodzakelijk.

Omdat voor de realisatie van het tijdelijke parkeerterrein en de tijdelijke fietsenstalling geen bestaande gebouwen gesloopt hoeven te worden, hoeft geen nader onderzoek uitgevoerd te worden naar vleermuizen.

Als er ingrepen in het slootprofiel plaats zullen vinden, dan zal door middel van een nader onderzoek vastgesteld moeten worden of in de sloten van het plangebied vissen en amfibieën voorkomen die beschermd zijn. Dit is niet het geval. Afhankelijk van die resultaten is een ontheffing mogelijk noodzakelijk.

In het kader van de soortbescherming (Flora- en faunawet (Ffw)) hoeft er voor de overige soorten geen ontheffingsaanvraag ex artikel 75 Ffw worden aangevraagd omdat:

- de in het plangebied aanwezige soorten planten en dieren niet wettelijk zijn beschermd;
- voor de mogelijk aanwezige beschermde soorten (muizen) een vrijstelling van de ontheffingsplicht geldt (categorie 1);
- de (mogelijk) in het plangebied voorkomende beschermde soorten die onder een strenger beschermingsregime vallen (categorie 2 en 3), i.c. de vogels en de vleermuizen, niet worden verstoord.

Aanbevelingen

Nader onderzoek watergebonden soorten (amfibieën en vissen)

Als voor de realisatie van het voorgenomen plan ingrepen in het slootprofiel noodzakelijk zijn, dan moet nader worden onderzocht of in de watergangen beschermde amfibieën en vissoorten aanwezig zijn.

Als er wel beschermde soorten worden aangetroffen, moet alsnog een ontheffing ex artikel 75 van de Flora- en faunawet worden aangevraagd.

Vogels

Het rooien van de bomen en struiken en grondwerkzaamheden wordt bij voorkeur buiten (voor of na) het broedseizoen van de vogels uitgevoerd. Als globale indicatie voor het vogelbroedseizoen kan de periode 15 maart - 15 juli worden gehanteerd.

Door middel van een beknopte veldinventarisatie kort voor de uitvoering van de werkzaamheden, kan de zekerheid worden verkregen, dat er geen broedende vogels in of rond het plangebied aanwezig zijn.

Het aspect flora en fauna vormt geen belemmering voor de realisatie van het initiatief.

5.4. Waterhuishouding

Beleidskader

De watertoets komt voort uit de afspraken in de Startovereenkomst Waterbeheer 21^e eeuw en is vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

Met ingang van 22 december 2009 is het Waterbeheerplan 2010 - 2015 'Werken aan een veilig en schoon rivierenland' bepalend voor het waterbeleid van het Waterschap Rivierenland, de waterbeheerder ter plaatse, heeft een werkingsduur tot eind 2015.

Met het oog op de verwachte toename van de neerslag, veranderend landgebruik, de bodemdaling en de zeespiegelstijging wordt het belang om snel te zoeken naar oplossingen voor de waterproblematiek benadrukt. Bij een toename van het bestaande verhard oppervlak (bebouwing, bestrating, e.d.) dient het overtollige water overeenkomstig de volgorde van de watertrits ("vasthouden-bergen-afvoeren") te worden gehanteerd. Afhankelijk van deze toename dient compensatie plaats te vinden in het kader van waterberging.

Tijdelijke fietsenstalling

De tijdelijke fietsenstalling betreft de verplaatsing van een bestaande fietsenstalling. De oppervlakte blijft ongeveer gelijk. Dit betekent dat er geen extra maatregelen noodzakelijk zijn in het kader van de waterhuishouding.

Tijdelijk parkeerterrein

Ook het tijdelijke parkeerterrein betreft een bestaand parkeerterrein dat naar het oosten wordt verplaatst. De oppervlakte blijft ongeveer gelijk. Dit betekent dat er geen extra maatregelen noodzakelijk zijn in het kader van de waterhuishouding. Bovendien bestaat het terrein uit menggranulaat met daaronder zand en grondscheidend doek dat waterdoorlatend is.

Het aspect waterhuishouding vormt hiermee geen belemmering voor de realisatie van het initiatief.

6. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Uitgangspunt voor de ontwikkeling van Elst Centraal is een gemeentelijke grondexploitatie. Voor de realisatie van de tijdelijke voorzieningen zijn voldoende middelen in de gemeentelijke begroting opgenomen.

7. OVERLEG & INSPRAAK

7.1. Overleg

In artikel 3.1.1 van het Bro is opgenomen dat de gemeente bij de voorbereiding van een ruimtelijke ontwikkeling overleg moeten plegen met de besturen van betrokken gemeenten en waterbeheerder en met die diensten van provincie en rijk die betrokken zijn bij de zorg voor ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn.

Gezien het feit dat sprake is van tijdelijke voorzieningen ter vervanging van reeds bestaande voorzieningen ziet de gemeente af van vooroverleg.