

RAADSVOORSTEL:

2006-2007

Ons kenmerk: RO 07.1384020

Registratienummer : GR 07.

Ingekomen op :

Onderwerp: Uitvoering herontwikkeling Damsterdiep.

Groningen,

Aan de raad,

In uw vergadering van 30 november 2005 heeft u het stedenbouwkundig plan "Damsterdiep weer Binnenstad" vastgesteld. Vooruitlopend op dat besluit heeft u in uw vergadering van 27 mei 2005 ons een krediet beschikbaar gesteld om te kunnen starten met de verdere uitwerking van het plan tot een bouwplan voor de garage en een inrichtingsplan voor de openbare ruimte. Bij de vaststelling van het stedenbouw-kundig plan heeft u uw zorgen geuit over de nadelige effecten van de bouw op de ondernemingen aan het Damsterdiep. Tijdens de raadsbehandeling is door u een motie aanvaard, waarin u ons college vraagt om voor de bouw van de Damsterdiepgarage een voorstel aan de raad voor te leggen over de toepassingsmogelijkheden van een projectgebonden schaderegeling en de criteria waaronder nadeelcompensatie in deze regeling wordt verwerkt.

In dit voorstel zullen wij u informeren over de resultaten van onze voorbereidingen voor de uitvoering van het project en u een aantal besluiten voorleggen om de stap tot de daadwerkelijke uitvoering te kunnen zetten. Het onderliggende materiaal van dit voorstel treft u aan in de visietrommel.

De voorbereidende werkzaamheden.

Zoals u bekend werken we in dit project nauw samen met de woningcorporatie Nijestee die op het Damsterdiep zijn hoofdkantoor wil realiseren. Gezamenlijk en ieder voor zich wat zijn eigen aandeel betreft, hebben we inmiddels de bouwplannen op DO (definitief ontwerp) niveau gereed en inmiddels in procedure gebracht voor het verkrijgen van een bouwvergunning. Ook is het stedenbouwkundig plan wat betreft de openbare ruimte door ons verder uitgewerkt en in de inspraak gebracht. Parallel aan de bouwaanvraag lopen verzoeken aan het ministerie van VROM en de provincie voor het toekennen van hogere waarden in het kader van de Wet Milieubeheer. Voor het stedenbouwkundig plan is hiervoor al onderzoek verricht evenals naar de effecten op de luchtkwaliteit. Voor wat betreft de geluidhinder hebben we in de afgelopen periode aanvullend onderzoek laten verrichten.

Daarnaast hebben we meer inzicht gekregen in de uitvoeringsconsequenties en welke maatregelen daarvoor genomen moeten worden. Dit betreft onder andere de omleidingroutes gedurende de bouw, de fasering van de bouw en de gevolgen voor de bereikbaarheid van de panden aan en in de directe omgeving van het Damsterdiep. Dit laatste omvat naast bevoorrading van de ondernemingen ook het bewonersparkeren, zowel tijdens als na de bouw. Daar waar de algemene maatregelen tekort schieten is op individueel niveau overleg geweest met de betreffende ondernemer. Wij zullen dit overleg blijven voeren ook tijdens de bouw om naar bevind van zaken oplossingen te bieden.

Ook hebben wij een voorstel voorbereid voor een nadeelcompensatieregeling ten behoeve van ondernemers die ondanks de maatregelen toch onevenredige schade oplopen ten gevolge van de bouw.

Gedurende dit gehele traject van voorbereiding hebben wij gebruik gemaakt van een klankbordgroep waarin de besturen van de GCC en de Bewonersorganisatie Binnenstad Oost en individuele bewoners en ondernemers aan het Damsterdiep vertegenwoordigd zijn. Naast deze klankbordgroep is ook contact geweest met de winkeliersvereniging van de Nieuweweg en de klankbordgroep van ondernemers die door de GCC zelf is ingesteld. Ook heeft overleg plaatsgevonden met o.a. het OV-bureau over de busomleidingen en de definitieve routing na de bouw, de hulpverleningsdiensten en de nutsbedrijven.

Andere vormen van communicatie die we hebben gehanteerd zijn bewonersbrieven (aan bewoners, pandeigenaren, ondernemers) aan het Damsterdiep en de directe omgeving. Daarnaast hebben we een website opgezet voor dit project. Van de mogelijkheid om via dit medium vragen te stellen is veel gebruik gemaakt. Het informatieve gehalte van de website www.damsterdiep.groningen.nl is volgens gebruikers hoog. Wij hopen dat wij uw raad hiermee ook van dienst zijn.

Hierna zullen we nader op de verschillende onderdelen van de plannen ingaan.

Ontwerp

Het bouwplan voor de parkeergarage/het kantoor.

