

Stadskade Almelo

Varianten, financiële indicaties en
risico's

Colofon

Contactpersoon:
Patrick Jonkman, concernprojectleider
p.jonkman@almelo.nl

03 september 2024, versie 1.1

Inhoudsopgave

1. Aanleiding	3
1.1. Besluit B&W	3
2. Locatie en varianten	5
2.1. De locatie.....	5
2.2. Beschrijving van de varianten.....	6
2.2.1 Transformatie-renovatie varianten stadsblok.....	6
2.2.2 Volledig sloop variant stadsblok	10
2.2.3 Transformatie-renovatie variant havenblok	12
2.2.4 Volledig sloop variant havenblok.....	13
3. Financiële indicatie op hoofdlijnen	14
4. Risico's	17
5. Conclusie en advies	20
6. Bijlagen	21

1. Aanleiding

Op 23 april 2024 heeft het college van B&W de nota van uitgangspunten en ontwikkelstrategie voor de gebiedsontwikkeling Stadskade vastgesteld. Op basis van de nota van uitgangspunten en de vervolgopdracht kan de volgende stap in het proces worden gezet.

Op 14 mei 2024 is de gemeenteraad tijdens het beeldvormende beraad geïnformeerd over de stand van zaken, de nota van uitgangspunten en de vervolgopdracht.

De vastgestelde nota van uitgangspunten is de basis om te komen tot een stedenbouwkundig programma van eisen, voor het uitvoeren van haalbaarheidsstudies en voor het opstellen van een stedenbouwkundig plan met grondexploitatie en planning (fasering) voor Stadskade.

Voor het uitvoeren van bovenstaande werkzaamheden worden kosten gemaakt (geraamd op € 570.000,-). Deze kosten kunnen vooruitlopend op de ontwikkelingen niet rechtstreeks verrekend worden met de grondexploitatie van de totale gebiedsontwikkeling van het project Stadskade. Door het beschikbaar stellen van een voorbereidingskrediet kunnen de kosten worden gefinancierd en kan worden gestart met de vervolgwerkzaamheden. Het college heeft de gemeenteraad van Almelo gevraagd ten behoeve van de volgende fase een voorbereidingskrediet beschikbaar te stellen.

De gemeenteraad heeft op 18 juni 2024 tijdens het besluitvormend beraad aangegeven aanvullende informatie te willen ontvangen over de mogelijke verschillende varianten (inclusief financiële indicatie op hoofdlijnen) om tot een goed besluit te kunnen komen.

In dit document vindt u informatie over de verschillende varianten, de financiële indicatie op hoofdlijnen en de risico's. Het document is op verzoek van de raad opgesteld en heeft een informatief karakter waarin de verschillende varianten op hoofdlijnen in beeld zijn gebracht.

1.1. Besluit B&W

In de afgelopen jaren zijn verschillende modellen en varianten, van behoud tot volledige sloop verkend voor de herontwikkeling van de locatie Stadskade in de binnenstad van Almelo. Deze verschillende modellen en varianten zijn op verschillende aspecten zoals, stedenbouw, programma, parkeren, financiën en risico's onderzocht. Hieronder wordt daar in het kort nogmaals op ingegaan.

- Stedenbouw

Van groot belang voor het gebied Stadskade is het versterken van de levendige plinten aan de waterkant, inzetten op wonen en het realiseren van onderscheidende stedelijke pleinwanden. Het handhaven van de parkeergarages past binnen deze ambitie, de transformatie van het stadsbaken zal een bijdrage leveren aan en betekenis krijgen voor de binnenstad door het toevoegen van programma (leisure/horeca/groen), bijvoorbeeld op het dak of plint. Met nieuwe gevels (architectuur en/of kunst) wordt het parkeergebouw een bijzonder gebouw in de binnenstad. Een gebouw, waar niet alleen wordt geparkeerd, maar ook een trekker kan worden door het toevoegen van een bijzondere functie.

Ten aanzien van het havenblok biedt de transformatie van de parkeergarage kansen om het waterfront daar te verbeteren. Door de ligging op het noorden is het wel een complexe opgave. Aandachtspunten bij het Havenblok zijn de verbinding naar het stadsblok, de uitstraling aan de waterkant zijde en het toevoegen van interessante functies. Met architectuur, groen enz. worden de gevels weer aantrekkelijk. Een verwantschap in vormgeving tussen beide garages zou de samenhang/eenheid van Stadskade kunnen bewerkstelligen. Voor zowel het stadsbaken als het havenblok zal na technisch en financieel onderzoek moeten blijken wat mogelijk is.

- Parkeren

Om inzicht te krijgen in de parkeercapaciteit en kwaliteit in de binnenstad zijn er verschillende onderzoeken geweest naar de parkeerdruk (en beschikbare capaciteit). Deze onderzoeken hebben zich gericht op de parkeergarages en de blauwe zone in de binnenstad. Uit deze onderzoeken is duidelijk geworden dat voor de parkeeropgaven de bestaande parkeergarages stadsbaken en havenpassage en de blauwe zone-gebieden ingezet moeten worden.

Voor Stadskade betekent dit dat de huidige parkeerbehoefte voor het overgrote deel op de locatie moet worden gefaciliteerd, bovendien moet rekening worden gehouden met huidige afspraken/overeenkomsten zoals 90 parkeerplaatsen t.b.v. bewoners StadsHuis, vergunninghouders, bezoekers, toevoeging woningen enz.

