Gemeente Almelo

Raadsbrief ter informatie

Postadres:
Gemeente Almelo
Postbus 5100
7600 GC Almelo

Aan de raad van de gemeente Almelo

Bijlage	Doorkiesnummer	Behandeld door	Datum
	1140	P. Jonkman	25 juli 2023

Onderwerp
Startnotitie-opdracht Stadskade

Geachte leden van de raad,

Bij raadsvoorstel "Stand van zaken en voorbereidingskrediet Stadskade" (Raad - 2106933), bent u geïnformeerd over de stand van zaken inzake de gebiedsontwikkeling Stadskade. Het college heeft besloten om de Startnotitie-opdracht vast te stellen en uw raad hierover te informeren.

Het afgelopen jaar zijn er verschillende varianten/ontwikkelingsrichtingen onderzocht voor het gebied Stadskade. Voor de ontwikkeling van Stadskade is een gedeelde ambitie om de omgeving Stadskade te transformeren naar de huiskamer van de binnenstad. Hiervoor zijn in 2022 een aantal varianten onderzocht die geleid hebben tot uiteindelijk vijf ontwikkelrichtingen. Deze zijn weergegeven in een matrix waarbij de varianten zijn gewaardeerd op verschillende aspecten zoals, stedenbouw, programma, parkeren, financiën en risico's. De basis voor de onderzochte ontwikkelrichtingen is het gemeentelijk beleid op strategisch niveau waaronder de Omgevingsvisie, Woonvisie en Uitvoeringsagenda Stadsontwikkeling.

De vijf ontwikkelrichtingen (Stadsblok) die in de matrix zijn gewaardeerd zijn:

Varianten met transformatie Stadsbaken:
1 Herontwikkeling ABN-AMRO en ANWB
2. Herontwikkeling hele Havenfront
3. Herontwikkeling van de volledige schil

Varianten met sloop Stadsbaken:
4. Gedeeltelijk herontwikkeling Stadsblok
5. Volledige herontwikkeling Stadsblok

Uitgangspunt is om de transformatievarianten verder te verkennen en hier uitgangspunten voor te formuleren.

Belangrijke aandachtspunten zijn:
Stedenbouw, programma
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 eventuele 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 (bijvoorbeeld horeca, wonen en een publieke functie). Onderzocht zal worden of nieuwe functies in de plint, dan wel op het dak kunnen worden toegevoegd. Met architectuur en kunst 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 (Spark en 4 Traffic) geweest naar de parkeerdruk (en beschikbare capaciteit). Deze onderzoeken hebben zich gericht op de parkeergarages en de blauwe zone in de binnenstad. Het onderzoek heeft inzicht gegeven in de bezettingsgraad en de vraagbehoefte van toekomstige bewoners- en bezoekersgroei en de kansen die parkeren heeft om bij te dragen aan de kwaliteit van de binnenstad.

Uit de onderzoeken is duidelijk geworden dat voor de parkeeropgaven (herontwikkeling Stadskade, Groot Gravenkwartier) de bestaande parkeergarages Stadsbaken en Havenblok en de blauwe zone-gebieden ingezet moeten worden.

Ten aanzien van de blauwe zone moet worden opgemerkt dat voor de ontwikkelingen Groot Gravenkwartier, Stadskade en rondom de Grotestraat zuid beperkt structurele ruimte beschikbaar is. Deze ontwikkelingen zullen daardoor in de eigen parkeerbehoefte moeten voorzien boven op de bestaande behoeften. Uit het onderzoek van 4 Traffic is gebleken dat de ruimte in de blauwe zone voornamelijk in het gebied aangrenzend op de stationsomgeving ten westen van het spoor aanwezig is. 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, parkeerplekken gekoppeld aan voormalige ABN AMRO pand enz.

Uitgangspunt bij de transformatie varianten is dat beide parkeergarages zullen getransformeerd/ gerenoveerd worden zodat deze weer voldoen aan de huidige maatstaven/eisen en een goede uitstraling krijgen. Deze aanpassingen zijn van invloed op het aanbod van het aantal parkeerplekken. Te denken valt aan huidige parkeereisen, veiligheid, comfort enz., maar ook aan aanpassen en toevoegen van kwaliteit zoals bijvoorbeeld een stadstuin, woningen en/of andere (publieke) functies.

Op basis van huidige trends en ontwikkelingen kan er kritischer gekeken worden hoe om te gaan met het autobezit en -gebruik van nieuwe bewoners en bezoekers. Kansen rondom het ontwikkelen van Stadskade liggen bijvoorbeeld in de optimalisatie bij piekmomenten waarbij ingezet wordt op het STOMP principe voor een duurzame gebiedsontwikkeling. Daarbij wordt bij de ontwikkeling van het gebied gestuurd om **S**tappen, **T**rappen, **O**penbaar vervoer, **M**obility as a Service en **P**rivé auto's. Uit het aanvullende technische en financiële onderzoek zal moeten blijken wat de (on)mogelijkheden hiervoor zijn.

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). De varianten waarbij uitgegaan wordt van volledig sloop van de parkeergarage Stadsbaken zal een tekort opleveren dat minimaal twee keer zo groot is. De berekeningen gaan uit van renoveren van Stadsbaken en niet van transformatie en de berekeningen zijn exclusief transformatie en renovatie van het Havenblok en exclusief kosten voor eventuele tijdelijke parkeervoorzieningen.

Risico's
Bij het slopen van de parkeergarage Stadsbaken 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 in de matrix waarbij uitgegaan wordt van sloop is beperkt ruimte voor toekomstige groei extra bezoekers. Bovendien is er geen ruimte om de parkeerbehoefte ten gevolge van herontwikkeling Groot Gravenkwartier op te vangen. Dit geldt ook voor de momenten dat er sprake is van piekbelasting.

Op basis van deze verkenningen heeft het college besloten om voor de herontwikkeling van de Stadskade de transformatie varianten verder uit te werken en hiervoor een aantal uitgangspunten op te stellen. Deze varianten gaat uit van het behoud en transformatie van de garages Havenpassage en Stadsbaken en geheel of (deels) sloop, dan wel transformatie, van de opstallen (voormalig ABN AMRO gebouw, voormalig ANWB gebouw, woningen woningstichting Sint Joseph en het grotendeels leegstaande begane grond Havenblok. Daarnaast zal het Havenblok ook bij de vervolgstappen meegenomen worden waarbij hier ook ingezet zal gaan worden op rennovatie/transformatie.

De opdracht t.b.v. opstellen van nota van uitgangspunten voor Stadskade is de eerstvolgende fase van het gebiedsontwikkelingsproces om te komen tot een stedenbouwkundig programma van eisen en uiteindelijk een concreet stedenbouwkundig plan.

Voor het opstellen van de nota van uitgangspunten worden kosten gemaakt (het uitvoeren van aanvullende onderzoeken en de inzet van het projectteam). De kosten van € 275.000,- worden betaald uit de door de Raad bij de programmabegroting 2023 beschikbaar gestelde middelen ad. €925.000,- binnen Stedelijke ontwikkeling ten behoeve van de prioritaire projecten.

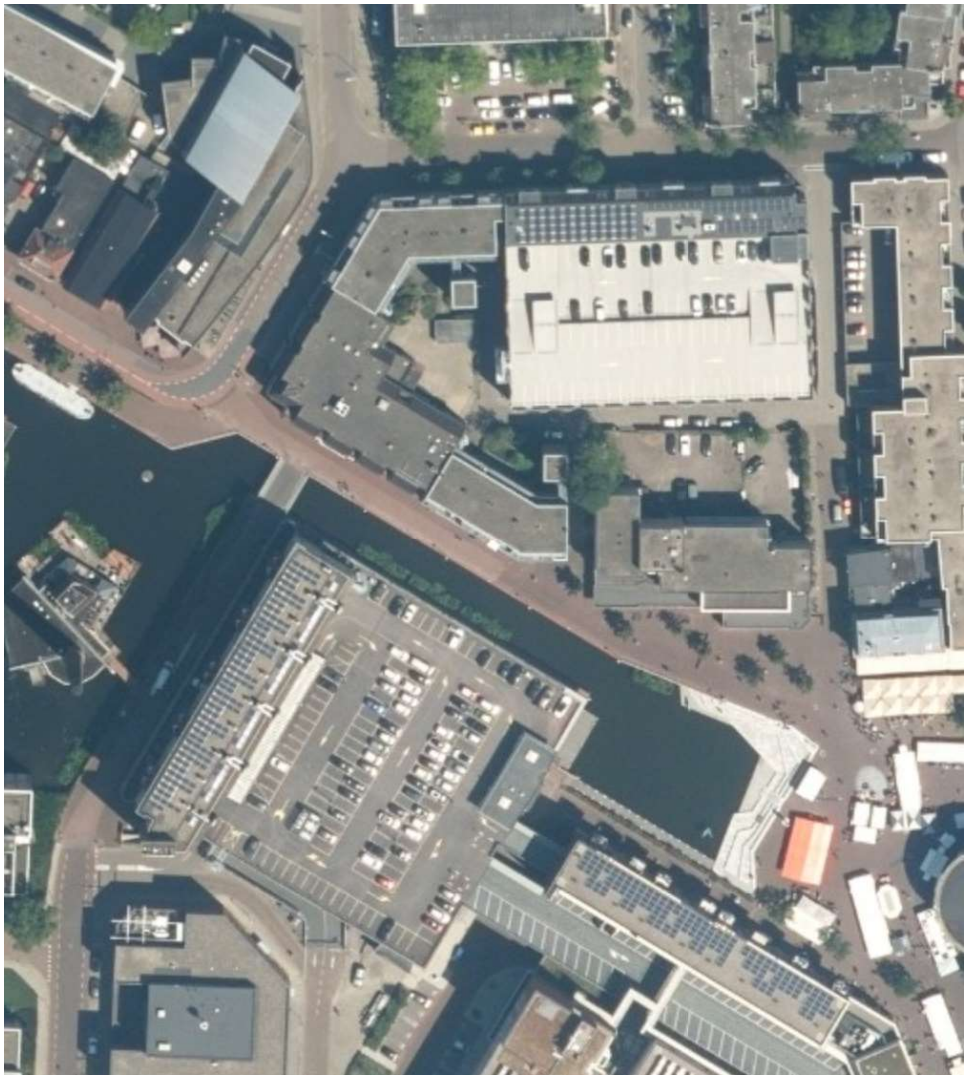
Hoogachtend,
Burgemeester en Wethouders van Almelo,
de secretaris, de burgemeester,

