gemeente Den Helder

Nieuw stadhuis Den Helder

Een studie naar de haalbaarheid van behoud / integratie van het postkantoor

8 september 2008

QUICK-SCAN HAALBAARHEID BEHOUD/INTEGRATIE POSTKANTOOR

Johan Slik, RWO 19 augustus 2008

Inleiding

Met deze notitie wordt antwoord gegeven op de vragen van de Stuurgroep Nieuwbouw Stadhuis aan RWO, in de e-mail van 25-06-2008. Hierin wordt gevraagd naar een verdieping van het initiële stedenbouwkundige onderzoek naar de (on)mogelijkheden om het oude postkantoor te integreren in het nieuw te bouwen pand. Uitgangspunten die daarbij gelden, zijn:

- Uitwerkingsplan Stadshart
- Beoogde stedenbouwkundige invulling van het stationsgebied
- Beoogde infrastructurele aanpassingen in het stationsgebied
- Budgettaire neutraliteit t.o.v. sloop en nieuwbouw
- Vergelijkbare functionaliteit van het pand

In deze notitie wordt ingegaan op de aspecten cultuurhistorie, stedenbouw, infrastructuur / verkeer, financiën, functionaliteit en bouwplanning.

1) Cultuurhistorie

De bouwperiode van na de Tweede Wereldoorlog (1940-1965) staat steeds nadrukkelijker in de belangstelling. De Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten (RACM) is van mening dat het postkantoor kenmerkend en zeer interessant is vanwege de stijlkenmerken, de gaafheid en de context van het gebouw. De 'Commissie voor cultuurhistorische waarden' heeft panden en structuren uit de na-oorlogse periode in Den Heder geïnventariseerd, en het postkantoorgebouw daarbij als markant gebouw genoemd. Ook het K-team Stadshart is niet overtuigd dat het postkantoor moet verdwijnen voor de bouw van een stadhuis op die plek.

Het postcomplex is in 1963-1964 ontworpen door architectenbureau J. Krüger uit Voorburg en in 1965-1967 gebouwd als gezamenlijk Marine- en burgerpostkantoor. De bouwhistorie van het gebouw is vastgelegd in de 'Bouwhistorische verkenning' van Dröge Bureau voor Bouwhistorie te Leiden, van mei 2004. Het gebouw is bijzonder vanwege de overgangsarchitectuur die het laat zien. Het bevindt zich op de grens van een periode die tot de Wederopbouw behoort. Het heeft de ruime en lichte vertrekken die bij het Nieuwe Bouwen horen, maar ook de structuralistische kenmerken, die typisch zijn voor de grootschaliger gebouwen van de jaren '60. Ook is al iets waarneembaar van de horizontaliteit en de kleurstelling die past bij de jaren '70 architectuur.

Naast de bijzondere architectuur, heeft het gebouw ook stedenbouwkundige waarde als verbindend element tussen de Beatrixstraat en de erachter gelegen wijken. De bouwkundige staat van het gebouw is goed tot degelijk te noemen.

Conclusie:
In het Uitwerkingsplan Stadshart staat vermeld dat het postkantoor voor een nieuw stadhuis moet wijken. Gelet op de cultuurhistorische waarden van het postkantoor en de mogelijkheden die dit biedt, achten wij dit standpunt in deze fase te prematuur.

Gebleken is dat de gewenste ontwikkeling zoals in het Uitwerkingsplan Stadshart staat vermeld, goed geïnspireerd kan worden door de cultuurhistorische kwaliteit die het gebouw bezit. Daarmee onderscheidt Den Helder zich van andere gemeenten op een kwalitatieve, herkenbare maar toch vernieuwende wijze van andere nieuwbouw en wordt het Helders stadhuis een echt Helders stadhuis. Dit draag bij aan aan de herkenbaarheid en identiteit van onze stad, zorgt ook voor verrassend en vernieuwend bouwen in het Stadshart en zet Den Helder op de kaart. De juiste architect heeft hiermee een inspirerende, creatieve en zeer uitdagende opdracht.

2) Stedenbouw

In het Uitwerkingsplan Stadshart (p.89 e.v.) staat een aantal doelen omschreven met betrekking tot het Stationsgebied:

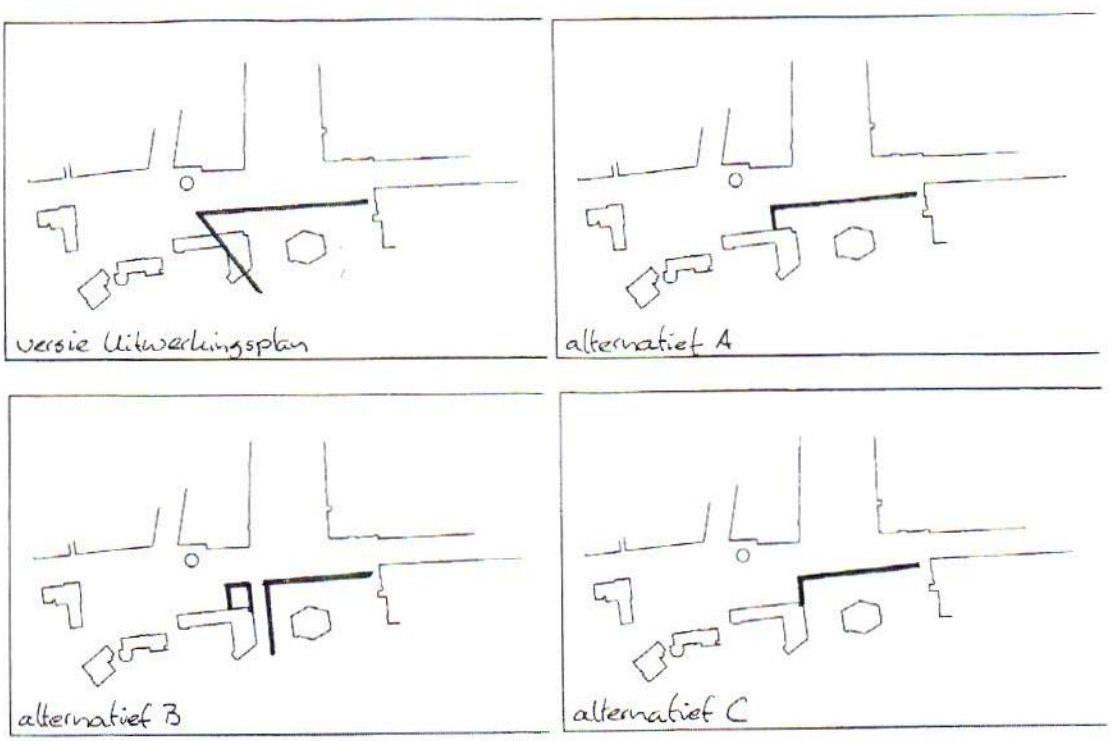
1. De afstand tussen het station, het Julianaplein en de Beatrixstraat verkleinen en het betrekken van de Stationslocatie bij het Stadshart;