- Financiën

Op basis van de matrix, een eerste berekening op hoofdlijnen in 2022, blijkt dat de varianten waarbij uitgegaan wordt van renoveren van de parkeergarage stadsbaken een substantieel tekort kennen (afhankelijk van het aantal te slopen opstallen). Bij de varianten waarbij uitgegaan wordt van volledig sloop van de parkeergarages stadsbaken en/of havenpassage zullen de kosten alleen maar meer toenemen. Deze berekeningen zijn exclusief kosten voor eventuele tijdelijke parkeervoorzieningen en overige kosten.

- Risico's

Bij het slopen van de parkeergarage stadsbaken en/of havenpassage is geen rekening gehouden met de kosten die verbonden zijn aan de tijdelijke situatie (periode sloop – nieuwbouw, bijvoorbeeld 90 parkeerplekken bewoners StadsHuis, de vergunninghouders, tijdelijke parkeervoorzieningen enz.).

Bij de varianten waarbij uitgegaan wordt van sloop is beperkt ruimte voor toekomstige groei van extra bezoekers. Bovendien is er geen ruimte om de parkeerbehoefte ten gevolge van piekbelasting op te vangen.

Op basis van deze verkenning heeft het college op 25 juli 2023 besloten om voor de herontwikkeling van de Stadskade de transformatie variant verder te onderzoeken en hiervoor uitgangspunten op te stellen. Hierover is de gemeenteraad op 25 juli 2023 geïnformeerd met een raadsbrief (RAAD – 7751).

Deze gekozen variant, in dit document variant A van het stadsblok en variant A van het havenblok, gaat uit van het behoud en transformatie/renovatie van de garages havenpassage en stadsbaken, geheel (of deels) sloop van de opstallen voormalig ABN AMRO gebouw, voormalig ANWB gebouw en het transformeren van de leegstaande begane grond Havenblok.

Op 23 april 2024 heeft het college de nota van uitgangspunten vastgesteld op basis van de gekozen variant en de gemeenteraad voorgesteld om krediet beschikbaar te stellen voor de eerstvolgende fase van het gebiedsontwikkelingsproces om te komen tot een stedenbouwkundig programma van eisen en uiteindelijk een concreet stedenbouwkundig plan.

2. Locatie en varianten

2.1. De locatie

Stadskade, bestaande uit het stads- en havenblok, bevindt zich op een prominente plek in Almelo en vormt vanuit het noorden en westen de entree van de binnenstad. De huidige bebouwing bestaat uit parkeergarages, verouderde en leegstaande kantoor- en winkelgebouwen en sociale woningcomplexen uit de jaren '80. Het uiterlijk van deze bouwwerken draagt niet bij aan de allure van de locatie.

Stadskade staat anno 2024 voor een ambitieuze transformatie-opgave en is voor Almelo een prioritaire gebiedsontwikkeling. Het bovenliggende doel van de ontwikkelingen in Stadskade is bijdragen aan de integrale vernieuwing en doorontwikkeling van de binnenstad van Almelo.

De lage en veelal dichte plinten, de indeling en de onderhoudsstaat maakt een aantrekkelijke programmering moeilijk. Daarnaast nodigt de openbare ruimte momenteel niet uit om langer in het gebied te verblijven. De verbindingroutes zijn verstopt, voelen onveilig en nodigen niet uit om gebruik van te maken. De binnenstad van Almelo is echter één van de meest logische plekken om de groei van de stad te blijven accommoderen en de hoog stedelijke ambities te versterken, denk aan een functiemix, hoge dichtheid, intensief en meervoudig ruimtegebruik, levendigheid en goed openbaar vervoer. Bij de toenemende verstedelijking en mobiliteitsopgave spelen ook de ontwikkelingen van Almelo Centraal een belangrijke rol.

Op basis van onderzoek zijn twee hoofdvarianten mogelijk voor de gebiedsontwikkeling van Stadskade:

1. de transformatie-renovatie variant die uitgaat van het behoud van de opstallen (met uitzondering van de twee hoekpunten – leegstaande ABN AMRO en ANWB – in het stadsblok) en hierin een functiewijziging beoogt;
2. de sloop-nieuwbouw variant waarbij alle opstallen worden gesloopt en op deze locatie een stedelijke woonbuurt met (ondergrondse) parkeergarages en commerciële plinten wordt gecreëerd.

Binnen deze varianten is het ook nog mogelijk om deels te slopen en/of te transformeren. De varianten en aanpassingen hebben verschillende financiële consequenties. Hieronder worden de verschillende varianten verder toegelicht.

2.2. Beschrijving van de varianten

2.2.1 Transformatie-renovatie varianten stadsblok

De nadruk bij transformatie/renovatie van het stadsblok komt te liggen op de buitenranden van het blok. De ruimte tussen de parkeergarage StadsBaken en de bebouwing krijgt een openbaar karakter en zal ingericht worden als openbare ruimte. Er zal hierdoor een natuurlijke (autoluwe) verbinding komen tussen het StadsHuis en de getransformeerde parkeergarage.

De panden in eigendom van de gemeente en Herstructureringsmaatschappij Overijssel (HMO) krijgen woonfuncties op de verdieping. Op de begane grond wordt een commerciële plint gerealiseerd. De eigendommen van de woningstichting Sint Joseph Almelo (STJA) worden voor nu ingepast in het plangebied. Aangezien er sprake is van een gefaseerde aanpak is het altijd mogelijk om in de toekomst deze panden alsnog mee te nemen in de ontwikkelingen. Het gebied tussen de panden zal een openbaar karakter krijgen. Het hart van het stadsblok zal uit een beschutte, groene en verrassende binnenplaats bestaan. De bestaande gevels van de parkeergarage worden vervangen en door het toevoegen van verticaal groen en/of natuurlijke materialen krijgt het een geheel nieuwe uitstraling. Voor de woningen die worden toegevoegd, zullen parkeerplaatsen worden gevonden in de parkeergarage.