Het pleinafsluitend gebouw en deze ondergrondse garage met 545 parkeerplaatsen worden het beoogde visitekaartje van de stad op de aanrijroutes vanuit oostelijk Groningen. In de garage is veel aandacht besteed aan de psychologische aspecten: de gebruiksvriendelijkheid van de garage door de toepassing van schuinparkeren, de ondergrondse oriëntatie op de omgeving door toepassing van natuurlijk daglicht, variatie in hoogtes in de lange ruimtes, met zicht op de uitgangen. Deze in- en uitgangen zijn zowel voor voetgangers als de auto's bijzonder vormgegeven. Bij kwaliteit gaat het veelal om architectonische uitwerking, de architectonische geïntegreerde relatie bovengronds/ondergronds tussen garage en het kantoorgebouw, vormgegeven in een grote z.g. 'canyon', en het afwerkingsniveau, toepassing van hout in de afwerking van plafond en wanden om daarmee een binnenklimaat te creëren met een chique uitstraling. Daarnaast in de daglichttoetreding bij de uitgang Steentilstraat en bij het kantoorgebouw van Nijestee, de verlichting, de dienstruimte voor bemsing van de garage en de overige dienstverlening (bv. toiletten, stadsplattegrond met

stadsactiviteiten). Ook is gedacht aan een combinatie met andere functies. In het kantoorgebouw komt aan het plein een nieuwe horecafunctie met terras, in het voormalige busstation wordt de bestaande horecafunctie opgewaardeerd. In programmatische zin ontstaat er zo een grotere verving van de stad en de parkeergarage; de parkeergarage wordt van meer betekenis voor de stad. Naast de minimale normen waaraan de parkeergarage moet voldoen is een z.g. ‘pluspakket’ meegenomen om de gewenste kwaliteit te realiseren. Bij het bouwplan en de inrichting van de openbare ruimte is rekening gehouden met de uitkomst van het onderzoek naar sociale veiligheid dat we hebben laten verrichten.

Het ontwerp van de openbare ruimte.

In het stedenbouwkundig plan is gekozen voor een verdeling van de verkeersstromen over de noord- en zuidzijde (zoals bij de Diepenring). Daartussen komt een multifunctioneel plein met een pleinafsluitend kantoorgebouw voor Nijestee dat tevens de overgang markeert tussen het verblijven in de binnenstad en de stad met de hoofdroutes daarbuiten. Onder het Damsterdiep komt een parkeergarage met in- en uitgangen voor voetgangers die aansluiten op de routes naar de Grote Markt, zijnde de Steentilstraat en de Nieuweweg. Het autoverkeer kan ter hoogte van de Oostersingel de garage in-/uitrijden. Ter ondersteuning en om de samenhang met de (water)historie en de rest van het Damsterdiep te benadrukken is op het Damsterdiep voorzien in een bomenrij aan de noordzijde en een dubbele rij bomen ter hoogte van het kruispunt met de Europaweg.

Vooruitlopend op de toekomst is in het ontwerp rekening gehouden met de mogelijke aanleg van een tracé voor hoogwaardig openbaar vervoer. Concreet zou dat kunnen resulteren in een tramtracé in beide richtingen aan de noordzijde van het plein. Besluitvorming hierover moet uiteraard nog plaatsvinden.

Detailering en het gebruik van inrichtingselementen.

Materialen.

Voor het plein is gekozen voor een gebakken steen (waalformaat) uit oogpunt van duurzaamheid, beheer en kleur. De voorkeur gaat uit naar een bordeauxrode steen gecombineerd met een zachtroze steen voor accenten. Een brede roze granietband dient als begrenzing van het plein.

In de rijbaan komt asfalt met geluidreducerende eigenschappen. Plaatselijk (m.n. in de bochten) zal een traditionele oplossing nodig zijn uit oogpunt van beheer en onderhoud.

In de trottoirs komt dezelfde steen als in het plein, maar geen roze accentsteen.

Laden en lossen, parkeren en stallen.

Aan de noordzijde komt een bomenrij met daartussen de mogelijkheid om te laden en lossen en is er ruimte gereserveerd voor het stallen van fietsen. Parkeren is mogelijk in de parkeergarage. Onder het kantoorgebouw is ruimte voor bevoorrading.

Verlichting.

De grootste kwaliteit die momenteel te vinden is op het Damsterdiep is aanwezig in de vorm van prachtige neonreclames op individuele panden. Deze ondersteunen perfect de overgang van buiten naar binnen. De verwachting is dat de geschubde huid van het

kantoorgebouw en de uitstraling van de onderste lagen van het gebouw daar ook een positieve bijdrage aan zal leveren. Wat betreft de openbare verlichting (type, kleur, armatuur) wordt aangesloten bij de keuzes die in de binnenstad zijn gemaakt.

Monoliet.

De in-/uitgang Steentilstraat is vergaand uitgewerkt. De architectuur van dit deel van de garage en de inrichting van het plein zijn als een geheel uitgewerkt. Dit komt tot uitdrukking in de materialisering (zelfde steen als het plein) en de functionele betekenis, een zit/kijkelement gericht op activiteiten op het plein, zoals dans, een waarschijnlijke invulling van een deel van het kantoorgebouw.

Openbaar vervoer.