2. Het verkleinen van de openbare ruimte en deze terugbrengen tot een menselijke maat. De openbare ruimte overzichtelijker, toegankelijker en aangenamer maken. Behoefte aan verdichting van de ruimte en intensivering van het ruimtegebruik;
3. Het versterken van de voorruimte / de pleinfunctie voor het station als entree van de stad.

Voor het versterken van de voorruimte / de pleinfunctie voor het station is het van belang dat de rooilijn van het huidige station richting het Julianaplein opschuift. In het Uitwerkingsplan wordt hierin voorzien door de rooilijn evenwijdig te leggen met het profiel van de Beatrixstraat. Bovendien is het noodzakelijk dat met de toevoeging van nieuw bouwvolume de huidige open ruimte wordt afgedicht om een besloten gebied te maken. Ook hierin wordt voorzien in het Uitwerkingsplan door nieuw programma toe te staan voor en aan weerszijden van het bestaande stationsgebouw.

Het is echter niet noodzakelijk om de rooilijn geheel door te trekken tot voorbij het postkantoor / nieuwe stadhuis. Hier zijn verschillende alternatieven denkbaar. Wanneer de rooilijn wordt doorgetrokken tot aan het postkantoor of enkele (tientallen) meters voorbij het postkantoor, dan wordt de doelstelling van het versterken van de voorruimte / de pleinfunctie voor het station en het verdichten van de openbare ruimte ook bereikt.

Ter illustratie hiervan (en niet meer dan dat) is in onderstaande figuur de in het Uitwerkingsplan opgenomen rooilijn weergegeven en zijn enkele alternatieven weergegeven (niet uitputtend) waarbij het postkantoor gehandhaafd blijft. De geschetste alternatieven (en andere) bieden de mogelijkheid om het postkantoor (grotendeels) te behouden.



Figuur: Rooilijnen: Uitwerkingsplan + varianten A, B, C. (Bron: RWO)

Als de rooilijn niet geheel wordt doorgetrokken tot aan de Vijfsprong-rotonde, dan biedt dat tevens de ruimte om bij het ontwerp van de nieuwbouw rekening te houden met de ruimte tussen de watertoren en het toekomstige stadhuis. Een ongewenste ruimtelijke concurrentie tussen de nieuwbouw en de watertoren moet voorkomen worden. Er ontstaat bij de getoonde alternatieven meer ruimte tussen beide objecten die op zichzelf weer een logische verbinding kan vormen met de Vijfsprong en de Middenweg.

Behoud van het postkantoor heeft als gevolg dat de in het Uitwerkingsplan voorgestelde verlegging van de Boerhaavestraat op een andere manier moet plaatsvinden. Onder punt 3 wordt hier nader op ingegaan.

Concluderend:
De drie voornoemde doelstellingen uit het Uitwerkingsplan kunnen gerealiseerd worden, ook wanneer behoud van het (grootste deel van het) postkantoor als uitgangspunt wordt gehanteerd. De cultuurhistorische waarde van het postkantoor kan dan behouden worden.

In de ontwerpfase dient nadere studie plaats te vinden naar:

- Hoe ver dient de rooilijn doorgetrokken te worden?
- Hoe vindt de overgang plaats van stadhuis naar de Vijfsprong? (waarbij ruimtelijke concurrentie met de watertoren vermeden moet worden)

3) Infrastructuur / verkeer

Boerhaavestraat
Het Uitwerkingsplan gaat uit van een verlegde Boerhaavestraat, langs de bestaande huizenrij. Het parkeren ten behoeve van het NS-station en de bijbehorende voorzieningen is dan via de Boerhaavestraat bereikbaar en niet rechtstreeks vanaf het Julianaplein.

Deze verlegging van de weg is in beide opties (sloop-nieuwbouw & behoud/integratie) om meerdere redenen een lastige opgave. Allereerst heeft de in het Uitwerkingsplan voorgestelde ontsluiting een belangrijk nadeel: er ontstaat een onduidelijke en onpraktische subtoevoer van de aantakking Julianaplein op de rotonde. Daarnaast zullen de kosten van de verlegging aanzienlijk zijn. Ook kan de doorgaande route die ontstaat (in twee richtingen langs de huizenrij) wellicht op bewonersverzet stuiten. Er is immers een toename te verwachten van het aantal verkeersbewegingen bij de vestiging van het stadhuis in combinatie met een doorgaande route.

Bij behoud van het postkantoor is de in het Uitwerkingsplan voorgestelde verlegging van de Boerhaavestraat niet haalbaar, omdat de ruimte tussen het postkantoor en de aangrenzende gebouwen te beperkt is. Het meest voor de hand ligt dan de huidige ligging van de weg (tussen postkantoor en station) te handhaven en al dan niet over deze weg heen te bouwen.

Concluderend:
Behoud van het postkantoor heeft als gevolg dat de in het Uitwerkingsplan voorgestelde verlegging van de Boerhaavestraat op een andere manier moet plaatsvinden. Meest voor de hand liggend alternatief is de huidige locatie van de weg (tussen postkantoor en station) te handhaven en al dan niet over deze weg heen te bouwen. Dit is uit het oogpunt van de bewoners meer wenselijk en hiermee kunnen kosten worden bespaard. Daarnaast wordt zo een onlogische en onhandige situatie op de Vijfsprong vermeden.