F.W. van Ardenne A.J. Gerritsen

Gemeente Almelo

Startnotitie/opdracht

t.b.v. opstellen van nota van uitgangspunten voor Stadskade
(stads- en havenblok)



Datum: 17/07/2023

Inhoud

1. Opgave Stadskade 2
1.1 Aanleiding en achtergrond 2
1.2 Argumentatie keuzevariant 2
2. Opdracht Stadskade 5
3. Gebied Stadskade 6
3.1 Plangebied 6
3.2 Eigendomssituatie 6
3.3 Planologische situatie 7
3.4 beleid (scope/projectafbakening) 7
3.5 Onderzoeken 7
4. Planning en proces 8
4.1 Stap 1: Startnotitie/opdracht: 8
4.2 Stap 2: Nota van uitgangspunten 8
4.3 Stap 3: Stedenbouwkundig programma van eisen 8
4.4 Stap 4: Stedenbouwkundig plan 8
4.5 Stap 5: Omgevingsplan 8
5. Samenwerken 10
5.1 Samenwerken 10
5.2 Participatie 10
6. Projectsturing, financiën en risico's 11
6.1 Organisatie 11
6.2 Financiën (Geld) 12
6.3 Risico's en beheersmaatregelen 12
6.4 Communicatie 13

Projectleider	Patrick Jonkman	
Bestuurlijke opdrachtgever	Margreet Overmeen-Bakhuis	
Ambtelijke opdrachtgever/budgethouder	Arend Sick	
Gedelegeerd Opdrachtgever / Ontwikkelmanager	Thijs van Heusden	
Zaaknummer JOIN	DCS - 2070591	
Projectnummer/boekingsnummer	33831811	

1. Opgave Stadskade

1.1 Aanleiding en achtergrond

Na de bouw van Haven-Zuid, de terugkomst van het water in de binnenstad met de havenkom en het opnieuw inrichten van het Marktplein is het belangrijk om een volgende stap te zetten, namelijk de herontwikkeling/transformatie van het stads- en havenblok, tezamen het gebied Stadskade. De Stadskade staat voor een ambitieuze transformatie-opgave.

In het Koersdocument van de binnenstad 2019 wordt het gebied Stadskade geduid als de huiskamer van de stad; een gebied met openbare voorzieningen, wonen en werken langs de kade, de plek waar het openbare leven van Almelo zich afspeelt met onder andere het getransformeerde voormalige stadhuis en de bibliotheek. De ligging aan het water en aan twee zijdes bebouwing geeft het gebied een uniek karakter. De Stadskade maakt onderdeel uit van de waterboulevard. De lange waterlijn, die zo kenmerkend is voor de stad Almelo en die zich mogelijk goed leent voor het realiseren van een groene, verkeersluwe stedelijke woon-, werk- en leefomgeving die lokaal en regionaal onderscheidend kan zijn.

1.2 Argumentatie keuzevariant

De afgelopen jaren zijn er verschillende varianten/ontwikkelingsrichtingen onderzocht voor het gebied Stadskade. Vertrekpunt voor de ontwikkeling is de breed gedeelde ambitie binnen de politiek, ondernemend Almelo en de bevolking om de omgeving Stadskade ingrijpend te transformeren.
Ten behoeve van de herontwikkeling zijn in 2022 een aantal varianten onderzocht die geleid hebben tot uiteindelijk vijf richtingen, die zijn weergegeven in een trade-off matrix (figuur 1) waarbij de varianten zijn gewaardeerd op verschillende aspecten zoals, stedenbouw, programma, parkeren, financiën en risico's. Op basis van deze matrix scoren de varianten waarbij de parkeergarage Stadsbaken wordt gehandhaafd het hoogst.

	Ontwikkelrichting 1	*Ontwikkelrichting 2*	*Ontwikkelrichting 3*	*Ontwikkelrichting 4*	*Ontwikkelrichting 5*
	Herontwikkeling van voormalige ABN-AMRO en ANWB	Herontwikkeling Havenfront	Ontwikkeling van een kwalitatieve noord-zuid verbinding	Herontwikkeling van de volledige schil	Volledige herontwikkeling Stadsblok
Stedenbouw					
Hoogstedelijk Milieu					
Haven Front					
Dooradering					
Verbinden sted. weefsel					
Beleving parkeergarage					
Programma					
Programma woningen (aantal toegevoegd)					
Programma Commercieel (m2)					
Gebouwde fietsenstalling (aantal parkeerplekken)					
Parkeren					
Ontwikkelmogelijkheden Havenblok					
Tussenfase					
Financiën					
Totaal (kosten)(mln. €)					
Parkeren (kosten)(mln. €					
Kansen					
Herinrichten dak parkeergarage					
Nieuw parkeerbeleid					
Havenblok als reservelocatie					
Risico's					
Groot Gravenkwartier					
Groei bezoekers					
Renovatie parkeergarage Havenblok					
Hinder bewoners Cranenborgh					
Aansluiting op Wierdensestraat					

Figuur 1 score matrix onderzochte ontwikkelrichtingen

Nadere argumentatie

Stedenbouw, programma

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 eventuele 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.
De transformatie van de parkeergarage Havenblok biedt ook kansen om het waterfront te verbeteren. Door de ligging op het noorden is het wel een complexe opgave. Aandachtspunten zijn de verbinding naar het stadsblok, de uitstraling aan de waterkant zijde en het toevoegen van interessante functies (bijvoorbeeld horeca, wonen en een publieke functie). Onderzocht zal worden of nieuwe functies in de plint, dan wel op het dak kunnen worden toegevoegd.
Met architectuur en kunst 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 (Spark en 4 Traffic) geweest naar de parkeerdruk en (beschikbare capaciteit). Deze onderzoeken hebben zicht gericht op de parkeergarages en de blauwe zone in de binnenstad. Het onderzoek heeft inzicht gegeven in de huidige bezettingsgraad en de vraagbehoefte van toekomstige bewoners- en bezoekersgroei en de kansen die parkeren heeft om bij te dragen aan de kwaliteit van de binnenstad.

Uit de onderzoeken is duidelijk geworden dat voor de parkeeropgaven (herontwikkeling Stadskade, Groot Gravenkwartier) de bestaande parkeergarages Stadsbaken en Havenblok en de blauwe zone-gebieden ingezet moeten worden.

Hierbij moet worden opgemerkt dat voor de ontwikkelingen Groot Gravenkwartier, Stadskade en rondom de Grotestraat zuid geen structurele ruimte beschikbaar is in de blauwe zone. Deze ontwikkelingen zullen daardoor in de eigen parkeerbehoefte moeten voorzien boven op de bestaande behoeften. Uit het onderzoek van 4 Traffic is gebleken dat de ruimte in de blauwe zone voornamelijk in het gebied aangrenzend op de stationsomgeving ten westen van het spoor aanwezig is.
Voor Stadskade betekent dit dat de huidige parkeerbehoefte voor het overgrote deel op de locatie moet worden gefaciliteerd, bovendien heb je te maken met huidige afspraken/overeenkomsten zoals 90 parkeerplaatsen t.b.v. StadsHuis, vergunninghouders, parkeerplekken gekoppeld aan voormalige ABN AMRO pand enz.

Beide parkeergarages zullen getransformeerd/gerenoveerd worden zodat deze weer voldoen aan de huidige maatstaven/eisen en een goede uitstraling krijgen. Deze aanpassingen zijn van invloed op het aanbod van het aantal parkeerplekken. Te denken valt aan huidige parkeereisen, veiligheid, comfort enz., maar ook aan aanpassen en toevoegen van kwaliteit zoals bijvoorbeeld een stadstuin, woningen en/of andere (publieke) functies.

Op basis van huidige trends en ontwikkelingen kan er kritischer gekeken worden hoe om te gaan met het autobezit en -gebruik van nieuwe bewoners en bezoekers.
Kansen rondom het ontwikkelen van Stadskade liggen bijvoorbeeld in de optimalisatie bij piekmomenten waarbij ingezet wordt op het STOMP principe voor een duurzame gebiedsontwikkeling. Daarbij wordt bij de ontwikkeling van het gebied gestuurd om **S**tappen, **T**rappen, **O**penbaar vervoer, **M**aaS en **P**rivé auto's.
Uit het aanvullende technische en financiële onderzoek zal moeten blijken wat de (on)mogelijkheden hiervoor zijn.

Financiën
Op basis van de matrix, een 1e berekening op hoofdlijnen in 2022, blijkt dat de varianten waarbij uitgegaan wordt van renoveren van de parkeergarage Stadsbaken een tekort kennen tussen de 7-14 miljoen (afhankelijk van het aantal te slopen opstallen) en als er gekozen wordt voor de varianten met volledig sloop van de parkeergarage Stadsbaken er sprake is van een tekort tussen de 23-27 miljoen). De berekeningen gaan uit van renoveren van Stadsbaken en niet van transformatie en de berekeningen zijn exclusief transformatie en renovatie van het Havenblok en exclusief kosten voor eventuele tijdelijke parkeervoorzieningen.