In de plint aan het waterfront bevinden zich de functies, die relatief veel publiek trekken en voor veel reuring zorgen. Aan het waterfront is er ruimte voor zon georiënteerde horecaterrassen met zicht op het water.

Variant A - stadsblok

Transformatie/nieuwbouw van de hoekpunten (ABN AMRO en ANWB) en transformatie/renovatie van parkeergarage Stadsbaken

Uitgangspunten

Woningbouw

- Het vastgoed van de gemeente (voormalig ANWB-pand) wordt herontwikkeld tot een 'blikvanger aan het waterfront';
- De panden van STJA worden behouden;
- HMO zal hun pand transformeren en herontwikkelen naar appartementen. Op de begane grond wordt een commerciële plint gerealiseerd;
- Het aantal woningen dat toegevoegd wordt in het stadsblok is tussen de 50 en 75.

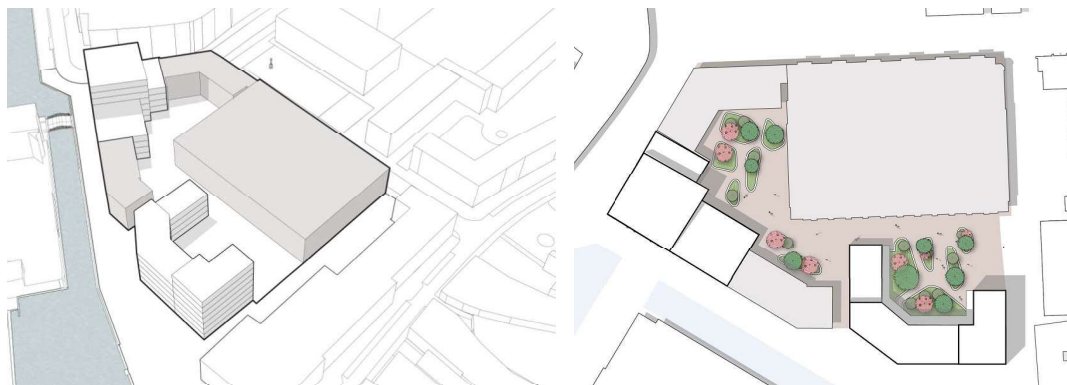
Overige functies

- In de plint aan het waterfront is ruimte voor de gewenste horecavoorziening(en) met ruimte voor horecaterrassen;
- Parkeergarage Stadsbaken wordt gerenoveerd/getransformeerd. De gevels worden opgewaardeerd;
- De gevel van het kantoorpand De Schil langs het Stadhuisplein kan worden gewijzigd.

Openbare ruimte

- De openbare ruimte wordt opgewaardeerd.
- Het hart van het stadsblok wordt toegevoegd aan de openbare ruimte en krijgt een groen en open karakter, een plek om te verblijven. De architectuur van de getransformeerde panden speelt hierop in door onder meer aandacht te geven aan de achterzijde van de gebouwen;
- De dooradering in het gebied wijzigt niet.

Met deze variant wordt het gevelbeeld aan het waterfront onderbroken door de bestaande woningen van STJA. Een goede kwalitatieve eenheid van deze bebouwingswand kan worden bereikt als STJA wellicht op termijn ook besluit de woningen te herontwikkelen. Dit is mogelijk vanwege de voorgestelde en gefaseerde aanpak/ontwikkeling.



Variant B - stadsblok

Transformatie/nieuwbouw van de hoekpunten (ABN AMRO en ANWB), transformatie-renovatie van parkeergarage StadsBaken en sloop-nieuwbouw van de 18 sociale huurwoningen van STJA

Uitgangspunten

Woningbouw

- Alle panden aan het waterfront worden gesloopt en herontwikkeld, inclusief de 18 sociale huurwoningen van STJA aan de Rosa Luxemburgstraat, zodat er een geheel nieuwe stedelijke wand ontstaat;
- HMO zal hun pand transformeren en herontwikkelen naar appartementen. Op de begane grond wordt een commerciële plint gerealiseerd;
- Het aantal woningen dat toegevoegd wordt in het stadsblok is tussen de 50 en 80.

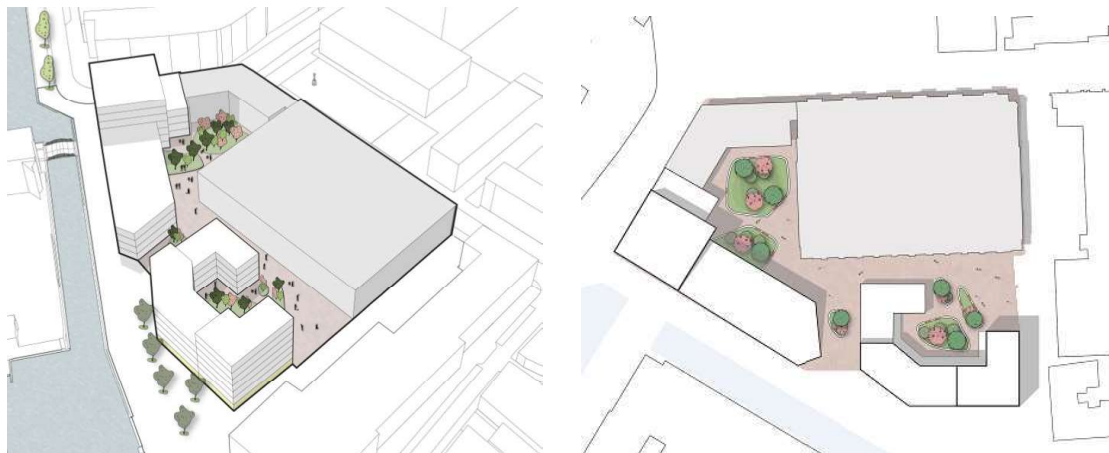
Overige functies

- In de plint aan het waterfront is ruimte voor de gewenste horecavoorziening(en) met ruimte voor horecaterrassen;
- Parkeergarage Stadsbaken wordt gerenoveerd/getransformeerd. De gevels worden opgewaardeerd;
- De gevel van het kantoorpand De Schil langs het Stadhuisplein kan worden gewijzigd.