In het Uitwerkingsplan is reeds vermeld dat nog nadere studie moet worden gedaan naar de beste verkeerstechnische oplossing. De nadere studie dient in de ontwerpfase plaats te vinden.

Parkeren
De Concept nota van uitgangspunten stelt: "Het nieuwe Stadhuis is [goed] bereikbaar met de auto en heeft minimaal 200 parkeerplaatsen voor personeel en bezoek in een parkeerkelder [en goed] en veilig bereikbaar voor fietsers met overdekte stalling voor totaal 250 tweewielers (in de parkeerkelder voor personeel en voor het publiek nabij de hoofdingang en geïntegreerd in het gebouw)." (Bron: Nieuwbouw stadhuis – concept nota van uitgangspunten, p.6) Het Uitwerkingsplan geeft aan dat de bijbehorende parkeervoorziening in het weekend openbaar toegankelijk zal worden. (bron: Uitwerkingsplan Stadshart, p.91)

Het stadhuis moet zelfvoorzienend zijn in zijn parkeervoorziening. Uitgaande van 9.000 m^2 BVO voor een nieuw stadhuis zijn er zo'n 158 parkeerplaatsen nodig (norm: 1,75 pp / 100 m^2 BVO). Voor 200pp. à 20 m^2 is 4.000 m^2 aan parkeerruimte nodig in een parkeerkelder. (bron: Nieuwbouw Stadhuis – concept nota van uitgangspunten, p.7)

Met 2.000 m^2 op maaiveld en twee lagen eronder wordt het hele binnenterrein van het postkantoor gevuld, inclusief de te slopen laagbouw aan de oostzijde, en nog zo'n 500 m^2 van het parkeerterrein naast het station. Een optie met meerdere bouwlagen onder maaiveld verkleint het benodigde oppervlak, maar verhoogt de kosten. Een optie zou kunnen zijn het geschikt maken van het terrein achter de bunker en het KPN-gebouw, bijv. als overloop of voor gemeente-medewerkers. Ook kan ingezet worden op mogelijke verkeersconcepten die ten behoeve van de gemeentelijke medewerkers

ontwikkeld kunnen worden (bevorderen van ov- en fiets-gebruik en ontmoedigen auto-gebruik), waardoor de ruimtevraag m.b.t. parkeren verminderd wordt.

Concluderend:
Ruimtelijk gezien zijn er ook bij behoud/integratie van het postkantoor voldoende mogelijkheden aanwezig om de benodigde parkeergelegenheid te creëren. In de ontwerpfase dient hiernaar nadere studie plaats te vinden.

4) Financiën

In een eerder stadium is reeds een bouwkostenraming van sloop-nieuwbouw gemaakt (bijlage "Ruimtelijke verkenning en kostenindicaties" bij collegevoorstel en raadsadvies). Naar aanleiding van de vraag van de Stuurgroep Nieuwbouw Stadhuis is door een onafhankelijke bouwkostendeskundige een bouwkostenraming gemaakt van het aanpassen van het huidige postkantoor tot een niveau dat vergelijkbaar is met de casco-oplevering (bouwkosten en installaties) van een geheel nieuw pand. Een vergelijking staat in onderstaande tabel en wordt in de twee navolgende alinea's nader toegelicht.

	prijspeil jul-2008	*prijspeil jul-2008*
stadhuis / postkantoor	Sloop/nieuwbouw	Verbouw postkantoor
	€ / m^2	€ / m^2
bouwkosten & installaties	1.575	1.531

Sloop-nieuwbouw
De bouwkosten bij nieuwbouw bedragen ca. €1.575 per m^2 (excl. btw.). De in de Bijlage "Ruimtelijke verkenning en kostenindicaties" bij collegevoorstel en raadsadvies geraamde bouwkosten van €1.500 per m^2 met prijspeil jan. 2007 zijn hiervoor geïndexeerd met 5% naar prijspeil juli 2008 op €1.575. De bijkomende sloopkosten in deze optie worden vooralsnog geraamd op €576.000 (bron: concept Grondexploitatie Stadshart 04-08-2008, Bijlage 3: Sloop). Er vindt nog een onafhankelijke toets plaats van de sloopkosten. Een eerste indicatie is dat deze kosten ruim hoger liggen dan de geraamde €576.000. Dit is vanwege de specifieke gebouwkenmerken en de aanwezige kelder.

De kosten van het verleggen van de Boerhaavestraat zijn niet bekend. Daarnaast zal het verplaatsen van kabels en leidingen onder de Middenweg tengevolge van het verschuiven van de rooilijn een grote kostenpost inhouden. Deze kosten dienen nog nader gekwantificeerd te worden.

Behoud / integratie in nieuwbouw
De bouwkosten bij behoud/integratie bedragen ca. €1.531 per m^2. De bouwkostenraming bij behoud/integratie kent (o.m.) de volgende uitgangspunten en aannames:

- De volgende gebouw-oppervlakken (BVO) zijn volgens de tekeningen vastgesteld:

- begane grond	739 m^2
- entresols	357 m^2
- verdieping	988 m^2
totaal netto vloeroppervlak	2.084 m^2

- De laagbouw aan de oost- en zuidzijde wordt gesloopt voor een bedrag van (687 m^2 * €83) €57.000 (excl. toeslagen). Dit bedrag is al meegerekend in de bouwkosten à €1.531 per m^2.
- De kelder onder het gebouw zal enkele functies kunnen vervullen. De hele oppervlakte zal echter niet worden benut. In de raming is daar rekening mee gehouden.
- Voor de begane grond en de verdieping is uitgegaan van een volledige renovatie van de ruimten. Er is een kostenpost opgenomen voor het vervangen van buitenpuien voor (1.332 m^2 * €419) €558.000 en van deuren voor (8 st. * €2.414) €19.312 (beide excl. opslagen).
- Alle binnenwanden, behoudens de kernen in beton, zijn berekend om te worden verwijderd. Er is budget opgenomen om nieuwe indelingen te maken met wanden in steenachtig materiaal en in lichte scheidingswanden. Het gaat hier om de begane grond, de verdieping en de entresols.
- In de globale budgetraming van de herinrichting van het bestaande gebouw is rekening gehouden met een volledige vervanging van de installaties.