Risico's
Bij het slopen van de parkeergarage Stadsbaken 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 in de matrix waarbij uitgegaan wordt van sloop is beperkt ruimte voor toekomstige groei extra bezoekers. Bovendien is er geen ruimte om de parkeerbehoefte ten gevolge van herontwikkeling Groot Gravenkwartier op te vangen. Dit geldt ook voor de momenten dat er sprake is van piekbelasting.

Op basis van bovenstaande en de matrix blijkt dat bij de herontwikkeling van Stadskade het behouden van de parkeergarages Stadsbaken en Havenblok de beste optie is. Hierbij moet nog onderzocht worden of de bestaande opstallen (onder 3.2. benoemd) geheel of gedeeltelijk gesloopt worden.

2. Opdracht Stadskade

Deze startnotitie omvat een nadere beschrijving van de opdracht: het opstellen van een nota van uitgangspunten voor de herontwikkeling van het gebied Stadskade.

2.1 Opdracht

De opdracht bestaat uit het opstellen van een nota van uitgangspunten, ontwikkelstrategie en een indicatie van de financiële consequenties/concept grondexploitatie op hoofdlijnen van het gebied Stadskade. Uitgangspunt hierbij is de gekozen transformatievariant waarbij de parkeergarages Stadsbaken en Havenblok behouden blijven.
De nota van uitgangspunten komt tot stand door betrokkenheid van verschillende (vak)disciplines. In de nota van uitgangspunten komen de volgende onderwerpen aan orde:

- Programma: invulling plint, doelgroepen, wonen, commercieel
- Stedenbouw: bebouwingsenvelop, bandbreedte aantallen, typologie, grootte, kwaliteit, inpassing in de omgeving, ontsluiting etc.
- Openbare ruimte: omgeving Stadsbaken, havenzijde, Stads huis zijde
- Locatie in relatie tot omgeving
- Mobiliteit/parkeeropgave – Mobiliteitsstrategie STOMP (stappen, trappen, ov, mobiliteitskeuze en parkeren)
- Integrale duurzaamheid: klimaatadaptatie, circulariteit, energiesysteem, vergroening en gezondheid
- Globale toets haalbaarheid, zowel financieel, technisch als juridisch. Een opsomming van de mogelijkheden of beperkingen, o.a. op het gebied van: milieu, RO, (co)financiering en exploitatie (o.a. onderzoek naar maximale transformatie/aanpassing parkeergarages)

Daarnaast zal een ontwikkelstrategie worden opgesteld waarbij aandacht besteed wordt aan de volgende onderdelen;

- Rollen HMO, STJA, OCA
- Aanbestedingsstrategie
- Fasering

Uiteindelijk zullen ook de financiële consequenties/haalbaarheid op hoofdlijnen van de transformatie variant(en) in beeld worden gebracht.

2.2 Doelstelling

Het doel van deze opdracht: nota van uitgangspunten voor de herontwikkeling van het gebied Stadskade. Deze herontwikkeling maakt onderdeel uit van de prioritaire opgave Binnenstad.

2.3 Resultaat

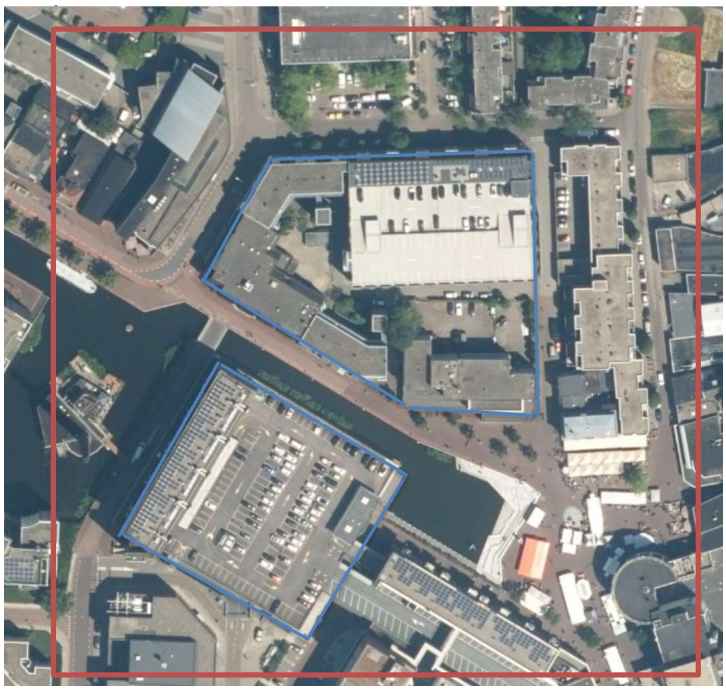
Het eindresultaat is een nota van uitgangspunten. Het resultaat zal uiteindelijk ter besluitvorming worden voorgelegd aan college van B&W en de gemeenteraad inclusief een aanpak voor de vervolgfase.

3. Gebied Stadskade

3.1 Plangebied

De definitie van het plangebied Stadskade is vastgelegd in het Koersdocument van de binnenstad. Binnen het projectgebied Stadskade zijn verschillende deelgebieden te onderscheiden. Tussen het Stads Huis en het water ligt het Stadsblok, dit is het deel waar nu parkeergarage Het Stadsbaken, ABN AMRO, huis van Katoen en Nu en een aantal woningen van Sint Joseph te vinden zijn. Ten zuiden van het water ligt het Havenblok. Daarbij gaat het dan om de parkeervoorziening Stadshaven (voormalig Havenpassage kelder en dek), appartementen van Sint Joseph en het voormalig winkelcentrum op de begane grond.
De Stadskade vormt een schakel tussen de binnenstad, Westerdok, station en Indië terrein. Daarnaast zal het plein tegenover het StadsHuis ingepast worden en aandacht zijn voor de omliggende appartementen van de Gemeente Almelo, het complex Markenhof.
Deze startnotitie heeft betrekking op Stadskade (figuur 1 blauw omlijnd).

Het plangebied is in figuur 1 aangeven in het rood.



Figuur 2 Plangebied in het rood omlijnd inclusief projectgebied Stadskade bestaande uit Stads- en havenblok (blauw omlijnd)

3.2 Eigendomssituatie

De percelen in het gebied zijn in bezit van verschillende eigenaren. De gemeente heeft, naast het bezit van openbare ruimte, ook zelf percelen met opstal in eigendom.

Objecten met eigenaren in stadskade zijn:

- Voormalig ABN AMRO pand - Herstructureringsmaatschappij Overijssel (HMO);
- Appartementen Stadsblok - Woningstichting Sint Joseph;
- Leegstaande ANWB pand (incl. Huis van katoen en Nu) - Gemeente Almelo;
- Parkeergarage Stadsbaken – Gemeente Almelo;
- Havenblok (begane grond en parkeerdek) – Gemeente Almelo;
- Appartementen Havenblok (Kranenborgh) - Woningstichting Sint Joseph
- Havenblok (parkeerkelder) – VVE (Gemeente Almelo, STJA).

3.3 Planologische situatie

Het plangebied ligt binnen de begrenzing van het bestemmingsplan "Centrum", door de raad op 17 september 2013 vastgesteld, en het bestemmingsplan ‘Binnenstad_Haven-Zuid eo’, door de raad vastgesteld op 12 juli 2016. Daarnaast is de "Parapluherziening parkeren" en "Parapluherziening wonen" van toepassing. Deze plannen zijn vastgesteld op respectievelijk 5 juni 2018 en 23 maart 2020. De gronden binnen het plangebied zijn grotendeels voorzien van de bestemmingen ‘Centrum’, ‘Gemengd’ en ‘Verkeer’. Binnen de bestemmingen Centrum en Gemengd is woningbouw mogelijk, maar niet binnen de bestemming Verkeer. Daarnaast past beoogde woningbouwontwikkeling niet binnen de bouwregels in de bestemmingsplan (bouwvlak, bouwhoogte). Om het plangebied te herontwikkelen is een bestemmingsplanherziening noodzakelijk.

3.4 beleid (scope/projectafbakening)

Het vigerende beleid geeft kaders waarbinnen de herontwikkeling Stadskade plaatsvindt. De belangrijkste zijn de Omgevingsvisie, de Woonvisie, de Ruimtelijk programmatische visie Wonen-werken en de Uitvoeringsagenda Stadsontwikkeling. Dit beleid vormt het kader, echter het is van belang dat nieuwe inzichten of landelijke ontwikkelingen die mogelijk van belang zijn voor de transformatie, afgewogen worden bij het opstellen van de uitgangspunten. Dit speelt bij onderdelen als de mobiliteitsstrategie, woonbeleid, de visie op voorzieningen, zowel maatschappelijk als commercieel. Deze ontwikkelingen kunnen van invloed zijn op bestaand beleid. Het eventueel daadwerkelijk aanpassen van het beleid valt buiten deze opdracht.

3.5 Onderzoeken

Binnen het plangebied zal een QuickScan Flora en Fauna worden uitgevoerd om duidelijkheid te krijgen of er kwetsbare dieren/planten aanwezig zijn en/of hiermee rekening gehouden moet worden bij de ontwikkeling. Verder zullen de parkeergarages, Stadsbaken en Havenblok, aanvullend constructief onderzocht worden. Hierbij moet duidelijk worden wat er niet alleen technisch maar ook financieel maximaal haalbaar is om deze parkeergarages te transformeren/renoveren.

4. Planning en proces

In dit hoofdstuk zal het proces van startnotitie tot aan het omgevingsplan (figuur 2) worden toegelicht. Dit proces is opgedeeld in en aantal stappen.

