

Datum: 22 september 2008

Aan: Leden van de stuurgroep nieuwbouw stadhuis via de Burgemeester, voorzitter stuurgroep

Van: Dhr. B. Hoogland, directeur

Onderwerp: Integraal advies inzake behoud/integratie vml. postkantoor stationslocatie gemeente Den Helder

### **Inleiding**

In de vergadering project nieuwbouw stadhuis van 8 september jl. heeft de stuurgroep opdracht gegeven aan Zeestad en RWO om gezamenlijk tot een integraal advies te komen op basis waarvan t.a.v. de inpasbaarheid van het vm. postkantoor in een nieuw te bouwen stadhuis een afgewogen besluit kon worden genomen over wel of geen behoud van dit gebouw.

Om tot een integraal advies te komen is door mij met RWO en Zeestad een traject uitgezet. Het resultaat van dit overleg is op 18 september jl. door R. Schakel, teamleider Service/ambtelijk projectleider en S. Schouten, coördinator / projectleider sectie Huisvesting besproken met de verantwoordelijke opstellers W. van Bommel (RWO/GZ) en J. van 't Hof (Zeestad BV).

De conclusie van dit overleg is dat van een integraal advies helaas geen sprake is. Daarom heeft de projectleiding, na overleg, van de directeur Projecten de opdracht gekregen om dit advies op te stellen mede op basis van de aangedragen informatie en met inbrengen van onderbouwde argumenten.

De uitgangspunten hierbij zijn:

- *De tekst van het uitwerkingsplan Stadshart is en blijft het kader.*

- *De cultuurhistorische waarde van het v.m. postkantoor wordt geacht voldoende onderzocht te zijn.*

- *Handhaving van het v.m. postkantoor mag geen vertraging in de planning opleveren en niet leiden tot hogere kosten.*

In dit advies is hetzelfde kader gebruikt als eerder door de stuurgroep aan RWO en Zeestad meegegeven voor het integrale advies. Op basis van een zestal punten wordt een afweging gemaakt. Daarbij is gebruik gemaakt van de verschillende perspectieven van RWO en Zeestad. Op basis hiervan zal een conclusie worden getrokken en advies gegeven over de inpasbaarheid/integratie van het vm. postkantoor in een nieuw te bouwen stadhuis.

### **Afwegingen**

De volgende elementen zullen in willekeurig volgorde qua relevantie de revue passeren:

- a) cultuurhistorische waarde,
- b) stedenbouwkundige waarde
- c) financiën
- d) planning
- e) verkeerstechnisch/parkeren
- f) functionaliteit

#### **ad a) Cultuurhistorische waarde**

Vanuit cultuurhistorisch perspectief wordt door zowel RWO als Zeestad de architectonische waarde onderschreven. Het gebouw heeft overigens geen monumentenstatus. Stedenbouwkundig gezien is de cultuurhistorische waarde laag; het gebouw lijkt willekeurig in zijn omgeving te staan. Oorzaak hiervan is het feit dat het oorspronkelijke Wederopbouwplan slechts gedeeltelijk is uitgevoerd. Samen met het station is dit het enige gebouw op deze locatie conform dit plan. Het overige deel van dit plan is nooit uitgevoerd. Vasthouden aan dit gebouw is vanuit dit perspectief niet realistisch. Bij behoud van het postkantoor zal het op- en aanbouwen onvermijdelijk zijn. Nog los van de uitgangspunten van het uitwerkingsplan (waarbij de rooilijn sterk naar voren wordt gebracht) zal de omvangrijke nieuwbouw van het stadhuis het aanzicht van het bestaande gebouw zo gaan overheersen dat deze (voor een deel) uit het zicht raakt en daarmee verdwijnt (een belangrijk deel van) de cultuurhistorische waarde van het postkantoor.

### **Ad b) Stedenbouwkundige waarde**

Eén van de uitgangspunten van het U.P. Stadshart is het doortrekken van het profiel van de Beatrixstraat richting de Vijfsprong waardoor een stevige relatie ontstaat met de gerestaureerde Watertoren. De rooilijn van het postkantoor moet daarvoor opschuiven richting Watertoren. Dit impliceert dat gebouwd gaat worden vóór het bestaande postkantoor. Daarmee zal het beeld van de voorgevel van het postkantoor naar achteren opschuiven en op de achtergrond geraken. Het netto beschikbare volume van het huidige postkantoor bedraagt ca. € 2.000 m<sup>2</sup>, er is dan, conform de verkenning benodigde ruimten nog ca. bijna 12.000 m<sup>2</sup> nodig aan aansluitende nieuwbouw. Het eventueel niet “verdichten” van deze ruimte tussen v.m. postkantoor en Watertoren levert strijdigheid op met één van de uitgangspunten van het U.P. Stadshart.

### **Ad c) Financiën**

Door RWO is een kostenvergelijking gemaakt tussen sloop/nieuwbouw respectievelijk inpassing /verbouw van het v.m. postkantoor. Daarbij worden ook de sloopkosten ingebracht wat een scheef beeld geeft. Het uitgangspunt is namelijk dat er vanuit de grondexploitatie door Zeestad BV een perceel bouwrijpe grond wordt ingebracht. Die grondexploitatie is buiten de kostenraming van het stadhuis gehouden, voor de aankoop van het perceel bouwrijpe grond is een normbedrag van Zeestad aangehouden.