Aan beide zijden van het plein komt een halte voor de bus. Op het plein wordt een voorziening voor wachten en verblijven gerealiseerd (lange bank). De bus rijdt met het overige verkeer mee en kan niet voor de nieuwbouw langs naar de Oostersingel. Het UMCG wordt aangedaan via de Petrus Campersingel. Op het Hanzeplein wordt een circuit mogelijk gemaakt om de nieuwe relatie met de Euroborg en de park en pendel te onderhouden.

Fietsverkeer.

In het stedenbouwkundig plan is duidelijk gekozen voor een ander ruimtelijk (plein) en verkeerskundig concept (éénrichtingverkeer). Een plein met aan beide zijden een verkeersstroom, begrensd door een nieuw kantoorgebouw met daaronder de entree tot een parkeergarage heeft consequenties in vergelijking met de huidige situatie. In het voorliggende ontwerp is er voor gekozen om het aantal kruisende bewegingen in noord-zuidrichting (Oostersingel - Oosterhavenstraat) tot een minimum te beperken uit oogpunt van veiligheid en doorstroming. Dit heeft vooral consequenties voor de bus en het kruisende fietsverkeer.

Voor fietsers zijn drie mogelijkheden tot oversteken in het ontwerp opgenomen. Vanaf de Oosterkade is een oversteek mogelijk richting Schuitendiep/Steentilstraat. Een informele route is mogelijk via het plein ter hoogte van de Loppersumergang. Bij de verkeerslichten met de Europaweg is een fietspad voorgesteld dat in beide richtingen kan worden bereden. Vanaf de Steentilbrug loopt de verbinding met het UMCG per fiets via het Schuitendiep/de Tuinstraat of via de zuidzijde van het plein en de Steentilkade.

Aangezien de fietsroute over het Damsterdiep een belangrijke fietsroute door de stad is, hebben we ervoor gekozen afzonderlijke fietsstroken aan te brengen aan de noord- en zuidzijde van het plein (het gedeelte tussen de Oostersingel en het Schuitendiep). Tussen de Oosterhavenstraat/Oostersingel en het kruispunt worden vrijliggende fietspaden opgenomen/gehandhaafd.

De aanleg van fietsstroken is goed mogelijk binnen het aangegeven wegprofiel. Er dient wel rekening te worden gehouden met het feit dat op een fietsstrook parkeren en laden/lossen niet is toegestaan. De mogelijkheid voor laden en lossen is van belang voor de ondernemers op het Damsterdiep.

Aan de noordzijde van het Damsterdiep is het mogelijk om laden en lossen op het trottoir te regelen tussen de geprojecteerde bomen. Wel moet de fietsstrook een keer onderbroken worden voor een haltesituatie voor de bus.

Vanwege de beperkte ruimte op het trottoir aan de zuidzijde van het plein is het creëren van laad- en losstroken hier minder eenvoudig omdat dit ten koste gaat van de door-gang van voetgangers. Achterbevoorrading via de Lijnbaanstraat is in een incidenteel geval mogelijk. De mogelijkheden voor laden en lossen zijn dus erg beperkt. Om die reden heeft de GCC bedenkingen bij ons en bij uw raadscommissie Beheer en Verkeer kenbaar gemaakt tegen onze inspraakversie voor het plein. Wij hebben toen aan-gegeven, dat we met de betrokken ondernemers in overleg zouden treden om te bezien of er aanvaardbare oplossingen te vinden zijn met behoud van de fietsstrook. Dit overleg heeft plaatsgevonden met de GCC en de door hem geformeerde klankbord-groep van ondernemers aan het Damsterdiep. Alle betrokkenen hebben dit overleg als constructief ervaren. De mogelijkheden die zijn besproken en die als alternatief kunnen dienen zijn naar de mening van de GCC en de klankbordgroep van onder-nemers echter onvoldoende. Wij zijn dan ook niet tot een voor alle partijen aanvaard-bare oplossing gekomen. Het standpunt van de GCC namens de betrokken onder-nemers treft u aan in de visietrommel. Hoewel als suboptimaal door de ondernemers ervaren, stellen wij u voor om op twee plekken het trottoir aan de zuidzijde te voor-zien in een laad- en losstrook.

Groen.

De huidige monumentale plataan bij het Damsterdammertje blijft gehandhaafd. De platanen die nu op het gedeelte staan waar de bouwput voor de garage is geprojecteerd, worden verplant. Voor de nieuwe aanplant is gekozen voor de linde. Het plein wordt aan de noordzijde begeleid door een bomenrij, bestaande uit gekandelaberde lindes. De omvang van de kroon blijft hierdoor beperkt. Aan de zuidzijde ter hoogte van de bestaande parkeerplaatsen wordt een nieuw groengebied aangelegd met een dubbele bomenrij als voorzetting van de structuur verderop aan het Damsterdiep in oostelijke richting.

Inspraak.

Het ontwerp van de openbare ruimte heeft van 18 september tot en met 13 oktober ter visie gelegen. Ook is het onderdeel geweest van de overall presentatie van de ontwikkelingen aan het Damsterdiep op de inloopbijeenkomst op 26 september jl. Tijdens deze bijeenkomst zijn vragen van bezoekers beantwoord en is men in de gelegenheid gesteld om zienswijzen te noteren. Ook is schriftelijk gereageerd op de stukken. Voor een overzicht van de reacties en ons standpunt daarover verwijzen we u naar het bijgevoegde inspraakrapport.