4.1 Stap 1: Startnotitie/opdracht:

Deze startnotitie/opdracht is de eerste stap in het proces van transformatie van Stadskade en geeft op hoofdlijnen inzage in het planproces. Deze startnotitie/opdracht beschrijft de opdracht en wordt vastgesteld door het college van B&W. De Gemeenteraad zal via een raadsbrief worden geïnformeerd. De startnotitie/opdracht zal in juli ’23 ter besluitvorming worden aangeboden.

4.2 Stap 2: Nota van uitgangspunten

In de nota van uitgangspunten zullen de onderwerpen zoals genoemd in 2.1 uitgewerkt worden. De geformuleerde uitgangspunten zijn de basis voor de volgende stap, namelijk het opstellen van een stedenbouwkundig programma van eisen.

De totale doorlooptijd voor de nota van uitgangspunten is, inclusief startnotitie ca. 8 maanden. De doorlooptijd is afhankelijk van de snelheid en beschikbaarheid van de (vak)disciplines en tijdig ontvangen van de onderzoeksresultaten.

4.3 Stap 3: Stedenbouwkundig programma van eisen

Het voorstel is afhankelijk van de gekozen ontwikkelstrategie het SPvE in nauwe samenwerking op te stellen met betrokken marktpartijen. Het SPvE is een nadere uitwerking van de nota van uitgangspunten.

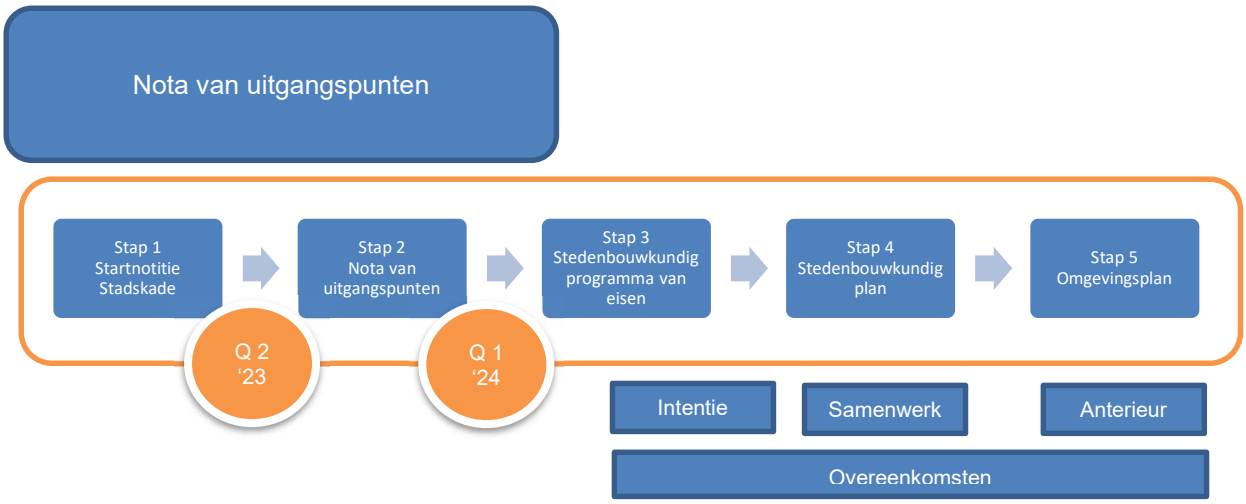
4.4 Stap 4: Stedenbouwkundig plan

Het stedenbouwkundig plan bestaat o.a. uit:

- Een uitwerking van het SPvE in volumes, uitstraling, inpassing openbaar gebied.
- Inrichtingsplan voor de openbare ruimte
- Programmatabel
- Uitwerking parkeren en mobiliteit
- Beeldkwaliteitsplan.
- Milieu onderzoeken geven aan in hoeverre wenselijke functies zich verhouden tot milieuregelgeving. Het is mogelijk dat maatregelen, aanvullende onderzoeken of eventuele beperkingen van toepassing zijn. Hier wordt ook bepaald welke MER-vorm van toepassing is.
- Grondexploitatie.
- Planning (incl. fasering).

4.5 Stap 5: Omgevingsplan

De juridische verankering van de voorgaande stappen komen samen in een Omgevingsplan. De gemiddelde doorlooptijd voor een omgevingsplan (inclusief gang naar de Raad van State) is 2 jaar.



Figuur 3 planproces ontwikkeling Stadskade

5. Samenwerken

.

5.1 Samenwerken

Een integrale gebiedsontwikkeling vraagt om een goede samenwerking tussen eigenaren, omwonenden en gemeente. De ambitie is om samen met eigenaren en stakeholders 'een goed plan te maken' voor de transformatie van het gebied Stadskade. Het streven is om in te zetten op gerichte communicatie en participatie waardoor breed draagvlak wordt verkregen voor de ontwikkeling van Stadskade.

Van belang is het juiste perspectief te bieden voor alle partijen en binnen acceptabele 'risico's' te zoeken naar de juiste balans, timing, passende vorm van sturing en samenwerkingsvorm. De verschillende vormen van samenwerkingen in gebiedsontwikkeling die we onderscheiden zijn:

1. Initiatief Gemeente
2. Initiatief Publiek/Privaat
3. Initiatief bij de markt

Daarnaast is het goed te vermelden dat de gemeente in 2008 een Samenwerkingsovereenkomst heeft gesloten met de Ontwikkelcombinatie Almelo (OCA) bestaande uit Dura Vermeer en Kondor Wessels Projecten voor de ontwikkeling van posities van de gemeente in het centrum.
In de nota van uitgangspunten zal beoordeeld worden wat de consequenties zijn van deze overeenkomst voor de ontwikkelstrategie Stadskade.

Daarnaast zijn HMO en STJA ook belangrijke partners vanwege hun huidige eigendomspositie.

5.2 Participatie

Participatie en communicatie zijn belangrijk om een zo breed mogelijk draagvlak en betrokkenheid van onder meer bewoners, ondernemers en stakeholders te krijgen. In deze fase worden de concept uitgangspunten voor Stadskade voorgelegd worden aan de stakeholders ter commentaar.

Stakeholders/doelgroepen

Grofweg zien we voor de communicatie/participatie de volgende belangrijke stakeholders en doelgroepen:

Stakeholders	
Gemeenteraad	
Bewoners in het gebied	Woningen Stadsblok
	Kloosterhofflat
	Stads Huis
Eigenaren binnen locatie Stadskade	HMO
	Woningstichting Sint Joseph
Mogelijke Investeringspartners	OCA
Ambtelijke organisatie	
Directe omgeving	Bibliotheek
	Ondernemers omgeving (Nielz, Kreta enz.)
	Vereniging van eigenaren (Havenblok?)
	Bewoners omgeving
Stakeholders in de stad	CAA / ondernemers binnenstad
	Fietsersbond
	Wijkplatform/regie
	Gebruikers/vergunninghouders parkeergarages

In elke fase van het project zoeken we naar de juiste vorm van participatie met passende partijen. Vooralsnog is het voornemen de eerste concept uitgangspunten te toetsen bij de stakeholders.

6. Projectsturing, financiën en risico's

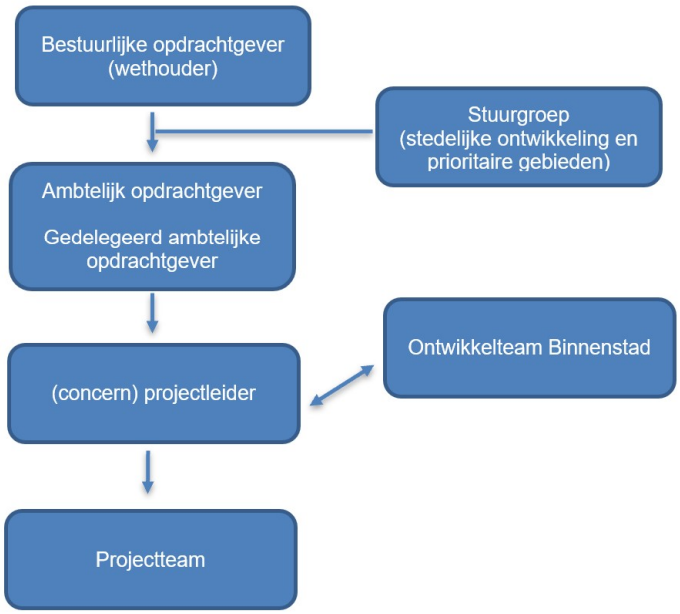
6.1 Organisatie

Ontwikkelmanager
De ontwikkelmanager Binnenstad is verantwoordelijk voor het ontwikkelopgave binnenstad en zorgt voor afstemming tussen de verschillende projecten. De ontwikkelmanager Binnenstad trekt samen met de projectleider Stadskade op om de afgesproken resultaten te bereiken.

Projectleider
De projectleider is eerste aanspreekpunt voor het project en is verantwoordelijk voor het behalen van het in 1.2.3 genoemde resultaat. Hij is verantwoordelijk voor het bewaken van de planning/voortgang, financiën, kwaliteit, communicatie, informatie, organisatie en risico's. Via beslisdocumenten en regelmatig overleg legt de projectleider verantwoording af aan de ontwikkelmanager. De projectleider heeft een sterke focus op samenwerking en resultaat. De projectleider stuurt het projectteam aan en is samen met de ontwikkelmanager verantwoordelijk voor het agenderen van het project op de agenda van de stuurgroep prioritaire gebieden en stadsontwikkeling.

Opdrachtgevers
Er vindt tweewekelijks overleg plaats over de voortgang met de (gedelegeerd) ambtelijke opdrachtgever/ontwikkelmanager. Met de bestuurlijke opdrachtgever vindt eens in de 5 tot 6 weken afstemming plaats tijdens het portefeuilleoverleg.