Openbare ruimte

- De openbare ruimte wordt opgewaardeerd;
- De Hagenstraat blijft functioneren als hoofdweg-verbinding die autoluw zal worden ingericht (de straat binnen de bebouwing kom te vervallen en wordt ingericht als openbare ruimte);
- Het hart van het stadsblok wordt toegevoegd aan de openbare ruimte en krijgt een groen en open karakter, een plek om te verblijven. De architectuur van de getransformeerde panden speelt hierop in door onder meer aandacht te geven aan de achterzijde van de gebouwen;
- De dooradering in het gebied wijzigt niet.

Met deze variant wordt vorm gegeven aan de gewenste stedelijke kwaliteit van het waterfront. Het gebied wint aan kwaliteit aan het waterfront.



Variant C - stadsblok

Transformatie/nieuwbouw van de hoekpunten (ABN AMRO en ANWB), transformatie-renovatie van parkeergarage StadsBaken en sloop-nieuwbouw van de 39 sociale huurwoningen van STJA

Uitgangspunten

Woningbouw

- Alle panden aan de randen (waterfront) van het stadsblok worden gesloopt en herontwikkeld, inclusief de 39 sociale huurwoningen van STJA aan de Rosa Luxemburgstraat en het Baken/Stadhuisplein;
- HMO zal hun pand transformeren en herontwikkelen naar appartementen. Op de begane grond wordt een commerciële plint gerealiseerd;
- Het aantal woningen dat toegevoegd wordt in het stadsblok is tussen de 80 en 110.

Overige functies en openbare ruimte

- In de plint aan het waterfront is ruimte voor de gewenste horecavoorziening(en) met ruimte voor horecaterrassen;
- Parkeergarage Stadsbaken wordt gerenoveerd/getransformeerd. De gevels worden opgewaardeerd;
- Het kantoorpand De Schil langs het Stadhuisplein zal in zijn geheel worden gesloopt en opnieuw worden opgetrokken.

Openbare ruimte

- De openbare ruimte wordt opgewaardeerd;
- Het hart van het stadsblok wordt toegevoegd aan de openbare ruimte en krijgt een groen en open karakter, een plek om te verblijven. De architectuur van de getransformeerde panden speelt hierop in door onder meer aandacht te geven aan de achterzijde van de gebouwen;
- De dooradering in het gebied neemt toe met een volwaardige route van het Stadhuisplein naar het waterfront. De doorsteek (noord-zuid) wordt als openbaar pad ingericht.

Met deze variant krijgt het gehele stadsblok een nieuwe hoog stedelijke verschijningsvorm. Het gebied wint aan kwaliteit aan het waterfront en richting het StadsHuis.



2.2.2 Volledig sloop variant stadsblok

De nadruk bij deze variant van het stadsblok komt te liggen bij het ondergronds parkeren zodat er geen sprake is van parkeren op maaiveldhoogte.

De ruimte tussen de bebouwing krijgt een openbaar karakter en zal ingericht worden als openbare ruimte. Er zal hierdoor een natuurlijke (autoluwe) verbinding komen tussen het StadsHuis en het marktplaatsplein.

Alle aanwezige opstallen worden gesloopt en hiervoor komt ondergronds parkeren voor terug en nieuwbouw appartementen. In de plint aan het waterfront bevinden zich de functies, die relatief veel publiek trekken en voor veel reuring zorgen. Aan het waterfront is er ruimte voor zon georiënteerde horecaterrassen met zicht op het water.

Variant D - stadsblok

Sloop-nieuwbouw van alle aanwezige opstallen en nieuwbouw van een (verdiepte) parkeergarage

Uitgangspunten

Woningbouw

- Sloop van alle aanwezige opstallen inclusief parkeergarage;
- Het aantal woningen dat toegevoegd wordt in het stadsblok is tussen de 120 en 170;

Overige functies

- In de plint aan het waterfront is ruimte voor de gewenste horecavoorziening(en) met ruimte voor horecaterrassen;
- Parkeergarage Stadsbaken wordt gesloopt en wordt vervangen voor een twee laags parkeergarage onder de grond in verband met de bestaande en toekomstige parkeeropgave;

Openbare ruimte

- Het hart van het stadsblok wordt toegevoegd aan de openbare ruimte. De ruimte is van hoge kwaliteit en krijgt de beleving van een binnentuin;
- De dooradering in het gebied neemt flink toe. Het gebied kent een fijnmazige dooradering waardoor het gebied aan alle zijden te doorkruisen is.

Met deze variant wordt vorm gegeven aan de ambitie om een nieuw verrassend binnenstedelijke leefmilieu te maken met een bruisend waterfront. Door de sloop van parkeergarage Stadsbaken is er ruimte voor een geheel nieuwe stedenbouwkundige opzet bestaande uit verschillende bouwblokken met binnentuinen. Er wordt een nieuwe, bijzondere woonbuurt gecreëerd, waarbij een sterke verbinding wordt gelegd met de directe omgeving (StadsHuis, bibliotheek, Marktplaatsplein en Havenkom). Het stadsblok ondergaat een ruimtelijke metamorfose, waarbij ingezet wordt op een mix van wonen, ontmoeten, cultuur en horeca.