Concluderend:
De bouwkosten van beide varianten laten een klein verschil zien. De prijs per m^2 BVO bedraagt bij sloop-nieuwbouw ca. €1.575 en bij behoud/integratie ca. €1.531.

Als gekozen wordt voor behoud/integratie van het postkantoor dan wordt tenminste €576.000 bespaard aan sloopkosten (een meer nauwkeurige raming volgt nog). Daarnaast worden de (nog te ramen) kosten bespaard van het verleggen van de Boerhaavestraat en het verleggen van kabels en leidingen. Verdere analyse en uitwerking is hier aanbevelenswaardig.

Geconcludeerd kan worden dat (met inachtneming van de vroege fase waarin het project zich bevindt) bij behoud/integratie van het postkantoor een lichte tot aanzienlijke besparing een reële mogelijkheid is vanwege besparingen op sloopkosten en op het verleggen van de Boerhaavestraat en van kabels en leidingen op de Middenweg.

5) Functionaliteit

Het postkantoor is geschikt voor (een aantal van) de functies behorend bij het gebruik als stadhuis. De huidige indeling en plafondhoogten bieden aanknopingspunten voor een of meerdere representatieve ruimtes (entrees, een publieksruimte voor burgerzaken, een raadszaal, een trouwzaal e.d.). Uit het programma van eisen van het nieuwe stadhuis blijkt dat er ook behoefte is aan dergelijke ruimtes met de omvang zoals die in het postkantoor aanwezig zijn. Er zijn voldoende ruimte en mogelijkheden aanwezig om ook de overige gewenste ruimten (facilitaire en kantoorruimten) te kunnen herbergen.

Concluderend:
Het postkantoor is functioneel bruikbaar als (onderdeel van het) stadhuis.

6) Bouwplanning

Voor het nieuwe stadhuis wordt gewerkt met een ambitieuze planning. De vraag is gesteld of de keuze voor behoud/integratie van het postkantoor een vertragend effect zal hebben op de bestaande planning.

De geraadpleegde bouwkostendeskundige geeft hierover aan dat de duur van verbouw van het postkantoor (tot casco) ca. 8-9 maanden in beslag neemt. In de bestaande planning voor sloop-nieuwbouw is voor het bouwproces ca. 21-22 maanden opgenomen. Bovendien kan bij behoud/integratie tijd bespaard worden op sloopwerkzaamheden. Verbouwen vergt dus minder bouwtijd dan sloop-nieuwbouw.

Concluderend:
Als gekozen wordt voor behoud/integratie van het postkantoor dan zal dit geen vertraging opleveren voor de bouw van het stadhuis en is wellicht een (beperkte) verkorting van het bouwproces mogelijk.

Advies

Op basis van deze quick-scan geeft RWO het volgende advies aan de Stuurgroep:

- Stel vast dat behoud/integratie van het postkantoor zowel ruimtelijk als financieel een interessant en realistisch alternatief is naast het alternatief van sloop-nieuwbouw en dat het verdere uitwerking en ontwerp verdient
- Spreek op basis van de cultuurhistorische waarde van het postkantoor uit dat bij de verdere uitwerking / ontwerp van de stationslocatie de voorkeur wordt geven aan behoud/integratie van het postkantoor in de nieuwe ontwikkeling
- Spreek uit dat bij gebleken ruimtelijke en financiële onhaalbaarheid wordt teruggevallen op de optie sloop-nieuwbouw
- In de ontwerpfase dient (ongeacht de variant) onder meer nadere studie plaats te vinden naar:
  - Hoe ver dient de rooilijn doorgetrokken te worden?
  - Hoe vindt de overgang plaats van stadhuis naar de Vijfsprong? (waarbij ruimtelijke concurrentie met de watertoren vermeden moet worden)
  - De inpassing van de Boerhaavestraat
  - De inpassing van de parkeergelegenheid
  - Ruimtelijke en financiële haalbaarheid

gemeente Den Helder

Nieuw stadhuis Den Helder

massastudie nieuwbouw met behoud van het bestaande postkantoor

8 september 2008

ODEON architecten

Leeswijzer

Voor u ligt een studie naar de mogelijkheden om een nieuw Stadhuis te realiseren met instandhouding van het Oude Postkantoor in het stadshart van Den Helder.