- Wethouder Overmeen-Bakhuis is de bestuurlijke opdrachtgever en is binnen het college verantwoordelijk voor de realisering van de opdracht;
- De eenheidsmanager Stedelijke Ontwikkeling is ambtelijk opdrachtgever en formuleert samen met de ontwikkelmanager/projectleider de opdracht en het te behalen resultaat. Hij volgt kritisch of het gevraagde resultaat wordt opgeleverd en of het voldoet aan de geformuleerde doelstellingen.



Figuur 4 Projectsturing

Projectteam
Het projectteam komt op initiatief van de projectleider bijeen om het project inhoudelijk te bespreken. De belangrijkste rol van de projectleden is het uitwisselen/aandragen/verwerken van relevante informatie(adviseren). De leden zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor het resultaat en integrale totstandkoming.

In het projectteam zitten specialisten uit alle relevante disciplines en bestaat uit:

- Projectleider
- Projectondersteuning
- Groen
- Water/klimaat
- Civiel
- Mobiliteit (verkeer/parkeren)
- Ruimtelijke ontwikkeling
- Stedenbouwkundige
- Vastgoed (beheer)
- Planeconoom
- Vastgoedjurist

Daarnaast zullen een aantal collega's agenda lid zijn zodat zij aangehaakt zijn bij het project, het gaat dan om de volgende disciplines:

- Communicatie
- Financiën
- Wonen
- Wijkregie
- Accountmanager Binnenstad (ondernemersloket)

6.2 Financiën (Geld)
In bijlage 1 zijn de kosten voor deze fase uitgewerkt (tot en met december 2023) en is tot stand gekomen op basis van een inschatting aan inzet van de projectteamleden en een gemiddeld uurtarief van de op dit moment actuele uurtarieven (gemeente Almelo) van de verschillende expertises. Voor deze fase zullen de kosten gedekt worden uit de beschikbare middelen van de eenheid Stedelijke Ontwikkeling in oprichting.

6.3 Risico's en beheersmaatregelen
De voorlopige en grootste risico's zijn in onderstaand schema aangeven. Met de projectgroep zullen tussentijds de risico's worden geanalyseerd en eventuele beheersmaatregelen worden opgesteld.

Risico	Omvang	Gevolg	
Aanpassen beleidskaders (voorwaardelijk / invloed op het project)	Groot	Tijd / Geld / Kwaliteit	PL/AOG
RO procedures	Middel	Tijd / Geld	PL/AOG
Onvoldoende draagvlak politiek	Middel	Tijd / Geld / Kwaliteit	AOG/BOG/B&W
Gewijzigde regelgeving/beleid	Middel	Tijd	PT

Onvoldoende/beperkt beschikbaar projectteamleden	Middel	Tijd, Kwaliteit	AOG/PL/Teammanagers
Onvoldoende specialistische deskundigheid	Middel	Kwaliteit, Tijd	AOG/PL
Ramingsrisico's kosten/opbrengsten	Middel	Geld	PE/PL/AOG
Weerstand verschillende belangengroepen projectgebied	Middel	Tijd	AOG/PL
Bestaande overeenkomsten	Middel	Tijd / Geld / Kwaliteit	BOG/AOG/PL
Bouwtechnische staat objecten / garages	Groot	Tijd / Geld / Kwaliteit	AOG/PL

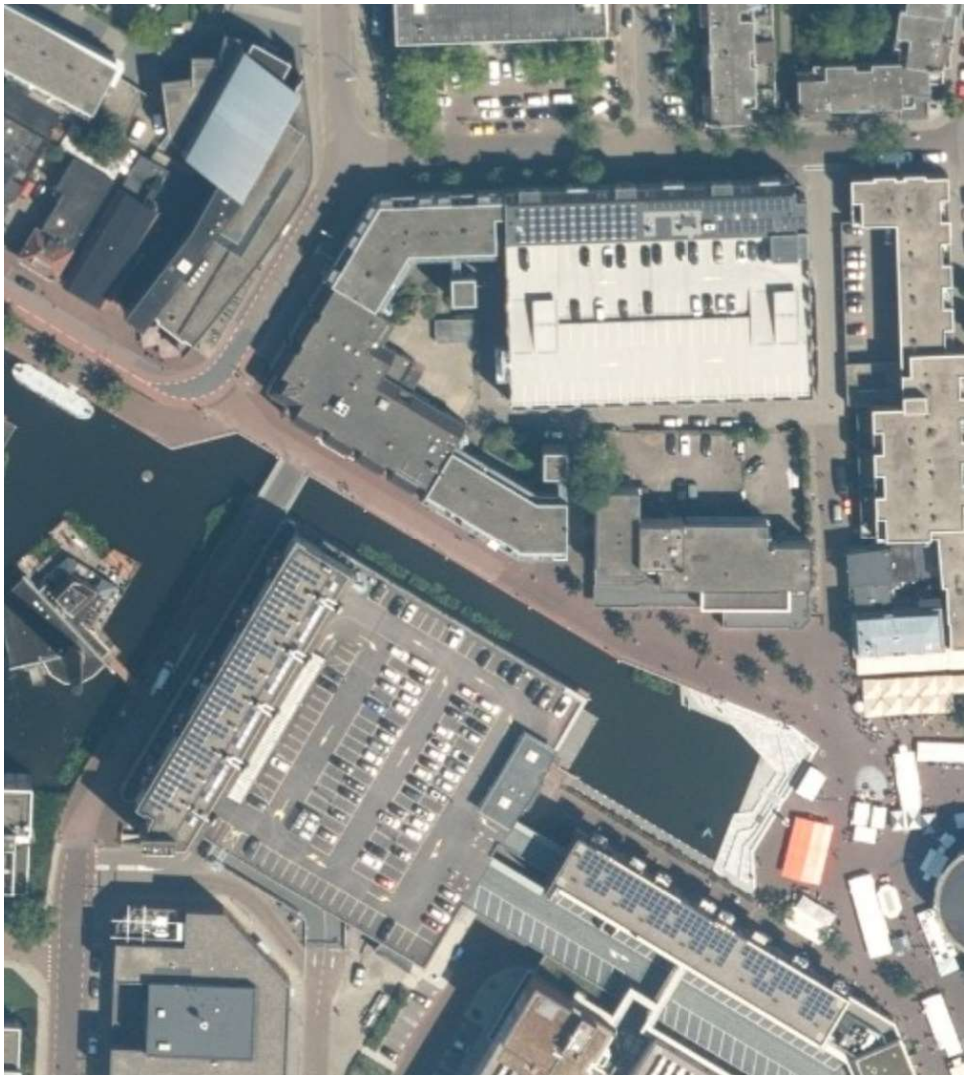
6.4 Communicatie

De projectleider geeft de voortgang van het project weer in voortgangsrapportages en bespreekt de voortgang gevraagd en ongevraagd met de opdrachtgever(s). Door middel van vertegenwoordigers in de projectgroep blijven diverse disciplines voortdurend op de hoogte van de ontwikkelingen.

Gemeente Almelo

Startnotitie/opdracht

t.b.v. opstellen van nota van uitgangspunten voor Stadskade
(stads- en havenblok)



Datum: 30/06/2023

Inhoud

1. Opgave Stadskade 2
1.1 Aanleiding en achtergrond 2
1.2 Argumentatie keuzevariant 2
2. Opdracht Stadskade 5
3. Gebied Stadskade 6
3.1 Plangebied 6
3.2 Eigendomssituatie 6
3.3 Planologische situatie 7
3.4 beleid (scope/projectafbakening) 7
3.5 Onderzoeken 7
4. Planning en proces 8
4.1 Stap 1: Startnotitie/opdracht: 8
4.2 Stap 2: Nota van uitgangspunten 8
4.3 Stap 3: Stedenbouwkundig programma van eisen 8
4.4 Stap 4: Stedenbouwkundig plan 8
4.5 Stap 5: Omgevingsplan 8
5. Samenwerken 10
5.1 Samenwerken 10
5.2 Participatie 10
6. Projectsturing, financiën en risico's 11
6.1 Organisatie 11
6.2 Financiën (Geld) 12
6.3 Risico's en beheersmaatregelen 12
6.4 Communicatie 13

Projectleider	Patrick Jonkman	
Bestuurlijke opdrachtgever	Jan Martin van Rees	
Ambtelijke opdrachtgever/budgethouder	Arend Sick	
Gedelegeerd Opdrachtgever / Ontwikkelmanager	Thijs van Heusden	
Zaaknummer JOIN	DCS - 2070591	
Projectnummer/boekingsnummer	33831811	

1. Opgave Stadskade

1.1 Aanleiding en achtergrond

Na de bouw van Haven-Zuid, de terugkomst van het water in de binnenstad met de havenkom en het opnieuw inrichten van het Marktplein is het belangrijk om een volgende stap te zetten, namelijk de herontwikkeling/transformatie van het stads- en havenblok, tezamen het gebied Stadskade. De Stadskade staat voor een ambitieuze transformatie-opgave.

In het Koersdocument van de binnenstad 2019 wordt het gebied Stadskade geduid als de huiskamer van de stad; een gebied met openbare voorzieningen, wonen en werken langs de kade, de plek waar het openbare leven van Almelo zich afspeelt met onder andere het getransformeerde voormalige stadhuis en de bibliotheek. De ligging aan het water en aan twee zijdes bebouwing geeft het gebied een uniek karakter. De Stadskade maakt onderdeel uit van de waterboulevard. De lange waterlijn, die zo kenmerkend is voor de stad Almelo en die zich mogelijk goed leent voor het realiseren van een groene, verkeersluwe stedelijke woon-, werk- en leefomgeving die lokaal en regionaal onderscheidend kan zijn.