2.2.3 Transformatie-renovatie variant havenblok

Variant A - havenblok

Transformatie-renovatie van het havenblok en renovatie van het parkeerdek

Uitgangspunten

Woningbouw

- Alle panden blijven behouden inclusief de parkeergarage en parkeerkelder;
- Er worden geen woningen toegevoegd in het havenblok. Uit onderzoek is gebleken dat de huidige constructie niet voldoende stevig is om een appartementencomplex/woontoren te realiseren.

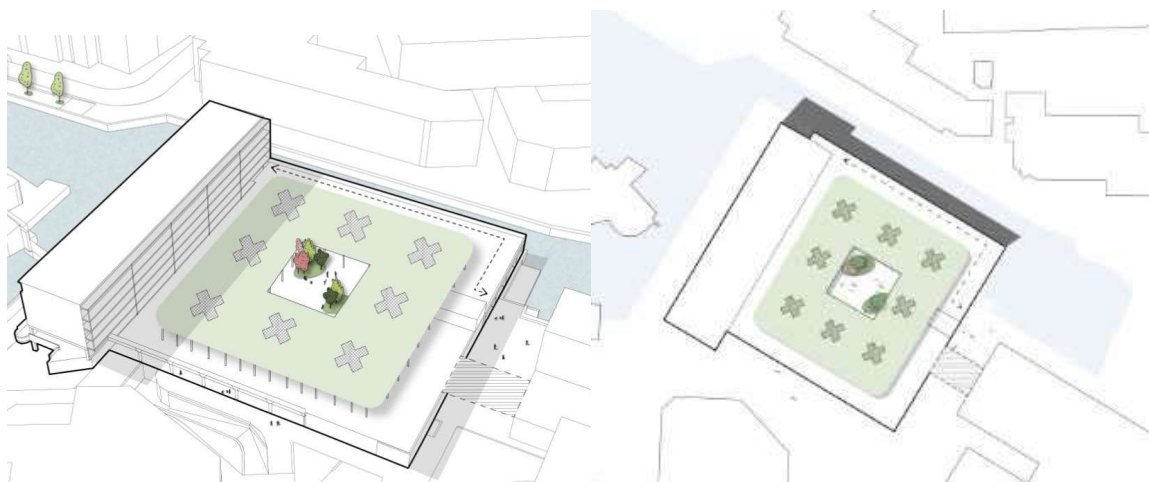
Overige functies

- In de plint is ruimte voor voorzieningen op het gebied van cultuur, kunst en ontmoeting;
- Het parkeerdek van parkeergarage Havenpassage wordt vervangen, aangezien de huidige constructie niet meer voldoet aan de veiligheidseisen en voor lekkage zorgt op de onderliggende vloeren. Daar waar mogelijk zal een natuurlijke lichtinval worden toegevoegd door bijvoorbeeld doorzichtige panelen. De entree aan het Marktpllein wordt verfraaid en herkenbaar als de entree van de parkeergarage.

Openbare ruimte

- De gevel aan het waterfront worden 2 traveeën teruggelegd voor zoveel mogelijk lichtinval en ten behoeve van een boulevard. Voor het realiseren van een boulevard dient het parkeerdek op de eerste verdieping intact te blijven. Indien deze wordt verwijderd, is er onvoldoende massa in het gebouw ten opzichte van de waterdruk tegen de keldervloer;
- De gevel aan het waterfront wordt verder voorzien van groen en/of nieuwe materialen voor een interessante en eigentijdse uitstraling;

Met deze variant behoudt het havenblok haar functie als parkeergarage met kelder en dek. Wanneer er ook gedacht wordt om de haven te verbreden dan zal dit ten kosten gaan van het aantal parkeerplekken, naast hoge kosten en nodige risico's.



2.2.4 Volledig sloop variant havenblok

Variant B - havenblok

Sloop-nieuwbouw van alle aanwezige opstallen inclusief de 40 sociale huurwoningen van STJA en parkeerkelder van de vereniging van eigenaren (VvE).

Uitgangspunten

Woningbouw

- Alle panden in het havenblok worden gesloopt en herontwikkeld inclusief de 40 sociale huurwoningen van STJA, parkeergarage en parkeerkelder;
- Het aantal woningen dat toegevoegd wordt in het havenblok is tussen de 40 en 60;

Overige functies

- Aanleg van een nieuwe helling naar de aanwezige parkeergarage Havenpassage;
- Verbreden van de kade wat zorgt voor een verbinding langs het water naar de binnenstad;
- Een groen parkeerdek met variatie van flora en fauna;
- Interessante plinten die zorgen voor levendigheid in dit gebied;
- Variatie woonbebouwing in hoogtes van tussen de 4 tot 7 lagen;
- Vanaf het parkeerdek zijn via een flight over de naastgelegen woningen bereikbaar;
- Bereikbaarheid ondergrondse parkeerplaatsen en parkeerdek vindt plaats vanaf de Werf met een dubbele opgang (naar boven en onder).

Openbare ruimte

- De openbare ruimte in de directe omgeving van het gebied groener en aantrekkelijker inrichten;
- Samenhang tussen de bestaande openbare ruimte, groene dek en achterzijde van het havenblok.