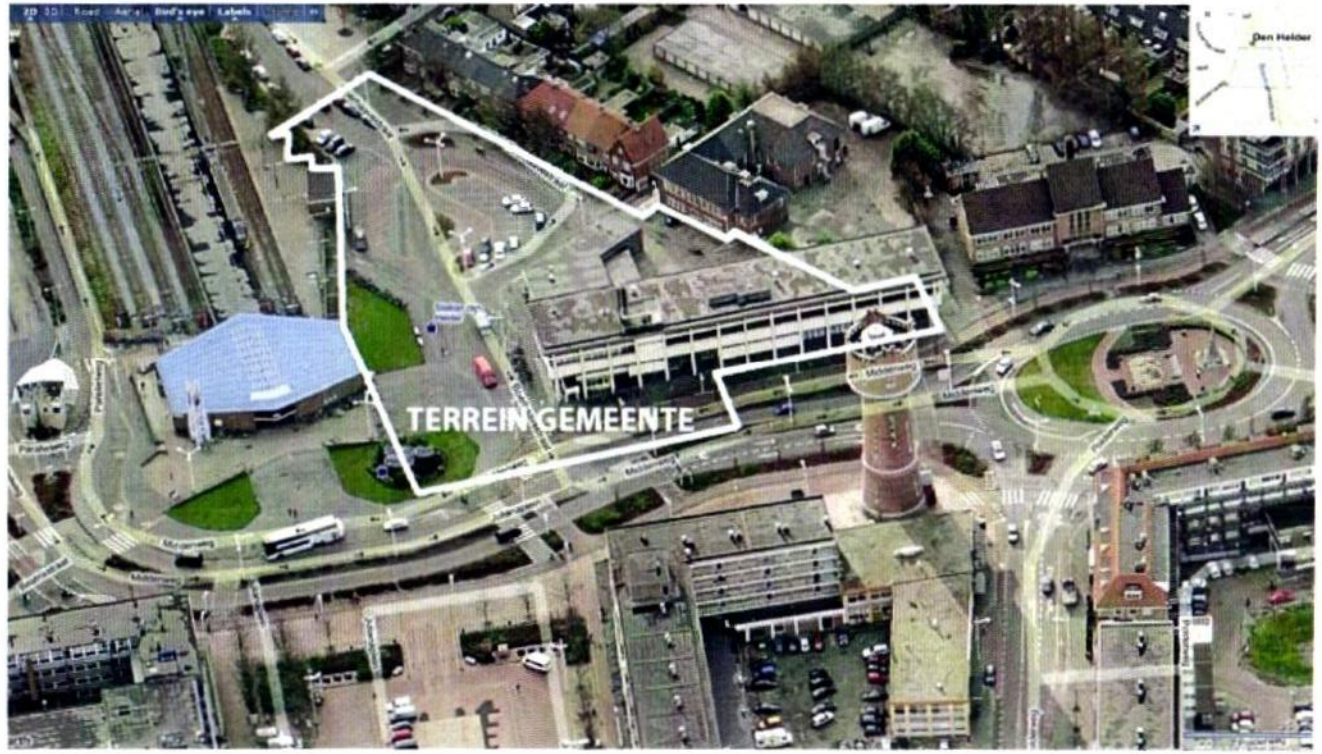
Aanleiding van deze studie
In het 'Uitwerkingsplan stadshart Den Helder, april 2008' verricht door West 8 urban design and landscape architecture BV is gepleit voor een "langetermijnvisie waarmee een duidelijke koers in beeld wordt gebracht voor de toekomst van Den Helder". Een onderdeel van deze visie is een nieuwe lokatiebepaling en een nieuw onderkomen van het gemeentelijk Stadhuis. Het Uitwerkingsplan van West 8 beschrijft hiervoor een markante positie: "het nieuwe stadhuis zal zich (...) presenteren aan het Julianaplein en de Vijfsprong." Voorwaarde hiervoor is dat het Oude Postkantoor-gebouw wordt gesloopt. Hierdoor wordt plaatsgemaakt voor een nieuwe gebouwmassa en wordt de Boerhaavestraat doorgetrokken tot aan de Middenweg.

De kwaliteiten van het Uitwerkingsplan van West 8 wordt in breder perspectief gedragen en zijn ook niet het onderwerp van de discussie die tot deze studie leidt. Echter, bij de voorgestelde sloop van het Oude Postkantoor worden in Den Helder wél vraagtekens gezet. Aan Odeon Architecten is gevraagd om binnen de kaders van het Uitwerkingsplan en met inachtneming van de contouren waarbinnen de Gemeente Den Helder vrijelijk kan opereren een waaier aan mogelijkheden aan te bieden waarmee het Oude Postkantoor kan worden ingezet als cultuurhistorische drager voor een eigentijdse invulling van het nieuwe Stadhuis.

Aanpak
Deze studie heeft dus als doel aan te tonen dat verder onderzoek naar behoud van het Oude Postkantoor en mogelijke inpassing binnen het Uitwerkingsplan een realistische optie is.

Aan de hand van een aantal concepten wordt in deze studie getoond dat het Oude Postkantoor op tal van manieren basis of aanleiding kan zijn voor de nieuwbouw van het Stadhuis. Het Oude Postkantoor kan als front, als monument, als basement of structuur, als wand of als gevel of op nog andere wijze worden ingezet. De waaier van opties bevat nu een selectie aan mogelijkheden waarin het bestaande postkantoor stedenbouwkundig, architectonisch én bouwkundig opnieuw kan worden geïnterpreteerd en waarbij de aanwezige kwaliteiten en potenties kunnen worden versterkt.

Omdat alle modellen erop gericht zijn ingepast te kunnen worden in het gedragen Uitwerkingsplan worden er in deze studie geen kwalitatieve uitspraken gedaan over bredere stedenbouwkundige of architectonische



aspecten. In principe wordt het Oude Postkantoor sec beschouwd in relatie tot zijn directe omgeving en de nieuw te realiseren massa ten behoeve van het Stadhuis. Dit betekent dat o.a. dat geen van de modellen een belemmering moet vormen voor toekomstige scenario's met betrekking tot het station en de gewenste verkeersafwikkeling op de Vijfsprong en de Middenweg en Boerhaavestraat.

Uitgangspunten
1) In de modellen wordt steeds uitgegaan van globaal ca. 10.000 m² nieuw te realiseren b.v.o. Globaal gezegd:

Totaal programma	16.500 m²	
Parkeerkelder	4.500 m²	-/-
Publieke functies in Oude Postkantoor	2.000 m²	-/-
Totaal nieuw te realiseren b.v.o. Stadhuis	10.000 m²	

NB Wij gaan hierbij uit van een totaal model, waarin de optionele programma-onderdelen (ca. 2300m²) reeds verwerkt zijn. Op die manier zit er mogelijkheid tot krimp in de getoonde modellen, die kan leiden tot een kleinere footprint of een kleinere maximale hoogte.