Maatregelen.

Geluidhinder.

De verzoeken om hogere waarden vast te stellen zijn inmiddels ingediend. Als onderlegger voor dit verzoek hanteren we de resultaten van onderzoek dat in onze opdracht is verricht. Deze onderzoeken hebben in beeld gebracht in welke gevallen wij maatregelen aan de gevels moeten treffen om in de toekomst het binnenniveau binnen de norm te houden. Op verzoek van de klankbordgroep zetten we ons in voor het

uitvoeren van de betreffende maatregelen voor de aanvang van de bouw. Daarmee zijn de maatregelen ook van nut voor de geluidsproductie van de bouwactiviteiten.

Bereikbaarheid van de omgeving: omleidingsroutes.

Gedurende de bouwactiviteiten, die in totaal zeker 29 maanden zullen duren, is het Damsterdiep vanaf 1 oktober volledig gestremd. Daaraan voorafgaand vinden de werkzaamheden voor het verleggen van de kabels en leidingen plaats. Deze werkzaamheden starten 29 mei. Dit zal gedurende kortere perioden tot (gedeeltelijke) stremmingen leiden waarvoor tijdelijke omleidingsmaatregelen worden getroffen. Voor de langdurige en volledige stremming vanaf 1 oktober zullen permanente omleidingsroutes worden gecreëerd. Voorkomen moet worden dat het verkeer in en uit de binnenstad vast gaat lopen.

De routes zullen definitief worden vastgesteld vlak voor de start van de bouw op basis van wat dan bekend is over andere wegwerkzaamheden in de stad.

Bereikbaarheid Damsterdiep: gefaseerde oplevering.

Bij de behandeling van het stedenbouwkundig plan is door ons al aangegeven, dat een fasering van de bouw van de garage in afzonderlijke delen alleen mogelijk is tegen aanzienlijke kosten en grotere risico's. Wat inmiddels wel beter in beeld is gekomen, is hoe de doorloop van de bouw zich gaat voltrekken. We gaan er nu vanuit, dat het Damsterdiep eerst gedeeltelijk (verleggen kabels en leidingen) en vervolgens geheel (opbreken verhardingen etc.) wordt afgesloten voor al het doorgaande autoverkeer. De periode van totale afsluiting duurt minimaal 23 maanden in plaats van drie jaar. Dit kan een half jaar langer duren als dit vanwege de omvang van de bouwplaats van het kantoorgebouw noodzakelijk is. Vooralsnog houden we met dit laatste rekening. Dat betekent een totale afsluiting voor doorgaand autoverkeer van 29 maanden, dus bijna 2,5 jaar.

Gedurende de periode van totale afsluiting zal de openbare ruimte (het plein) gefaseerd vrijgegeven worden. Het eerste gedeelte na 9 maanden en het tweede gedeelte na 18 maanden. Dit gedeelte is dan weer toegankelijk vanaf de Steentilbrug voor autoverkeer in de vorm van bevoorradingsverkeer en (bewoners)parkeren. In totaal is dit gedeelte van het Damsterdiep dus circa 1,5 jaar niet bereikbaar voor autoverkeer.

Bereikbaarheid individuele panden.

Tijdens de gehele bouwperiode zal de directe bereikbaarheid van de panden worden gewaarborgd. Aan weerszijden van het Damsterdiep blijven looproutes in stand. Wel zullen er momenten zijn van enige hinder, vooral tijdens het verleggen van de kabels en de leidingen. Met diverse ondernemers is al gesproken over specifieke maatregelen die nodig zijn met het oog op bevoorrading en afvoer van goederen. Dit overleg met bewoners en ondernemers over individuele oplossingen is een continue proces tijdens de bouw. De situatie op dat moment, voor zover nu nog niet voorzien, is bepalend voor de oplossingen die dan geboden moeten worden.

Parkeren bewoners/bedrijven gedurende en na de bouw.

Er is een aantal oplossingsrichtingen voor het parkeren door bewoners tijdens de bouwfase opgesteld. Deze opties hebben wij ter inzage gelegd in de visietrommel. Deze zijn in de klankbordgroep besproken.

De klankbordgroep heeft als eerste voorkeur optie 4 en mocht er niet genoeg parkeergelegenheid zijn om deze dan aan te vullen met optie 1.

Optie 4: Eiland (exclusief) belanghebbendenparkeren.

- Omzetten van kortparkeerplaatsen in belanghebbendenparkeren.
- Waarschijnlijk een ideaal model voor bewoners (loopafstand).
- Aanpassing verordening.
- Consequentie voor bezoekers van ondernemers: (loopafstand, bezoekerspassysteem uitwerken.)

Optie 1: Parkeren bij de burelen (Damsterbuurtje).