1.2 Argumentatie keuzevariant

De afgelopen jaren zijn er verschillende varianten/ontwikkelingsrichtingen onderzocht voor het gebied Stadskade. Vertrekpunt voor de ontwikkeling is de breed gedeelde ambitie binnen de politiek, ondernemend Almelo en de bevolking om de omgeving Stadskade ingrijpend te transformeren.
Ten behoeve van de herontwikkeling zijn in 2022 een aantal varianten onderzocht die geleid hebben tot uiteindelijk vijf richtingen, die zijn weergegeven in een trade-off matrix (figuur 1) waarbij de varianten zijn gewaardeerd op verschillende aspecten zoals, stedenbouw, programma, parkeren, financiën en risico's. Op basis van deze matrix scoren de varianten waarbij de parkeergarage Stadsbaken wordt gehandhaafd het hoogst.

	Ontwikkelrichting 1	*Ontwikkelrichting 2*	*Ontwikkelrichting 3*	*Ontwikkelrichting 4*	*Ontwikkelrichting 5*
	Herontwikkeling van voormalige ABN-AMRO en ANWB	Herontwikkeling Havenfront	Ontwikkeling van een kwalitatieve noord-zuid verbinding	Herontwikkeling van de volledige schil	Volledige herontwikkeling Stadsblok
Stedenbouw					
Hoogstedelijk Milieu					
Haven Front					
Dooradering					
Verbinden sted. weefsel					
Beleving parkeergarage					
Programma					
Programma woningen (aantal toegevoegd)					
Programma Commercieel (m2)					
Gebouwde fietsenstalling (aantal parkeerplekken)					
Parkeren					
Ontwikkelmogelijkheden Havenblok					
Tussenfase					
Financiën					
Totaal (kosten)(mln. €)					
Parkeren (kosten)(mln. €					
Kansen					
Herinrichten dak parkeergarage					
Nieuw parkeerbeleid					
Havenblok als reservelocatie					
Risico's					
Groot Gravenkwartier					
Groei bezoekers					
Renovatie parkeergarage Havenblok					
Hinder bewoners Cranenborgh					
Aansluiting op Wierdensestraat					

Figuur 1 score matrix onderzochte ontwikkelrichtingen

Nadere argumentatie

Stedenbouw, programma

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 eventuele 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.
De transformatie van de parkeergarage Havenblok biedt ook kansen om het waterfront te verbeteren. Door de ligging op het noorden is het wel een complexe opgave. Aandachtspunten zijn de verbinding naar het stadsblok, de uitstraling aan de waterkant zijde en het toevoegen van interessante functies (bijvoorbeeld horeca, wonen en een publieke functie). Onderzocht zal worden of nieuwe functies in de plint, dan wel op het dak kunnen worden toegevoegd.
Met architectuur en kunst 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 (Spark en 4 Traffic) geweest naar de parkeerdruk en (beschikbare capaciteit). Deze onderzoeken hebben zicht gericht op de parkeergarages en de blauwe zone in de binnenstad. Het onderzoek heeft inzicht gegeven in de huidige bezettingsgraad en de vraagbehoefte van toekomstige bewoners- en bezoekersgroei en de kansen die parkeren heeft om bij te dragen aan de kwaliteit van de binnenstad.

Uit de onderzoeken is duidelijk geworden dat voor de parkeeropgaven (herontwikkeling Stadskade, Groot Gravenkwartier) de bestaande parkeergarages Stadsbaken en Havenblok en de blauwe zone-gebieden ingezet moeten worden.

Hierbij moet worden opgemerkt dat voor de ontwikkelingen Groot Gravenkwartier, Stadskade en rondom de Grotestraat zuid geen structurele ruimte beschikbaar is in de blauwe zone. Deze ontwikkelingen zullen daardoor in de eigen parkeerbehoefte moeten voorzien boven op de bestaande behoeften. Uit het onderzoek van 4 Traffic is gebleken dat de ruimte in de blauwe zone voornamelijk in het gebied aangrenzend op de stationsomgeving ten westen van het spoor aanwezig is.
Voor Stadskade betekent dit dat de huidige parkeerbehoefte voor het overgrote deel op de locatie moet worden gefaciliteerd, bovendien heb je te maken met huidige afspraken/overeenkomsten zoals 90 parkeerplaatsen t.b.v. StadsHuis, vergunninghouders, parkeerplekken gekoppeld aan voormalige ABN AMRO pand enz.

Beide parkeergarages zullen getransformeerd/gerenoveerd worden zodat deze weer voldoen aan de huidige maatstaven/eisen en een goede uitstraling krijgen. Deze aanpassingen zijn van invloed op het aanbod van het aantal parkeerplekken. Te denken valt aan huidige parkeereisen, veiligheid, comfort enz., maar ook aan aanpassen en toevoegen van kwaliteit zoals bijvoorbeeld een stadstuin, woningen en/of andere (publieke) functies.

Op basis van huidige trends en ontwikkelingen kan er kritischer gekeken worden hoe om te gaan met het autobezit en -gebruik van nieuwe bewoners en bezoekers.
Kansen rondom het ontwikkelen van Stadskade liggen bijvoorbeeld in de optimalisatie bij piekmomenten waarbij ingezet wordt op het STOMP principe voor een duurzame gebiedsontwikkeling. Daarbij wordt bij de ontwikkeling van het gebied gestuurd om **S**tappen, **T**rappen, **O**penbaar vervoer, **M**aaS en **P**rivé auto's.
Uit het aanvullende technische en financiële onderzoek zal moeten blijken wat de (on)mogelijkheden hiervoor zijn.

Financiën
Op basis van de matrix, een 1e berekening op hoofdlijnen in 2022, blijkt dat de varianten waarbij uitgegaan wordt van renoveren van de parkeergarage Stadsbaken een tekort kennen tussen de 7-14 miljoen (afhankelijk van het aantal te slopen opstallen) en als er gekozen wordt voor de varianten met volledig sloop van de parkeergarage Stadsbaken er sprake is van een tekort tussen de 23-27 miljoen). De berekeningen gaan uit van renoveren van Stadsbaken en niet van transformatie en de berekeningen zijn exclusief transformatie en renovatie van het Havenblok en exclusief kosten voor eventuele tijdelijke parkeervoorzieningen.

Risico's
Bij het slopen van de parkeergarage Stadsbaken 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 in de matrix waarbij uitgegaan wordt van sloop is beperkt ruimte voor toekomstige groei extra bezoekers. Bovendien is er geen ruimte om de parkeerbehoefte ten gevolge van herontwikkeling Groot Gravenkwartier op te vangen. Dit geldt ook voor de momenten dat er sprake is van piekbelasting.

Op basis van bovenstaande en de matrix blijkt dat bij de herontwikkeling van Stadskade het behouden van de parkeergarages Stadsbaken en Havenblok de beste optie is. Hierbij moet nog onderzocht worden of de bestaande opstallen (onder 3.2. benoemd) geheel of gedeeltelijk gesloopt worden.

2. Opdracht Stadskade

Deze startnotitie omvat een nadere beschrijving van de opdracht: het opstellen van een nota van uitgangspunten voor de herontwikkeling van het gebied Stadskade.

2.1 Opdracht

De opdracht bestaat uit het opstellen van een nota van uitgangspunten, ontwikkelstrategie en een indicatie van de financiële consequenties/concept grondexploitatie op hoofdlijnen van het gebied Stadskade. Uitgangspunt hierbij is de gekozen transformatievariant waarbij de parkeergarages Stadsbaken en Havenblok behouden blijven.
De nota van uitgangspunten komt tot stand door betrokkenheid van verschillende (vak)disciplines. In de nota van uitgangspunten komen de volgende onderwerpen aan orde:

- Programma: invulling plint, doelgroepen, wonen, commercieel
- Stedenbouw: bebouwingsenvelop, bandbreedte aantallen, typologie, grootte, kwaliteit, inpassing in de omgeving, ontsluiting etc.
- Openbare ruimte: omgeving Stadsbaken, havenzijde, Stads huis zijde
- Locatie in relatie tot omgeving
- Mobiliteit/parkeeropgave – Mobiliteitsstrategie STOMP (stappen, trappen, ov, mobiliteitskeuze en parkeren)
- Integrale duurzaamheid: klimaatadaptatie, circulariteit, energiesysteem, vergroening en gezondheid
- Globale toets haalbaarheid, zowel financieel, technisch als juridisch. Een opsomming van de mogelijkheden of beperkingen, o.a. op het gebied van: milieu, RO, (co)financiering en exploitatie (o.a. onderzoek naar maximale transformatie/aanpassing parkeergarages)

Daarnaast zal een ontwikkelstrategie worden opgesteld waarbij aandacht besteed wordt aan de volgende onderdelen;

- Rollen HMO, STJA, OCA
- Aanbestedingsstrategie
- Fasering

Uiteindelijk zullen ook de financiële consequenties/haalbaarheid op hoofdlijnen van de transformatie variant(en) in beeld worden gebracht.

2.2 Doelstelling

Het doel van deze opdracht: nota van uitgangspunten voor de herontwikkeling van het gebied Stadskade. Deze herontwikkeling maakt onderdeel uit van de prioritaire opgave Binnenstad.