Met deze variant krijgt het gebied een geheel nieuwe invulling en uitstraling. De sloop tot aan de keldervloer en het realiseren van nieuwbouwappartementen op de locatie gaat gepaard met hoge kosten en de nodige risico's. Daarbij is het opdrijven van de fundering een risico bij volledige sloop. Daarnaast zullen de parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden om aan de behoefte te kunnen voldoen. Dat betekent dat er twee laags ondergronds parkeren zal moeten worden gerealiseerd.



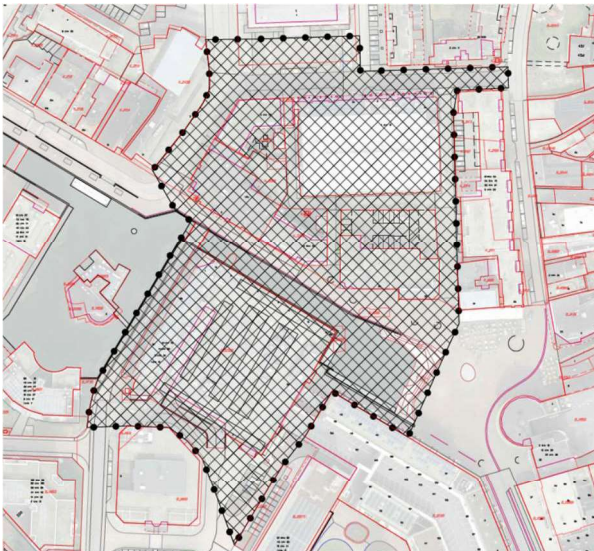
3. Financiële indicatie op hoofdlijnen

De verschillende varianten uit hoofdstuk 2 zijn stedenbouwkundig, bouwkundig (vinden nog aanvullende onderzoeken plaats) en financieel verkend wat de (on)mogelijkheden zijn. Deze verkenning heeft uiteindelijk geleid tot het collegevoorstel waarin de nota van uitgangspunten zijn vastgesteld en voorbereidingskrediet wordt gevraagd voor de volgende fase.

In dit document zijn de resultaten van een eerste verkenning van de financiële haalbaarheid op hoofdlijnen vermeld. In deze fase blijft dit beperkt tot een globale indicatie, aangezien er nog geen ruimtelijk plan is op basis waarvan gedetailleerde financiële berekeningen gemaakt kunnen worden. Deze financiële indicaties op hoofdlijnen zijn geactualiseerd op basis van de huidige bekende kengetallen. Hieronder worden de financiële indicaties op hoofdlijnen toegelicht. In bijlage 3 zijn de onderbouwingen hiervan opgenomen.

Plangebied en ruimtegebruik

Het plangebied is circa 2,3 hectare groot waarvan ongeveer de helft openbaar gebied is en de bebouwde percelen.



Bouwprogramma

Er zijn stedenbouwkundige massastudies verricht.

De kwantificering wordt in onderstaand overzicht weergegeven.

	Stadsblok				Havenblok	
	Renovatie Stadsbaken +				Renovatie	Sloop
	hoekpunten	front	overig slopen	Stadsbaken	Havenblok	Havenblok
Stadsblok	A	B	C	D	E	F
bouwmassa m2 BVO	9.000	11.000	16.600	23.800	3.000	10.500
m2 BVO commercieel	1.200	1.200	1.200	1.500	3.000	500
m2 BVO wonen	7.800	9.800	15.400	22.300	-	10.000
m2 BVO per woning	107	107	107	107		107
vormfactor	0,70	0,70	0,70	0,70		0,70
m2 GBO per woning	75	75	75	75		75
m2 GBO totaal wonen	5.460	6.860	10.780	15.610		7.000
m2 GBO per woning	75	75	75	75		75
Bruto aantal woningen	73	91	144	208		93
Sloop		18	39	39		40
Netto aantal woningen	73	73	105	169		53

Financiële indicaties

Stedenbouwkundig en bouwkundig zijn diverse ontwikkelrichtingen verkend die vervolgens globaal zijn doorgerekend met kengetallen.

In het onderstaande tabel wordt een financiële indicatie weergegeven per hoofdrichting, waarbij voor het deelgebied stadsblok binnen de hoofdrichting 'renoveren stadsbaken' 3 sub varianten globaal zijn verkend zoals in hoofdstuk 2 zijn benoemd. In onderstaande indicatie is geen rekening gehouden met mogelijke planschade van omliggende ondernemers m.b.t. mogelijke inkomstenderving ten gevolge van de bouwwerkzaamheden. De overlast bij de sloop-nieuwbouw variant is vanzelfsprekend langer.

Totaal te dekken	transformatie-renovatie	sloop-nieuwbouw
stadsblok	ca. € 11- € 17 mln.	ca. € 48 mln.
havenblok	ca. € 5- € 7 mln.	ca. € 30 mln.

De onderbouwing van bovenstaande financiële indicaties zijn verder uitgewerkt in bijlage 3 waarop geheimhouding van toepassing is.

Het grote verschil in de kosten tussen transformatie-renovatie van de huidige parkeergarage en sloop-nieuwbouw van de ondergronds parkeervoorzieningen kan als volgt worden verklaard:

- stadsblok:**

De parkeergarage stadsbaken bevat nu 440 parkeerplaatsen die ook voorzien in behoefte, zeker als er ook woningen worden toegevoegd aan dit plangebied. Bij sloop is het vervangen van huidig aanbod daarom noodzakelijk.

De kosten van ondergrondse parkeervoorzieningen worden, inclusief bijkomende kosten zoals engineering, geraamd op ca € 67.500 per parkeerplaats x 440 = € 29.7 mln. + 10% onvoorzien = € 32.7 mln. Hierbij komen dan nog de sloopkosten, kosten van tijdelijke parkeervoorzieningen, etc.