- Uit nader onderzoek is gebleken dat hier fysiek voldoende ruimte bestaat.
- Communicatie met bewoners Damsterbuurtje noodzakelijk.
- Tarief overeenkomstig schilparkeren (45 euro per jaar).
- Wijziging parkeerverordening.
- Loopafstand acceptabel en oversteekvoorzieningen (vri, tunnel) en sociaal veilig.

Van de zijde van de GCC wordt opgemerkt dat de klanten van de ondernemers op het Eiland ook moeten kunnen parkeren.

De klankbordgroep stelt zich op het standpunt om eerst niets extra's te regelen. Door de situatie tijdens de bouw zullen minder mensen op het Eiland parkeren. Hierdoor ontstaat automatisch ruimte voor bewonersparkeren. Achteraf kan er alsnog worden afgebakend (eerst optie 4 en als dat niet toereikend is, optie 1).

In enkele bijzondere individuele gevallen wordt tijdens de bouw een oplossing op maat voorgesteld.

Na de bouw van de parkeergarage herstelt de situatie zich in een verhouding die lijkt op de huidige situatie, waarbij er sprake is van 40% bewonersparkeren en 60% kortparkeren op straat. De compensatie van het parkeren zoals dat nu plaatsvindt op het Damsterdiep kan worden gevonden in intensivering van het gebruik van de resterende parkeerplaatsen op het Eiland en door middel van abonnementen in de nieuwe parkeergarage.

In de nieuwe situatie is voor de bewoners feitelijk sprake van een vermindering van 120 parkeermogelijkheden op straat, die nu nog vallen onder het regime van parkeervergunningen. Wij willen de bewoners van Binnenstad-Oost in dit opzicht graag tegemoet komen. Wij stellen u voor om alle bewoners van Binnenstad-Oost, die op 1 januari van het jaar van oplevering beschikken over een parkeervergunning, de mogelijkheid te bieden om tegen buurtstallingtarief gebruik te maken van de garage.

Nadeelcompensatie.

Wij sluiten niet uit, dat de plannen voor het Damsterdiep in individuele gevallen tot schade kan leiden. Voor de verschillende vormen van schade kunnen gedupeerden de veroorzaker aansprakelijk stellen. Voor twee vormen van schade is dit redelijk helder: de planschade ten gevolge van de wijziging van het bestemmingsplan en de schade die het gevolg is van de bouwactiviteiten. Voor de planschade is de gemeente aanspreekbaar. Voor de bouwschade is ook de gemeente als opdrachtgever aansprakelijk.

Op uw verzoek hebben wij een voorstel voor een schadevorm die over het algemeen verloopt via de gang naar de rechter. Ook in dit geval wordt de gemeente aangesproken. Het betreft hier inkomensschade ten gevolge van de bouwactiviteiten en die uitgaat boven het normaal maatschappelijk risico. Over het algemeen gaat het hier om schade die pas na verloop van tijd optreedt en aan te tonen is. De wet biedt over de vaststelling en omvang van de schade en de mate waarin de gemeente hierop aangesproken kan worden, nauwelijks aanknopingspunten. In de praktijk blijkt dan ook dat overeenstemming hierover niet snel tot stand komt en dat vrijwel altijd de rechter een uitspraak moet doen. De uitkering vindt dan ook plaats lange tijd nadat de schade is geleden. Voor ondernemers kan dan de toekenning van de vergoeding te laat komen waardoor de continuïteit van de onderneming op het spel kan komen te staan. Evenals uw raad zijn wij van mening dat dit voor het project Damsterdiep een te vergaande consequentie met zich mee zou brengen. Om die reden hebben we het onderzoek naar de toepassing van een projectgebonden regeling aangekondigd bij het aanbieden van het concept-stedenbouwkundig plan. U heeft besloten dat dit onderzoek moet uitmonden in een concreet voorstel in uw richting. Dit voorstel treft u hierbij aan in de vorm van een verordening met een daarbij behorende toelichting.

De huidige planschadecommissie zal de adviezen in onze richting verzorgen op dit terrein. De commissie wordt voor de claims voor nadeelcompensatie uitgebreid met een deskundige die door de GCC is voorgesteld. Voordeel van deze constructie is dat eventuele onduidelijkheid over of er nu sprake is van planschade of inkomensschade de vraag altijd bij het juiste “loket” komt.

Wij stellen u voor om bijgaande verordening vast te stellen.

Financiën.

Inleiding.

In dit project vervult de gemeente een dubbelrol: enerzijds kaderstellend met de toepassing van de Wet op de Ruimtelijke Ordening en andere wetten en anderzijds als projectontwikkelaar en exploitant van de parkeergarage. Daarnaast vervullen wij een uitvoerende rol vanuit onze verantwoordelijkheid voor de openbare ruimte.

Wij werken hier dan ook met twee verschillende exploitaties die in principe gescheiden zijn van elkaar: de grondexploitatie en de vastgoedexploitatie (parkeerexploitatie). De enige verbinding tussen beide exploitaties is de grondwaarde van beide vastgoedobjecten (parkeergarage en kantoor) die als opbrengst in de grondexploitatie zijn ingevoerd.

Grondexploitatie.