2.3 Resultaat

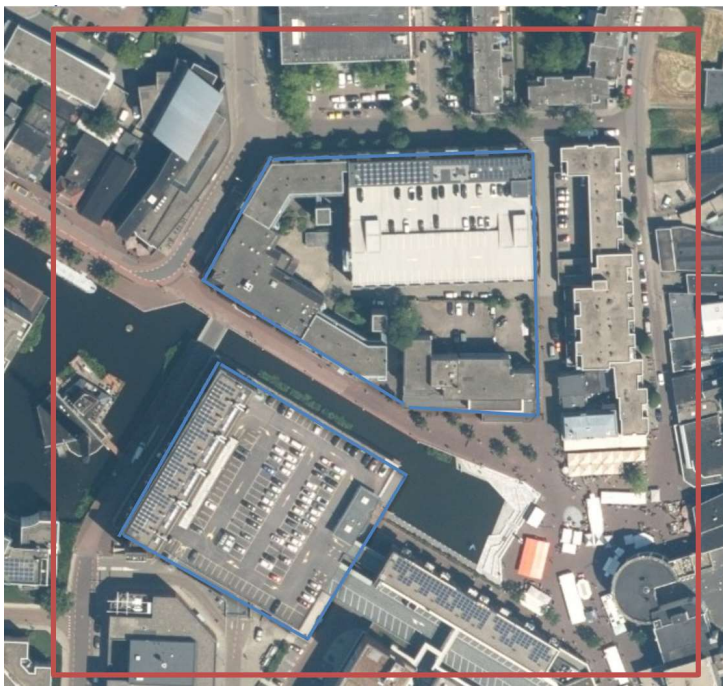
Het eindresultaat is een nota van uitgangspunten. Het resultaat zal uiteindelijk ter besluitvorming worden voorgelegd aan college van B&W en de gemeenteraad inclusief een aanpak voor de vervolgfase.

3. Gebied Stadskade

3.1 Plangebied

De definitie van het plangebied Stadskade is vastgelegd in het Koersdocument van de binnenstad. Binnen het projectgebied Stadskade zijn verschillende deelgebieden te onderscheiden. Tussen het Stads Huis en het water ligt het Stadsblok, dit is het deel waar nu parkeergarage Het Stadsbaken, ABN AMRO, huis van Katoen en Nu en een aantal woningen van Sint Joseph te vinden zijn. Ten zuiden van het water ligt het Havenblok. Daarbij gaat het dan om de parkeervoorziening Stadshaven (voormalig Havenpassage kelder en dek), appartementen van Sint Joseph en het voormalig winkelcentrum op de begane grond.
De Stadskade vormt een schakel tussen de binnenstad, Westerdok, station en Indië terrein. Daarnaast zal het plein tegenover het StadsHuis ingepast worden en aandacht zijn voor de omliggende appartementen van de Gemeente Almelo, het complex Markenhof.
Deze startnotitie heeft betrekking op Stadskade (figuur 1 blauw omlijnd).

Het plangebied is in figuur 1 aangeven in het rood.



Figuur 2 Plangebied in het rood omlijnd inclusief projectgebied Stadskade bestaande uit Stads- en havenblok (blauw omlijnd)

3.2 Eigendomssituatie

De percelen in het gebied zijn in bezit van verschillende eigenaren. De gemeente heeft, naast het bezit van openbare ruimte, ook zelf percelen met opstal in eigendom.

Objecten met eigenaren in stadskade zijn:

- Voormalig ABN AMRO pand - Herstructureringsmaatschappij Overijssel (HMO);
- Appartementen Stadsblok - Woningstichting Sint Joseph;
- Leegstaande ANWB pand (incl. Huis van katoen en Nu) - Gemeente Almelo;
- Parkeergarage Stadsbaken – Gemeente Almelo;
- Havenblok (begane grond en parkeerdek) – Gemeente Almelo;
- Appartementen Havenblok (Kranenborgh) - Woningstichting Sint Joseph
- Havenblok (parkeerkelder) – VVE (Gemeente Almelo, STJA).

3.3 Planologische situatie

Het plangebied ligt binnen de begrenzing van het bestemmingsplan "Centrum", door de raad op 17 september 2013 vastgesteld, en het bestemmingsplan ‘Binnenstad_Haven-Zuid eo’, door de raad vastgesteld op 12 juli 2016. Daarnaast is de "Parapluherziening parkeren" en "Parapluherziening wonen" van toepassing. Deze plannen zijn vastgesteld op respectievelijk 5 juni 2018 en 23 maart 2020. De gronden binnen het plangebied zijn grotendeels voorzien van de bestemmingen ‘Centrum’, ‘Gemengd’ en ‘Verkeer’. Binnen de bestemmingen Centrum en Gemengd is woningbouw mogelijk, maar niet binnen de bestemming Verkeer. Daarnaast past beoogde woningbouwontwikkeling niet binnen de bouwregels in de bestemmingsplan (bouwvlak, bouwhoogte). Om het plangebied te herontwikkelen is een bestemmingsplanherziening noodzakelijk.

3.4 beleid (scope/projectafbakening)

Het vigerende beleid geeft kaders waarbinnen de herontwikkeling Stadskade plaatsvindt. De belangrijkste zijn de Omgevingsvisie, de Woonvisie, de Ruimtelijk programmatische visie Wonen-werken en de Uitvoeringsagenda Stadsontwikkeling. Dit beleid vormt het kader, echter het is van belang dat nieuwe inzichten of landelijke ontwikkelingen die mogelijk van belang zijn voor de transformatie, afgewogen worden bij het opstellen van de uitgangspunten. Dit speelt bij onderdelen als de mobiliteitsstrategie, woonbeleid, de visie op voorzieningen, zowel maatschappelijk als commercieel. Deze ontwikkelingen kunnen van invloed zijn op bestaand beleid. Het eventueel daadwerkelijk aanpassen van het beleid valt buiten deze opdracht.

3.5 Onderzoeken

Binnen het plangebied zal een QuickScan Flora en Fauna worden uitgevoerd om duidelijkheid te krijgen of er kwetsbare dieren/planten aanwezig zijn en/of hiermee rekening gehouden moet worden bij de ontwikkeling. Verder zullen de parkeergarages, Stadsbaken en Havenblok, aanvullend constructief onderzocht worden. Hierbij moet duidelijk worden wat er niet alleen technisch maar ook financieel maximaal haalbaar is om deze parkeergarages te transformeren/renoveren.

4. Planning en proces

In dit hoofdstuk zal het proces van startnotitie tot aan het omgevingsplan (figuur 2) worden toegelicht. Dit proces is opgedeeld in en aantal stappen.

4.1 Stap 1: Startnotitie/opdracht:

Deze startnotitie/opdracht is de eerste stap in het proces van transformatie van Stadskade en geeft op hoofdlijnen inzage in het planproces. Deze startnotitie/opdracht beschrijft de opdracht en wordt vastgesteld door het college van B&W. De Gemeenteraad zal via een raadsbrief worden geïnformeerd. De startnotitie/opdracht zal in juni ’23 ter besluitvorming worden aangeboden.

4.2 Stap 2: Nota van uitgangspunten

In de nota van uitgangspunten zullen de onderwerpen zoals genoemd in 2.1 uitgewerkt worden. De geformuleerde uitgangspunten zijn de basis voor de volgende stap, namelijk het opstellen van een stedenbouwkundig programma van eisen.

De totale doorlooptijd voor de nota van uitgangspunten is, inclusief startnotitie ca. 8 maanden. De doorlooptijd is afhankelijk van de snelheid en beschikbaarheid van de (vak)disciplines en tijdig ontvangen van de onderzoeksresultaten.

4.3 Stap 3: Stedenbouwkundig programma van eisen

Het voorstel is afhankelijk van de gekozen ontwikkelstrategie het SPvE in nauwe samenwerking op te stellen met betrokken marktpartijen. Het SPvE is een nadere uitwerking van de nota van uitgangspunten.

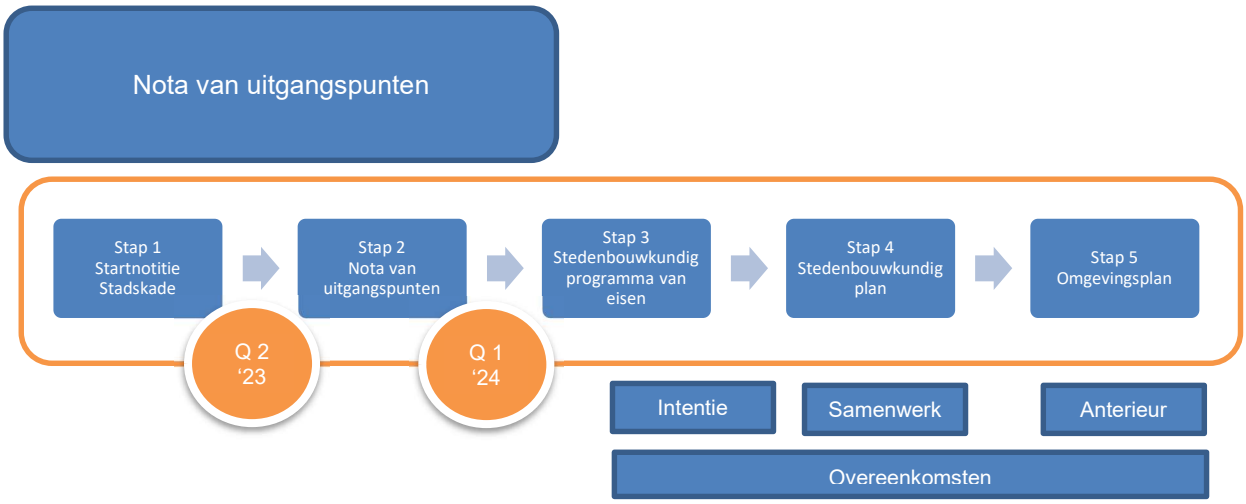
4.4 Stap 4: Stedenbouwkundig plan

Het stedenbouwkundig plan bestaat o.a. uit:

- Een uitwerking van het SPvE in volumes, uitstraling, inpassing openbaar gebied.
- Inrichtingsplan voor de openbare ruimte
- Programmatabel
- Uitwerking parkeren en mobiliteit
- Beeldkwaliteitsplan.
- Milieu onderzoeken geven aan in hoeverre wenselijke functies zich verhouden tot milieuregelgeving. Het is mogelijk dat maatregelen, aanvullende onderzoeken of eventuele beperkingen van toepassing zijn. Hier wordt ook bepaald welke MER-vorm van toepassing is.
- Grondexploitatie.
- Planning (incl. fasering).