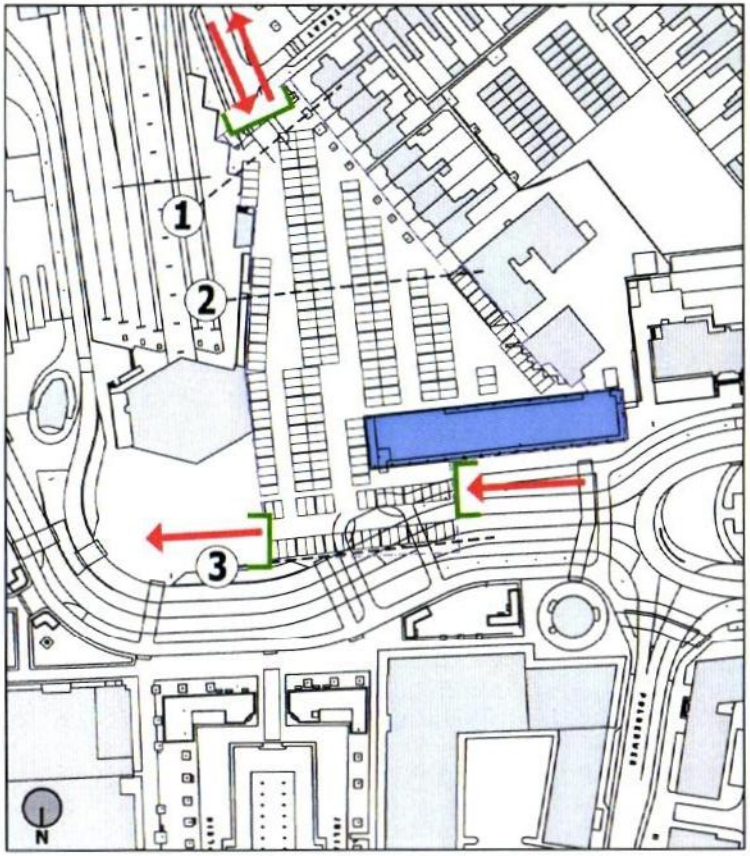
2) De getoonde massamodellen zijn geen letterlijke plattegronden of ontwerpen, maar schematische ruimtelijke configuraties waarin aangegeven wordt in welke mate en op welke manier de massa van de nieuwbouw zich verhoudt tot het Oude Postkantoor en de directe omgeving. Er worden geen kwalitatieve uitspraken gedaan over de afzonderlijke oplossingen. Er is immers nog niets ontworpen. Elk concept zal in verdere uitwerking andere kwaliteiten uitlichten in architectuur, structuur of materiaal: het Oude Postkantoor is hierin visueel en morfologisch leidend.

Leeswijzer
vervolg

3) Er is geopereerd binnen "ervaringsmaten en -verhoudingen".
De hoogtematen zijn gerelateerd aan de suggesties die in het Uitwerkingsplan te lezen zijn. In elk model is er ruimte voor verdere optimalisatie. Daarbij kan gedacht worden aan bijvoorbeeld het aantal verdiepingen, beukbreedtes, dakvormen, het al dan niet overdekt zijn van omsloten binnenruimten, breedtes van patioruimten, et cetera.

Conclusie
Alle modellen laten een potentie zien die het mogelijk maakt het nieuwe Stadhuis te realiseren in het stadshart van Den Helder met behoud van het bestaande postkantoor. Deze potenties zijn realistisch genoeg en soms zelfs veelbelovend om nader onderzoek hierover te rechtvaardigen.

Parkeren
algemene noot bij de modellen



Parkeren
Binnen de aangegeven contour kunnen rondom het Postkantoor ca. 240 parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Dit is een uiterste getal, waarbij nog geen rekening is gehouden met leidingen in de grond, constructie van bovenbouw etc. Het is de vlek maximaal ingevuld.

Tussen lijn 2 en 3 ligt gemiddeld de nieuwbouw van de diverse modellen. ca. 175 parkeerplaatsen vallen nu tussen deze twee lijnen.

Tussen lijn 1 en 2 is aan de kop van de Boerhaavestraat in de meeste modellen een (parkeer)plein te denken die ca. 50 parkeerplaatsen op maaiveld kan bergen. Hieronder kan de parkeerkelder ook doorlopen.

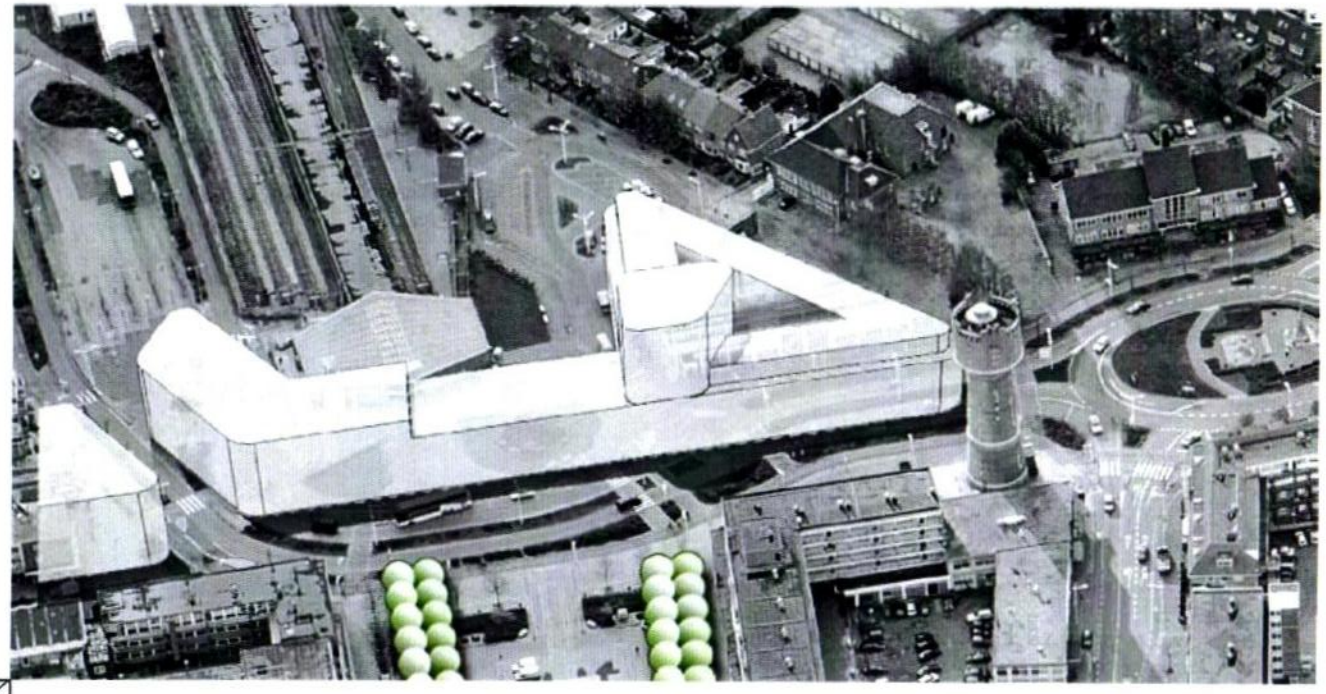
Dit parkeermodel is een grove generieke benadering. Conclusies op basis hiervan zijn:

1) Er is een behoorlijke parkeerkelder nodig. Deze kan ook tweelaags zijn, maar denk hierbij wel aan extra kosten en ruimteverlies door (auto)stijgpunten.
2) In principe kunnen 200 parkeerplaatsen in één laag gerealiseerd worden.