De grondexploitatie omvat alle kosten die nodig zijn om bouwrijpe grond te leveren voor het vastgoed en om de openbare ruimte opnieuw in te richten. Onder deze kosten worden ook begrepen de kosten die gemaakt worden in het kader van schadevergoedingen e.d. De opbrengsten bestaan uit de inkomsten van de grondverkoop ten behoeve van het vastgoed. De kosten en opbrengsten leiden tot een exploitatieresultaat die negatief, neutraal of positief kan zijn. In het eerste geval zal het tekort via andere bijdragen moeten worden afgedekt. In het laatste geval zal uw raad besluiten over de aanwending van het resultaat.

Parkeerexploitatie.

De parkeerexploitatie omvat alle kosten die nodig zijn om het vastgoed te realiseren en operationeel te maken en te houden. Dit laatste betekent dat ook de exploitatie-lasten gedurende de exploitatieperiode zijn verdisconteerd. Aan de opbrengstenkant rekenen we met de inkomsten van de parkeergelden. Ook deze exploitatieberekening levert een resultaat aan het eind van de exploitatieperiode.

Conclusie financiële haalbaarheid.

Beide berekeningen hebben wij in de visietrommel voor u ter inzage gelegd. De parkeerexploitatie is inclusief de verwachte grondwaarde sluitend. De grondexploitatie laat echter een tekort zien van circa € 3,5 miljoen. In de gemeentebegroting 2007 bent u hierover door ons al geïnformeerd. Wij hebben toen aangekondigd nog met een raadsvoorstel te komen waarin we terugkomen op deze problematiek. In de gemeentebegroting 2007 is hiervoor 1 miljoen euro gereserveerd. We stellen nu voor deze 1 miljoen euro beschikbaar te stellen. Het resterende tekort van 2,5 miljoen euro dekken we door een onttrekking aan de reserve grondzaken. Bij de behandeling van de gemeenterekening 2006 komen we terug op de positie van de reserve grondzaken. Indien u kunt instemmen met de nu door ons voorgestelde dekking, dan kunnen we concluderen dat de ontwikkeling aan het Damsterdiep financieel/economisch haalbaar is.

Betrokken dienst(en)	: RO/EZ					
Naam voorstel	: Uitvoering herontwikkeling Damsterdiep					
Besluitvorming (orgaan + datum + nummer)	: Raad					
Incidenteel / Structureel	: Incidenteel					
Soort wijziging	: Exploitatie					
				Dotatie	Onttrekking	
	Lasten	Baten	Saldo	- Reserve	+ Reserve	Saldo
Financiële begrotingswijziging						
7.06 Parkeerbedrijf	1.000.000	0	-1.000.000			-1.000.000
9.03 BSD: Concernstelposten (inc 2007 / Damsterdiep)	-1.000.000		1.000.000			1.000.000
7.06 Parkeerbedrijf	2.500.000	0	-2.500.000			-2.500.000
7.07 Bedrijventerreinen / kantoren	0		0		2.500.000	2.500.000
Totale begrotingswijziging	2.500.000	0	-2.500.000	0	2.500.000	0

Incidenteel / Structureel	: Incidenteel					
Soort wijziging	: Investering					
				Dotatie	Onttrekking	
	Lasten	Baten	Saldo	- Reserve	+ Reserve	Saldo
Financiële begrotingswijziging 2007						
7.06 Parkeerbedrijf (grondexploitatie Damsterdiep)	8.008.000	0	-8.008.000			-8.008.000
7.06 Parkeerbedrijf (vastgoedexploitatie Damsterdiep)	32.397.000	0	-32.397.000			-32.397.000
Totale begrotingswijziging	40.405.000	0	-40.405.000			-40.405.000

Risico's.

In ons voorstel aan uw raad voor de vaststelling van het stedenbouwkundig plan hebben we u inzicht gegeven in de risico's die met deze ontwikkeling annex zijn. We zullen deze risico's opnieuw beoordelen aan de hand van de huidige stand van zaken.