Overigens wordt deze grondexploitatie bij behoud van het v.m. postkantoor negatief beïnvloed. De benutting is minder effectief; een verlies van ca. 2.000 m<sup>2</sup> bvo commerciële ruimte betekent € 400.000 minder opbrengst.

In een kostenvergelijking van RWO is gewerkt met twee verschillende m<sup>2</sup> normbouwkosten voor nieuwbouw waardoor dit geheel mank gaat. De ervaring leert simpelweg dat inpassen van een bestaand gebouw casco op voorhand een kostenverhogende factor is. Omdat dit leidt tot inefficiënte m<sup>2</sup> vanwege de bestaande hoofdstructuur en hogere bouwplaatskosten door de belemmeringen die een bestaand gebouw oplevert in de bouw. De aansluitingen van nieuwbouw op oudbouw leveren daarnaast altijd complexe details op die esthetisch en technische veel extra aandacht vragen en dus ook kostenverhogend werken.

Kortom het inpassen van een bestaand gebouw is bijna altijd kostenverhogend en in deze situatie zeker. De factor kostenverhoging is afhankelijk van de omvang van het in te passen gebouwdeel, de kwaliteit van de bestaande constructie en functionele gebruiksmogelijkheden. Kijkend naar dit gebouw ben ik van mening dat voor een zorgvuldige en waardevolle inpassing van dit gebouw in de nieuwbouw gerekend moet worden op een substantiële verhoging van de bouwkosten.

Een bijkomend gevolg van een eventuele inpassing van het gebouw is de beoogde ondergrondse parkeercapaciteit die door de bestaande constructie ook wordt bemoeilijkt. De kosten van deze parkeergarage zal daardoor ook nog eens hoger uitvallen.

### **Ad d) Planning**

Er ligt een ambitieuze planning ten grondslag aan het project nieuwbouw stadhuis. Zowel RWO als Zeestad onderschrijven dit. De verwachting is dat behoud/integratie van het v.m. postkantoor een vertragende factor is vanwege de technische complicaties. Anderzijds kan sloop van het gebouw bezwaren opleveren en tot langere doorlooptijden van de procedures leiden. Per saldo zijn hier de voor en nadelen tegen elkaar weg te strepen.

### **Ad e) Verkeerstechnisch/parkeren**

Bij punt c) is al aangegeven dat de parkeervoorziening bij de variant behoud/integratie complex en kostenverhogend is. Mogelijkheden voor parkeervoorzieningen bij behoud/integratie postkantoor zijn er wel maar leveren een inefficiënte en kostbare parkeergarage op.

Het U.P. Stadshart gaat uit van een verlengde Boerhaavestraat langs het KPN-gebouw. Bij behoud/integratie van het postkantoor is de verlegging van de Boerhaavestraat en de aansluiting op de Vijfsprong niet mogelijk. En daarmee strijdig met één belangrijk uitgangspunt van het U.P. Stadshart.

### **Ad f) Functionaliteit**

RWO geeft weliswaar aan dat de functionaliteit van het postkantoor goed is te integreren als onderdeel van het nieuwe stadhuis. Daar worden mijnerzijds vraagtekens bij geplaatst. De maatvoering, verticaal en horizontaal van de hoofdconstructie is specifiek afgestemd op de

functionaliteit van een postkantoor uit die tijd. Daarnaast moet de vraag gesteld worden of het gevelbeeld van dit postkantoor met de ruimtelijke indeling de juiste uitstraling voor representatieve functies heeft. Het gevelbeeld zal in maatvoering ondergeschikt zijn aan de nieuwbouw.

### **Conclusies**

a..

Het behouden van de cultuurhistorische waarde van dit gebouw is een moeilijke opgave bij inpassing in de nieuwbouw. Vanwege de verhoudingen in de maatvoering en het beoogde straatprofiel.

Een stedenbouwkundig cultuurhistorische waarde is niet aanwezig.

b.

Behoud en inpassing van de vm. postkantoor levert bij de stedenbouwkundige inpassing en de verkeerstechnische aanpassing een forse strijdigheid op met Uitwerkingsplan Stadshart.

c.

Het behouden en inpassing van het gebouw in de nieuwbouw van het stadhuis is zonder meer een kostenverhogend gegeven.

d.

Het behouden heeft zeker een negatieve invloed op de bouwplanning maar kan positief uitwerken t.a.v. planologische bezwarenprocedures.

e.

De in het UP beoogde verkeerstechnische oplossing wordt bij behoud van het postkantoor geblokkeerd, een mogelijk alternatief is minder in kwaliteit. Het ondergronds oplossen van het parkeren wordt bemoeilijkt.

f.

De constructie en vormgeving van het bestaande postkantoor is een complicerende factor bij een functionele planuitwerking.

### **Advies**

Op basis van voorstaande analyse, de uitgangspunten van het U.P. Stadshart en de input vanuit de afdeling RWO en Zeestad B.V. wordt de stuurgroep het volgende geadviseerd:

- ***In te stemmen met de optie sloop v.m. postkantoor en nieuwbouw op deze locatie en dit op te nemen als uitgangspunt in het haalbaarheidsonderzoek.***