

De hoogste rechter en Elst Centraal (een discussiebijdrage)

De uitspraak van de Raad van State dwingt ons tot nadenken over het verleden en de politieke toekomst in deze gemeente. We kunnen wachten op de technische bevindingen, maar ook zelf nadenken. Dat laatste heeft mijn voorkeur.

Ook van belang is tempo. Als we een andere stijl van politiek willen, dan kan tempo in het aanjagen van openbare discussie daar een bijdrage in betekenen. In het besef dat de vakantieperiode niet meezit, doe ik hiertoe toch maar een poging. Politiek is richting geven aan de ontwikkeling, dus dat moeten we minstens proberen.

Tom van Doormaal, 14-07-13

- **Wat is een integraal plan?**
Een plan met onverbrekelijke samenhangen, een plan waaruit geen onderdelen zijn te schrappen, zonder het functioneren van het gehele plan ernstige schade te doen.
- **Is Elst-Centraal een integraal plan?**
Om politieke redenen wel. Maar planologisch? Het ontwerp van een stationsgebied is het vormgeven aan een knooppunt van verschillende soorten vervoer. (trein, fiets, taxi, auto, bus, voetganger.) Andere onderdelen (wonen, kantoren, HdG) kunnen daar aan worden toegevoegd, maar de kern is het eerste.
- **Is het een fout plan?**
Planologisch is Elst naar het oosten opgeschoven, door de bouw van Westeraam. Daardoor is het station minder aan de rand van Elst komen te liggen. Maar het echte centrum is nog steeds de Dorpsstraat. De spoorlijn en het industriegebied waren de logische plekken voor milieuhinder (lijke bedrijvigheid). Elst-Centraal is een geschiedenis van complicaties rond bedrijven als Heinz, Luxan, de bedrijven aan de Energieweg.
Het ontwerp van het HdG is bepaald door de nabijheid van de spoorlijn, die een der intensiefst gebruikte spoorlijnen van het land is.
- **Hebben we niet goed nagedacht?**
Daarover zullen we met elkaar moeten spreken. Je kunt zeggen dat de keuze voor een centrumontwikkeling rond het station goed past bij het algemene planologische beleid in ons land en passend is jegens de inwoners van Westeraam.
Je kunt ook zeggen dat het slecht past bij de industrie in de nabijheid en dat het de economische vitaliteit van het bedrijfsleven in de Dorpsstraat bedreigt.
- **Is er een financieel probleem?**
De oppositie tegen het plan meent van wel. Maar het openbaar bestuur moet zorgen voor een goed functionerende openbare ruimte. Die is rond het station gebrekkig en onvoltooid. De wachttijden rond het spoor groeien en de bereikbaarheidsproblemen groeien navenant mee. Verbetering van die situatie is wenselijk, zo blijkt uit de bijdragen van andere overheden. Het 'rendement' van die verbeteringen komt de samenleving ten goede, maar wordt zelden precies berekend.
- **Wat is dan de invloed van het geld?**
Het is de gemeente die moet handelen en de grondexploitatie moet opstellen. Andere overheden dragen bij aan de investeringen, doorgaans met een anti-cyclisch beleid als motief.

De gemeente moet dus voor een bestemmingsplan de exploitatiebaarheid aantonen. De Raad van State heeft door de kritiek geen route tot verbetering opengelaten (“de bestuurlijke lus”), maar verwacht een aangepast plan of een nieuw plan.

Daarbij past een simpele vraag: is wonen, kantoren en HdG op die plek een goede ruimtelijke ordening? Het antwoord op die vraag levert een nieuwe exploitatieopzet.

- Wat is het antwoord op die vraag?

Die discussie kan maar twee kanten uit.

De eerste is kijken naar de milieu-aspecten. Als de bestaande bedrijven moeten kunnen doorontwikkelen op hun locatie, dan is de vraag wat hen daarover bevoegdlijk is toegezegd of wat daarover is vastgelegd, alsmede waarom een begrenzing van die ontwikkelingsmogelijkheden kennelijk onredelijk zou zijn.

Als het bezwaar van de RvS blijft staan, betekent het dat of de bedrijven zullen moeten verplaatsen, of dat wonen, kantoren en HdG in grote lijnen uit het plan moeten worden geschrapt.

Beide richtingen hebben grote gevolgen voor het kostenbeeld. Hadden we dat eerder kunnen bedekken?

- Zijn er ook politieke aspecten?

De eerste reacties waren voorzichtig: “eerst maar eens bekijken wat er fout is gegaan, maar grote fouten lijken niet gemaakt”, zei de burgemeester. Dat zou ik in zijn positie ook zeggen, maar of het klopt is een tweede.

Mogelijk is in de stedenbouwkundige studies te weinig rekening gehouden met de aanwezigheid van milieuhinderlijke bedrijven en andere milieubezwaren van de locatie, terwijl die bezwaren nu door de RvS zwaar worden gewogen.

Mogelijk is de samenhang in het plan politiek gekozen, terwijl een gefaseerde en opgeknipte aanpak ook mogelijk zou zijn geweest. Daarmee kon de oppositie tegen het plan worden overwonnen, maar was de bestuurlijke crisis een onbedoeld gevolg.

Mogelijk is die crisis ook niet goed gewogen: de weerzin tegen HdG als te groot en te duur is sterk bevorderd, waardoor een nuchtere afweging van de locatiekeuze en voors en tegens hierdoor is belemmerd.

Over deze aspecten zullen we met elkaar moeten spreken.

- Welke onderdelen kunnen wel doorgaan?

Als de onderdelen die zijn goedgekeurd wel door kunnen gaan, dan was het plan moeilijk integraal te noemen.

Kunnen de tunnels? Is de “slingertunnel” nodig bij een ingrijpende wijziging van het programma? Kan de P+R geexploiteerd worden als er geen perspectief is op een vaste verhuur aan gemeentelijke ambtenaren?

De organisatie moet alle modaliteiten zo spoedig mogelijk in beeld brengen. Het is wenselijk dat hierover zo spoedig mogelijk een memo met planningsaanbevelingen aan de gemeenteraad wordt verzonden.