Risico (november 2005)	Maatregel
------------------------	-----------

<p>Stijging bouwkosten als gevolg van vertragingen door planologische procedures. Uitgaande van een inflatiecorrectie van 2,5% kunnen de bouwkosten per jaar uitstel van € 750.000,-- meer bedragen. Daar tegenover staat wel weer hogere bespaarde rente door de uitgestelde investeringen, zodat dit risico als beperkt mag worden verondersteld.</p>	<p>Weerstand in een vroeg stadium onderkennen en hierop inspelen. Proactief werken. Signalering via klankbordgroep en andere communicatielijnen.</p>
<p>Noodzaak voor Nijestee om op korte termijn een hoofdkantoor te realiseren betekent dat uitstel van de realisatie van de parkeergarage de samenwerking met Nijestee onder druk kan zetten. Daarmee wordt een deel van de exploitatie van de parkeergarage (60 van de 545 plaatsen) onzeker, terwijl tevens grond-opbrengsten worden gemist als Nijestee haar hoofdkantoor niet op het Damstereiland kan realiseren, welk nadeel is te kwantificeren op € 1 - € 1,5 miljoen. Wel kan dan uiteraard worden onderzocht of een derde in plaats van Nijestee kan worden geïnteresseerd voor kantoorbouw. Voorts zal op onderdelen nieuwe planvorming moeten plaatsvinden.</p>	<p>Er wordt nauw samengewerkt met Nijestee en we gaan gelijk op in de procedures. Gezien het stadium van voorbereiding en de reeds geïnvesteerde tijd en kosten ligt het niet in de rede dat Nijestee afhaakt, ook niet bij eventuele tegenslagen onderweg. Nijestee heeft inmiddels samen met de gemeente de bouwaanvraag ingediend.</p>
<p>Gestegen kosten door aanpassing van de ruimte tussen bebouwing en rooilijn. In de huidige opzet bedraagt aan de zuidwestzijde op het smalste deel van het Damsterdiep circa 3,5 m¹ en aan de noordzijde 5 m¹. Er wordt nog onderzoek verricht naar de mogelijkheid deze ruimte te vergroten tot respectievelijk 4,5 m¹ en 6 m¹ met instandhouding van het aantal plaatsen. Dit dient gerealiseerd te worden via een andere indeling van de parkeergarage, waarbij het streven er op gericht is dit zo veel mogelijk binnen de bestaande budgetten te realiseren.</p>	<p>De garage is versmald door de toepassing van schuinparkeren. Dit betekent dat ook de bouwput smaller wordt en daarmee de bereikbaarheid van de panden groter. De overspanningen in de lengte van de parkeergarage zijn door het schuinparkeren groter geworden.</p>
<p>Voor de verkeersmaatregelen moeten de omleidingsroutes nog worden bepaald. Een gedetailleerde onderbouwing c.q. kwantificering van de kosten is nog niet te maken. Vooralnog is ruim € 1 miljoen (exclusief BTW) hiervoor gereserveerd, zonder dat op dit moment kan worden aangegeven of dit toereikend is.</p>	<p>De omleidingsroutes zijn inmiddels al bepaald. Vooralnog lijken de kosten hiervan te passen binnen het geraamde budget.</p>

<p>Saneringskosten. Deze zijn geraamd door de Milieudienst op basis van een voorlopig onderzoek en globale gegevens van de aanwezigheid van oude kademuren en funderingen. In het voorbereidingstraject zal door vervolgonderzoek de omvang van het te saneren deel worden vastgelegd.</p>	<p>De ISV-bodembijdrage is verhoogd naar 50%. Inmiddels is het saneringsplan opgesteld en is de kostenraming getoetst. Kosten sanering door vervuiling zijn nagenoeg gelijk gebleven. Er hoeven wat minder kademuren worden gesloopt, maar daar tegenover staan meer kruisingen van damwanden en kabels en leidingen met bestaande kademuren. M.a.w. onderlinge verschuivingen van kostenposten. Met BP is een afkoopsom overeengekomen.</p>
<p>Archeologisch onderzoek. Deze zijn nu geraamd op (exclusief BTW) rond € 400.000,--. Afhankelijk van wat aangetroffen wordt bij de bouw kunnen deze kosten significant hoger uitvallen. Daarbij moet opgemerkt worden dat volgens interne informatie voor zover bekend geen gedegen historische studie van het gebied aanwezig is over aanleg, veranderingen, verbetering en demping van het Damsterdiep. In een vervolgfase zal een meer gedetailleerd onderzoek plaatsvinden. Mede gelet op eerdere vondsten bij de bouw van het AZG (nu: UMCG) wordt het waarschijnlijk geacht dat zeker aan de oostflank van het bouwterrein archeologische (nieuwe) vondsten gedaan zouden kunnen worden.</p>	<p>Er is voor zowel voor de Grote Markt als voor dit project in totaal € 1 miljoen beschikbaar voor archeologisch onderzoek. Het bedrag van € 400.000,-- zal niet worden overschreden en is in principe als maximum te beschouwen.</p>
<p>Verleggen kabels en leidingen door nutsbedrijven. Mocht door de rioolwerkzaamheden het hoofdriool langer dan 8 uur buiten bedrijf zijn dan kunnen schadeposten c.q. claims ontstaan.</p>	<p>Intensief overleg met de nutsbedrijven over de aanpak van het werk en afstemming met de eigen werkzaamheden.</p>