Ontsluiting
Dit schema laat zien dat er vanaf de Boehaavestraat probleemloos in- en uitgereden kan worden. Vanaf de Middenweg is er een meer dwingende richting van west naar oost. Een slimme knoop tussen Julianaplein en Stadhuis is denkbaar waardoor in beide richtingen ontsloten kan worden en de richting minder dwingend wordt. Het is van het gekozen model en de daarbij horende infrastructuur afhankelijk hoe deze in- en uitritten gebruikt kunnen worden.

Model West8

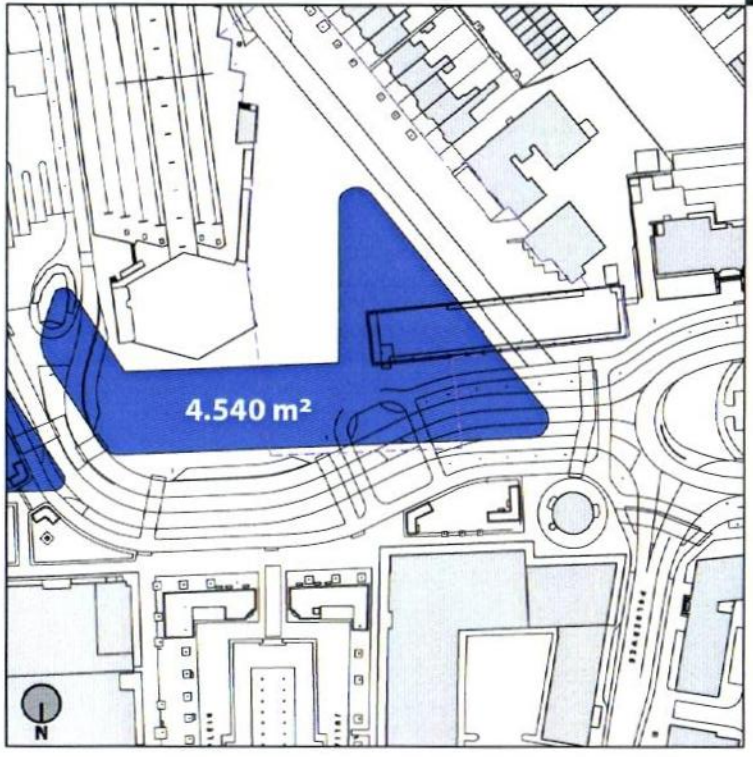
Uitwerkingsplan Stadshart Den Helder (april 2008)



info

Ter referentie met de hierna volgende modellen is op deze pagina het plan van West8 nogmaals afgebeeld. De projectie rechtsboven is telkens vanuit hetzelfde standpunt zodat een eerlijke vergelijking met de nieuwe modellen mogelijk is. Het beeld rechtsonder is afkomstig uit het Uitwerkingsplan Stadshart Den Helder (april 2008)

footprint nieuwbouw	4.540 m²
aantal verdiepingen gemiddeld	4
aantal verdiepingen minimaal	3
aantal verdiepingen maximaal	7

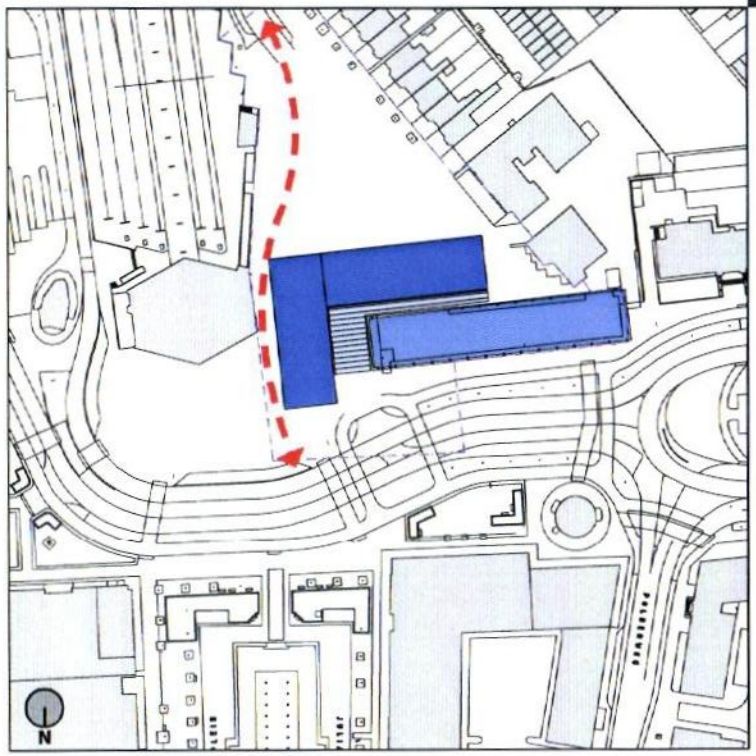


Haak

postkantoor als **helft** van een ensemble

info

footprint nieuwbouw	1.625 m²
aantal verdiepingen gemiddeld	7,9
aantal verdiepingen minimaal	4
aantal verdiepingen maximaal	12