- **havenblok:**

Voor het havenblok geldt v.w.b. de parkeervoorzieningen hetzelfde als bij stadsblok, echter dan voor 200 parkeerplaatsen = globaal € 15 mln.

Daarnaast moet het gehele appartementencomplex (met 40 woningen) worden gekocht.

4. Risico's

Zowel aan de transformatie-renovatievariant als de sloop-nieuwbouw variant kleven risico's. Aan de hand van de nu bekende gegevens zijn de belangrijkste risico's in beeld gebracht waarbij onderscheid is gemaakt tussen de twee hoofdvarianten. Hieronder zijn de risico's met de grootste omvang opgenomen.

Voor alle varianten

- **Financiële indicatie op hoofdlijnen**
In deze fase van het project zijn de kosten en opbrengsten (exclusief mogelijk extra parkeeropbrengsten) in beeld gebracht op basis van kengetallen. Deze gegevens zijn modelmatig ingevoerd en dienen in de vervolgfase van het project nader te worden gedetailleerd. In de volgende fase gaan tekenen en rekenen samen. Afwijkingen op de raming hebben uiteindelijk invloed op het resultaat van de nog op te stellen grondexploitatie;
- **Weerstand vanuit verschillende belangengroepen (o.a. eigenaren, ondernemers, bewoners) in het plangebied**
Binnen dit plangebied zijn veel verschillende belangengroepen. Er zal bij de herontwikkeling van het gebied zoveel mogelijk rekening gehouden moeten worden met de huidige bewoners en ondernemers. In het plangebied dient rekening te worden gehouden met bijvoorbeeld parkeeroplossingen voor winkeliers, bestaande bewoners en gebruikers. De belangengroepen kunnen onderling ook tegenstrijdige belangen hebben. De kans bestaat echter dat er geen draagvlak is voor de gekozen oplossingen;
- **Financiële haalbaarheid en afhankelijkheid van geldstromen derden (subsidies)**
Alle varianten bevatten forse tekorten op het eindresultaat. Voor de uiteindelijke realisatie en de voortgang van het plan dienen de tekorten gedekt te worden.

Transformatie-renovatie variant

- **Inschatting bouwtechnische gevolgen**
Bij de te handhaven, aan te passen of te renoveren vastgoedobjecten in het plangebied dienen bouwtechnische ingrepen te worden uitgevoerd. De kwaliteit van de te handhaven constructies is hierbij van groot belang. Het bepalen van de kwaliteit van de niet bereikbare constructieonderdelen vindt plaats tijdens de uitvoering. Mocht blijken dat de kwaliteit minder is dan verwacht, dan heeft dit invloed op de kosten en de kwaliteit van de constructie;
- **Toevoeging appartementen havenblok**
Uit onderzoek is gebleken dat het niet mogelijk is een appartementencomplex te bouwen op de bestaande bebouwing. Het is daarom noodzakelijk om op de locatie van het nieuwe appartementencomplex de parkeergarage op deze locatie te verwijderen. Dit is een kostbare ingreep omdat er een bouwkuip gemaakt moet worden om de huidige kelder te slopen en de nieuwe kelder te bouwen. Daarnaast kan het opdrijven van de fundering invloed hebben op de resterende en omliggende bebouwing/constructie;
- **Verbreding van het kanaal havenblok**
Het deels verbreden van het kanaal in de toekomst is wellicht mogelijk, maar veel duurder. In de kelder van het havenblok zal een waterkerende wand gemaakt moeten worden en de sloop van de kelder dient door middel van een bouwkuip te worden gedaan. Een kanttekening is dat ter plaatse van het huidige appartementencomplex

de vloer en de kolommen niet verwijderd kunnen worden, waardoor het kanaal daar niet verbreed kan worden. Er dient rekening gehouden te worden met hoge kosten voor het realiseren van een nieuwe fundering en de daarbij behorende grote risico's. Risico's zijn onder andere grondwater, bereikbaarheid materieel om de werkzaamheden uit te kunnen voeren en achtergebleven funderingsresten;

- **Afhankelijkheid van verschillende locaties, lange ontwikkeltijd en vasthouden koers**
Het plangebied kent huidige eigenaren, gebruikers, bewoners en parkeerplaatsen. Gedurende de faseringen van het project dienen definitieve of tussentijdse locaties beschikbaar te zijn. Het project kent een lange doorlooptijd en bevat vele deelprojecten, die afhankelijk van elkaar zijn;
- **Gefaseerde aanpak**
Het is een randvoorwaarde om eerst parkeergarage Havenpassage te renoveren, voordat de (eventuele) renovatiewerkzaamheden van parkeergarage Stadsbaken kunnen plaatsvinden. Reden hiervoor is dat het mogelijk moet blijven om te kunnen parkeren in het plangebied en in de directe omgeving niet voldoende ruimte is om de tijdelijke parkeerbehoefte op te vangen;
- **Draagvlak**
De gekozen variant en de daarop uitgewerkte nota van uitgangspunten zijn op verschillende informatieavonden gecommuniceerd en wordt door de eigenaren, bewoners en ondernemers onderkent. Draagvlak is in deze omvangrijke opgave van groot belang voor het tijdsaspect.
- **Parkeren (tijdelijk situatie)**
Om het parkeren tijdelijk te kunnen oplossen is behoefte aan alternatieve locaties. Er is geen zicht op alternatieve locaties hiervoor. De eventueel tijdelijke parkeeroplossingen zullen impact hebben op winkeliers, bestaande bewoners en gebruikers in het plangebied;