<p>Door de bouw van de parkeergarage kunnen planschadeclaims ontstaan, mede door het met de bouw samenhangende bereikbaarheidsprobleem. Door uitgekiend te bouwen wordt dit risico als gemiddeld beschouwd. Wel is de Stichting SAOZ (Rotterdam), een in planschadeclaims gespecialiseerd bureau, ingehuurd om te onderzoeken of potentiële risico's in het kader van planschade (waardevermindering van onroerend goed, artikel 49 WRO) kunnen bestaan dan wel of nadeelcompensatie vanwege onevenredige overlast c.q. inkomensderving voor ondernemers gedurende de bouwperiode aan de orde kan zijn. Via het instellen van een klankbordgroep voor ondernemers en inwoners wordt getracht de belanghebbenden tijdig bij het proces te betrekken.</p>	<p>Planschadeclaims zijn benoemd en afgedekt in de grondexploitatie. Weerstand in een vroeg stadium onderkennen en hierop inspelen. Proactief werken. Signalering via klankbordgroep en andere communicatielijnen. Ook via de klankbordgroep van ondernemers (GCC). Waar nodig vindt overleg plaats met betrokkenen (m.n. ondernemers) op individueel niveau. Dit heeft al een goed inzicht gegeven in de knelpunten en de wijze waarop deze kunnen worden opgelost. De klankbordgroep blijven betrekken bij uitvoering en individuele problemen die nu nog niet manifest zijn tijdens de uitvoering oplossen. Een moeilijk in te schatten financieel risico blijft de uitvoering van de nadeelcompensatieregeling. Ondanks de verkennende gesprekken die zijn gevoerd met ondernemers blijft het moeilijk om te voorspellen of het gereserveerde budget toereikend is. Om oplopende kosten voor te zijn zal dit budget ook ingezet worden voor preventieve maatregelen en oplossingen (individueel of generiek) voor knelpunten die een negatieve invloed op de omzet hebben.</p>
<p>Schade aan omliggende bebouwing wordt door middel van een CAR-verzekering afgedekt.</p>	<p>Inventarisatie van de panden/funderingen bestaande bouw is verricht. Bij de toe te passen bouwmethode wordt hiermee rekening gehouden.</p>
<p>Vertraging door onverwachte gebeurtenissen tijdens de uitvoering.</p>	<p>Blijven vooruitzien om verrassingen zo veel als mogelijk te voorkomen. Blijven informeren van en communiceren met de omgeving.</p>

Toegevoegd risico	Maatregel
<p>Uitkomst van diverse procedures van bezwaar en beroep bij het verzoek om hogere waarden en de bouwaanvraag. Kan leiden tot bouwstop.</p>	<p>In het voortraject de nodige zorgvuldigheid in acht nemen. Juridisch advies bij beoordelen bezwaren op houdbaarheid in vervolgproudures.</p>
<p>Aanbestedingsresultaat.</p>	<p>Second opinion is uitgevoerd. Leek positief. De markt is de afgelopen periode echter sterk gewijzigd. De aanbesteding loopt inmiddels.</p>

Planning

Aan de hand van de nu lopende procedures en in de verwachting dat u kunt instemmen met de uitvoering van de werkzaamheden, gaan wij er vanuit, dat we begin juni 2007 starten met de werkzaamheden door het verleggen van de kabels en de leidingen. De daadwerkelijke start van de bouw van de garage vindt dan vlak na de bouwvak plaats.

Wij denken dat op deze wijze het totale project in het 1^e kwartaal van 2010 gerealiseerd is.

Besluit.

Gelet op het vorenstaande en onder overlegging van de bijbehorende stukken stellen wij u voor te besluiten:

- I. kennis te nemen van de inspraakrapportage over het inrichtingsplan voor de openbare ruimte van het Damsterdiep;
- II. kennis te nemen van de reactie van de GCC op het overleg over de laad- en losproblematiek aan de zuidzijde van het plein;
- III. het inrichtingsplan voor de openbare ruimte van het Damsterdiep vast te stellen;
- IV. het bouwplan voor de parkeergarage op het Damsterdiep vast te stellen;
- V. de exploitatiebegroting Damsterdiep vast te stellen;
- VI. voor de grondexploitatie, na verrekening met de reeds verstrekte planvoorbereidingskredieten, een taakstellend uitvoeringskrediet ter beschikking te stellen van € 8.008.000,--, inclusief rente, inclusief prijsstijgingen en exclusief BTW;
- VII. het tekort van € 3.500.000,-- op de exploitatiebegroting voor € 1.000.000,-- te dekken uit incidenteel nieuw beleid 2007 en voor € 2.500.000,-- uit de bestemmingsreserve grondzaken;
- VIII. de vastgoedexploitatie Damsterdiep vast te stellen;
- IX. voor de vastgoedexploitatie, na verrekening met de reeds verstrekte planvoorbereidingskredieten, een uitvoeringskrediet ter beschikking te stellen van € 32.397.000,-- prijspeil 2006, inclusief rente, exclusief prijsstijgingen en exclusief BTW;
- X. de gemeentebegroting 2007 dienovereenkomstig te wijzigen;
- XI. de bewoners van Binnenstad Oost die op 1 januari van het jaar van oplevering van de parkeergarage beschikken over een parkeervergunning, de mogelijkheid te bieden om tegen buurtstallingstarief gebruik te maken van de garage;
- XII. de verordening betreffende de nadeelcompensatieregeling Damsterdiepgarage gemeente Groningen 2006 vast te stellen;
- XIII. het benoemingsbesluit voor de leden van de commissie ter uitvoering van de nadeelcompensatieregeling vast te stellen.

Burgemeester en wethouders
van Groningen,

De burgemeester,

De secretaris,

J. Wallage.

H.P. Bakker.