4.5 Stap 5: Omgevingsplan

De juridische verankering van de voorgaande stappen komen samen in een Omgevingsplan. De gemiddelde doorlooptijd voor een omgevingsplan (inclusief gang naar de Raad van State) is 2 jaar.



Figuur 3 planproces ontwikkeling Stadskade

5. Samenwerken

.

5.1 Samenwerken

Een integrale gebiedsontwikkeling vraagt om een goede samenwerking tussen eigenaren, omwonenden en gemeente. De ambitie is om samen met eigenaren en stakeholders 'een goed plan te maken' voor de transformatie van het gebied Stadskade. Het streven is om in te zetten op gerichte communicatie en participatie waardoor breed draagvlak wordt verkregen voor de ontwikkeling van Stadskade.

Van belang is het juiste perspectief te bieden voor alle partijen en binnen acceptabele 'risico's' te zoeken naar de juiste balans, timing, passende vorm van sturing en samenwerkingsvorm. De verschillende vormen van samenwerkingen in gebiedsontwikkeling die we onderscheiden zijn:

1. Initiatief Gemeente
2. Initiatief Publiek/Privaat
3. Initiatief bij de markt

Daarnaast is het goed te vermelden dat de gemeente in 2008 een Samenwerkingsovereenkomst heeft gesloten met de Ontwikkelcombinatie Almelo (OCA) bestaande uit Dura Vermeer en Kondor Wessels Projecten voor de ontwikkeling van posities van de gemeente in het centrum.
In de nota van uitgangspunten zal beoordeeld worden wat de consequenties zijn van deze overeenkomst voor de ontwikkelstrategie Stadskade.

Daarnaast zijn HMO en STJA ook belangrijke partners vanwege hun huidige eigendomspositie.

5.2 Participatie

Participatie en communicatie zijn belangrijk om een zo breed mogelijk draagvlak en betrokkenheid van onder meer bewoners, ondernemers en stakeholders te krijgen. In deze fase worden de concept uitgangspunten voor Stadskade voorgelegd worden aan de stakeholders ter commentaar.

Stakeholders/doelgroepen

Grofweg zien we voor de communicatie/participatie de volgende belangrijke stakeholders en doelgroepen:

Stakeholders	
Gemeenteraad	
Bewoners in het gebied	Woningen Stadsblok
	Kloosterhofflat
	Stads Huis
Eigenaren binnen locatie Stadskade	HMO
	Woningstichting Sint Joseph
Mogelijke Investeringspartners	OCA
Ambtelijke organisatie	
Directe omgeving	Bibliotheek
	Ondernemers omgeving (Nielz, Kreta enz.)
	Vereniging van eigenaren (Havenblok?)
	Bewoners omgeving
Stakeholders in de stad	CAA / ondernemers binnenstad
	Fietsersbond
	Wijkplatform/regie
	Gebruikers/vergunninghouders parkeergarages

In elke fase van het project zoeken we naar de juiste vorm van participatie met passende partijen. Vooralsnog is het voornemen de eerste concept uitgangspunten te toetsen bij de stakeholders.

6. Projectsturing, financiën en risico's

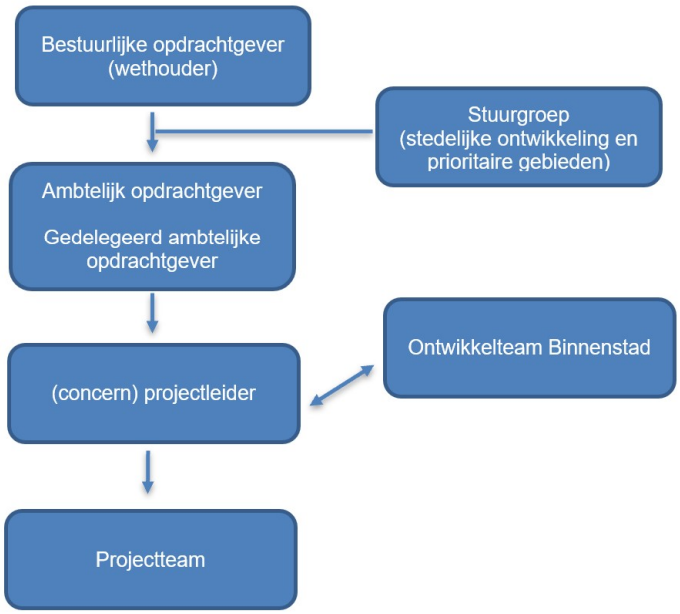
6.1 Organisatie

Ontwikkelmanager
De ontwikkelmanager Binnenstad is verantwoordelijk voor het ontwikkelopgave binnenstad en zorgt voor afstemming tussen de verschillende projecten. De ontwikkelmanager Binnenstad trekt samen met de projectleider Stadskade op om de afgesproken resultaten te bereiken.

Projectleider
De projectleider is eerste aanspreekpunt voor het project en is verantwoordelijk voor het behalen van het in 1.2.3 genoemde resultaat. Hij is verantwoordelijk voor het bewaken van de planning/voortgang, financiën, kwaliteit, communicatie, informatie, organisatie en risico's. Via beslisdocumenten en regelmatig overleg legt de projectleider verantwoording af aan de ontwikkelmanager. De projectleider heeft een sterke focus op samenwerking en resultaat. De projectleider stuurt het projectteam aan en is samen met de ontwikkelmanager verantwoordelijk voor het agenderen van het project op de agenda van de stuurgroep prioritaire gebieden en stadsontwikkeling.

Opdrachtgevers
Er vindt tweewekelijks overleg plaats over de voortgang met de (gedelegeerd) ambtelijke opdrachtgever/ontwikkelmanager. Met de bestuurlijke opdrachtgever vindt eens in de 5 tot 6 weken afstemming plaats tijdens het portefeuilleoverleg.

- Wethouder Van Rees is de bestuurlijke opdrachtgever en is binnen het college verantwoordelijk voor de realisering van de opdracht;
- De eenheidsmanager Stedelijke Ontwikkeling is ambtelijk opdrachtgever en formuleert samen met de ontwikkelmanager/projectleider de opdracht en het te behalen resultaat. Hij volgt kritisch of het gevraagde resultaat wordt opgeleverd en of het voldoet aan de geformuleerde doelstellingen.



Figuur 4 Projectsturing

Projectteam
Het projectteam komt op initiatief van de projectleider bijeen om het project inhoudelijk te bespreken. De belangrijkste rol van de projectleden is het uitwisselen/aandragen/verwerken van relevante informatie(adviseren). De leden zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor het resultaat en integrale totstandkoming.

In het projectteam zitten specialisten uit alle relevante disciplines en bestaat uit:

- Projectleider
- Projectondersteuning
- Groen
- Water/klimaat
- Civiel
- Mobiliteit (verkeer/parkeren)
- Ruimtelijke ontwikkeling
- Stedenbouwkundige
- Vastgoed (beheer)
- Planeconoom
- Vastgoedjurist

Daarnaast zullen een aantal collega's agenda lid zijn zodat zij aangehaakt zijn bij het project, het gaat dan om de volgende disciplines:

- Communicatie
- Financiën
- Wonen
- Wijkregie
- Accountmanager Binnenstad (ondernemersloket)

6.2 Financiën (Geld)
In bijlage 1 zijn de kosten voor deze fase uitgewerkt (tot en met december 2023) en is tot stand gekomen op basis van een inschatting aan inzet van de projectteamleden en een gemiddeld uurtarief van de op dit moment actuele uurtarieven (gemeente Almelo) van de verschillende expertises. Voor deze fase zullen de kosten gedekt worden uit de beschikbare middelen van de eenheid Stedelijke Ontwikkeling in oprichting.

6.3 Risico's en beheersmaatregelen
De voorlopige en grootste risico's zijn in onderstaand schema aangeven. Met de projectgroep zullen tussentijds de risico's worden geanalyseerd en eventuele beheersmaatregelen worden opgesteld.

Risico	Omvang	Gevolg	
Aanpassen beleidskaders (voorwaardelijk / invloed op het project)	Groot	Tijd / Geld / Kwaliteit	PL/AOG
RO procedures	Middel	Tijd / Geld	PL/AOG
Onvoldoende draagvlak politiek	Middel	Tijd / Geld / Kwaliteit	AOG/BOG/B&W
Gewijzigde regelgeving/beleid	Middel	Tijd	PT

Onvoldoende/beperkt beschikbaar projectteamleden	Middel	Tijd, Kwaliteit	AOG/PL/Teammanagers
Onvoldoende specialistische deskundigheid	Middel	Kwaliteit, Tijd	AOG/PL
Ramingsrisico's kosten/opbrengsten	Middel	Geld	PE/PL/AOG
Weerstand verschillende belangengroepen projectgebied	Middel	Tijd	AOG/PL
Bestaande overeenkomsten	Middel	Tijd / Geld / Kwaliteit	BOG/AOG/PL
Bouwtechnische staat objecten / garages	Groot	Tijd / Geld / Kwaliteit	AOG/PL

6.4 Communicatie

De projectleider geeft de voortgang van het project weer in voortgangsrapportages en bespreekt de voortgang gevraagd en ongevraagd met de opdrachtgever(s). Door middel van vertegenwoordigers in de projectgroep blijven diverse disciplines voortdurend op de hoogte van de ontwikkelingen.