Sloop-nieuwbouw variant

- **Afhankelijkheid van verschillende locaties, lange ontwikkeltijd en vasthouden koers**
Het plangebied kent huidige eigenaren, gebruikers, bewoners en parkeerplaatsen. Gedurende de faseringen van het project dienen definitieve of tussentijdse locaties beschikbaar te zijn. Het project kent in de sloop-nieuwbouw variant een veel langere doorlooptijd en gedurende deze periode is er behoefte aan alternatieve locaties voor zowel woningen als parkeren (op dit moment geen zicht op alternatieve locaties);
- **Draagvlak**
De sloop-nieuwbouw variant is nog niet gecommuniceerd. Er is nog geen zicht hoe de reacties zijn en of er überhaupt draagvlak is bij de eigenaren, bewoners en/of ondernemers.
- **Parkeren (tijdelijk situatie)**
Om het parkeren tijdelijk te kunnen oplossen is behoefte aan alternatieve locaties. Er is geen zicht op alternatieve locaties hiervoor. Omdat de sloop-nieuwbouw variant een aanzienlijk langere periode kent zal gedurende deze periode een nieuwe locatie buiten het plangebied gevonden moeten worden waarvoor op dit moment geen alternatieven bekend zijn. De eventueel tijdelijke parkeeroplossingen zullen grote impact hebben op winkeliers, bestaande bewoners en gebruikers in het plangebied;

- **Planschade**

Omdat de sloop-nieuwbouw variant een langere doorlooptijd kent en meer overlast ontstaat voor omwonenden en ondernemers is de kans op planschade aannemelijker. Dit heeft invloed op de beschikbare middelen.

- **Bodemgesteldheid**

Wanneer er wordt gekozen om de parkeerplaatsen verdiept te gaan aanleggen dan moet er rekening gehouden worden met de bodemgesteldheid in het plangebied. Binnen het plangebied kunnen er bodemverontreinigingen voorkomen. Diffuse verspreiding in het diepe grondwater is mogelijk. Rekening moet worden gehouden met de afvoer van overtollige vrijgekomen verontreinigde grond en bij bronbemalingen met verontreinigd grondwater. De verontreinigingen hebben invloed op de kwaliteit en de kosten van de projectonderdelen.

5. Conclusie en advies

Dit document is een uitwerking van de verschillende varianten met daarbij de verschillende financiële indicaties per variant, waarbij het verschil in kosten (incl. tijdelijke voorzieningen, verwervingen, et cetera) en opbrengsten (exclusief mogelijk extra parkeeropbrengsten) op hoofdlijnen inzichtelijk is gemaakt. Het document maakt de haalbaarheid van de verschillende varianten (transformatie-renovatie en sloop-nieuwbouw) inzichtelijk en heeft geleid tot de door het college vastgestelde nota van uitgangspunten.

Binnen het deelgebied Stadsblok zitten verschillende vastgoedeigenaren met verschillende belangen. Hierdoor is het niet mogelijk om de sloop-nieuwbouw variant uit te werken waarbij uitgegaan wordt van een ondergrondse parkeervoorziening aangezien alle aanwezige opstallen gesloopt dienen te worden. Daarnaast vraagt deze variant ook aanvullend onderzoek i.v.m. de aanwezige kade en de mogelijke gevolgen hiervan.

Op basis van de eerste onderzoeksresultaten blijkt dat het slopen van de parkeergarage Havenpassage niet zondermeer mogelijk zal zijn. Het slopen van de parkeergarage brengt naast hoge kosten veel risico's met zich mee. Daarnaast blijkt het toevoegen van appartementen op het havenblok constructief niet mogelijk of brengt door de nodige aanpassingen hoge kosten met zich mee. Slopen van het havenblok (incl. parkeerdek en kelder; of gedeeltelijk slopen) is te risicovol. Bovendien zal bij sloop rekening moeten worden gehouden met een alternatieve en langere termijnoplossing voor parkeren, huisvesting van bewoners waarvan het complex zal worden gesloopt en mogelijke gevolgen van het opdrijven van de fundering.

De verschillende varianten zijn op de belangrijkste punten met elkaar vergeleken. De doorrekening van de financiële haalbaarheid laat zien dat alle varianten een tekort kennen.

Stadskade	Transformatie-renovatie			Sloop-nieuwbouw
stadsblok	Variant A	Variant B	Variant C	Variant A
totaal te dekken	ca. 11 mln.	ca. 15 mln.	ca. 17 mln.	ca. 48 mln.
havenblok	Variant A			Variant A
totaal te dekken	ca. 6 mln.			ca. 30 mln.

Dit tekort is momenteel niet gedekt. Middelen van derden, zoals subsidies van de Provincie en het Rijk, zijn op dit moment essentieel voor de dekking van het tekort, maar zijn op dit moment nog niet in beeld en bieden geen garanties.

Uitgaande van de verschillende onderzoeken, risico's en financiële haalbaarheid heeft het college van B&W de keuze gemaakt voor transformatie-renovatie van de parkeergarages en ontwikkeling (nieuwbouw) van de twee hoekpunten in het stadsblok. Hierbij wordt uitgegaan van een gefaseerde aanpak/ontwikkeling. Mocht STJA op een later moment alsnog mee wil doen in deze gebiedsontwikkeling, dan is sloop-nieuwbouw van de woningen van STJA in het stadsblok alsnog mogelijk.

Bij de afweging hebben de huidige uitgangspunten ten aanzien van de parkeeropgave een belangrijke rol gespeeld.

6. Bijlagen

- 1) Onderbouwing financiële indicaties op hoofdlijnen verschillende varianten
- 2) Rapporten Royal Haskoning
- 3) Rapporten Solid Solutions