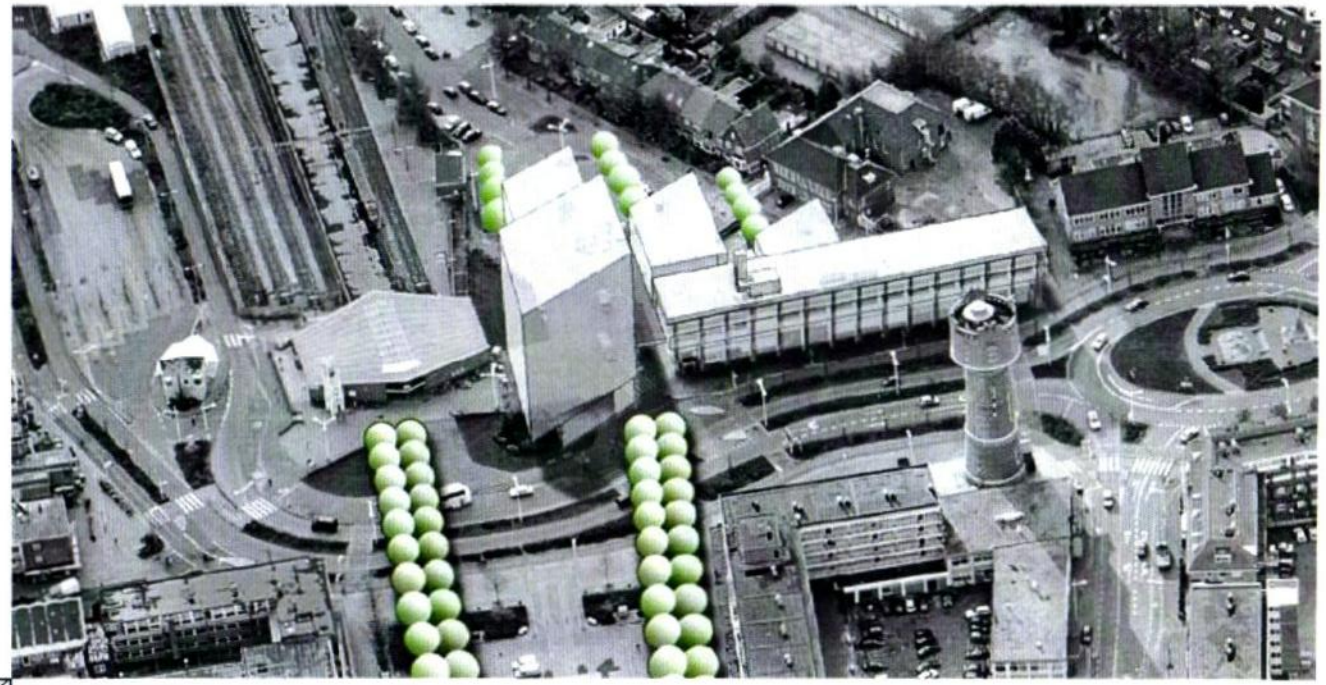
Korte toelichting

Het Postkantoor wordt ingezet als helft van een ensemble, waarbij het als zelfstandig object behouden wordt. Het model gaat uit van het opwaarderen en moderniseren van het gehele bestaande Postkantoor ten behoeve van de frontoffice- en publieksfuncties van het Stadhuis. De nieuwbouw bestaat uit een L-vormige toevoeging die de orthogonale opzet van het Postkantoor volgt. Een lager deel aan de zuidzijde is het verbindende element; een hoger deel aan de oostzijde markeert de plek. Dit hoger deel kan stedenbouwkundig ruimtelijk en programmatisch zelfstandiger functioneren en manifesteert zich richting het Julianaplein. Aan de achterzijde is ruimte voor een (parkeer)plein als beeindiging van de Boerhaavestraat. Tussen het station en het stadhuis is ruimte voor een informele verbinding naar de Middenweg of in/uitgang van een parkeergarage. De entree van het Stadhuis is gepositioneerd tussen het bestaande Postkantoor en de nieuwe toevoeging.

informele ontsluiting, ook voor auto's (bv. over een plein met markeringen)

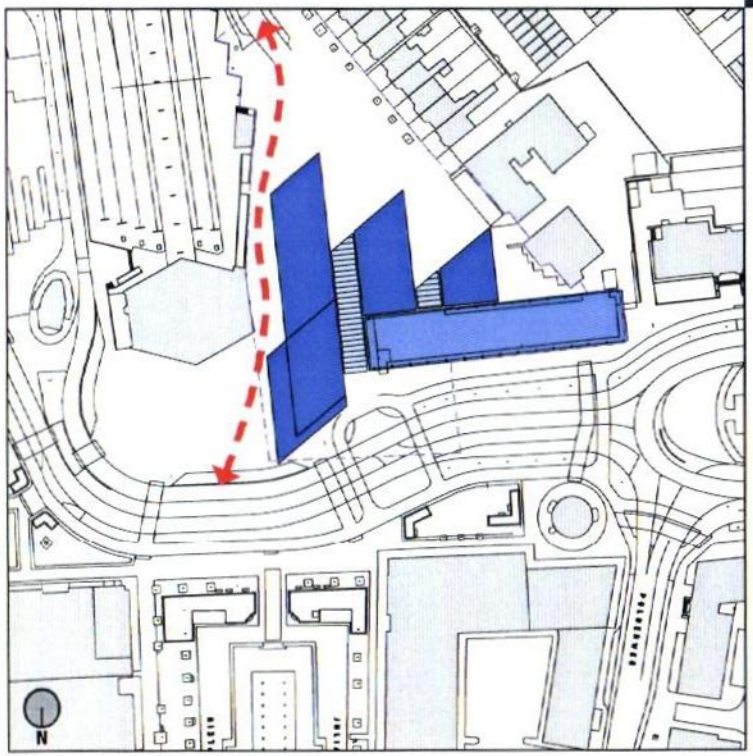
Kam

postkantoor als **rug** voor kantoorunits



info

footprint nieuwbouw	2.231 m²
aantal verdiepingen gemiddeld	4,6
aantal verdiepingen minimaal	3
aantal verdiepingen maximaal	10



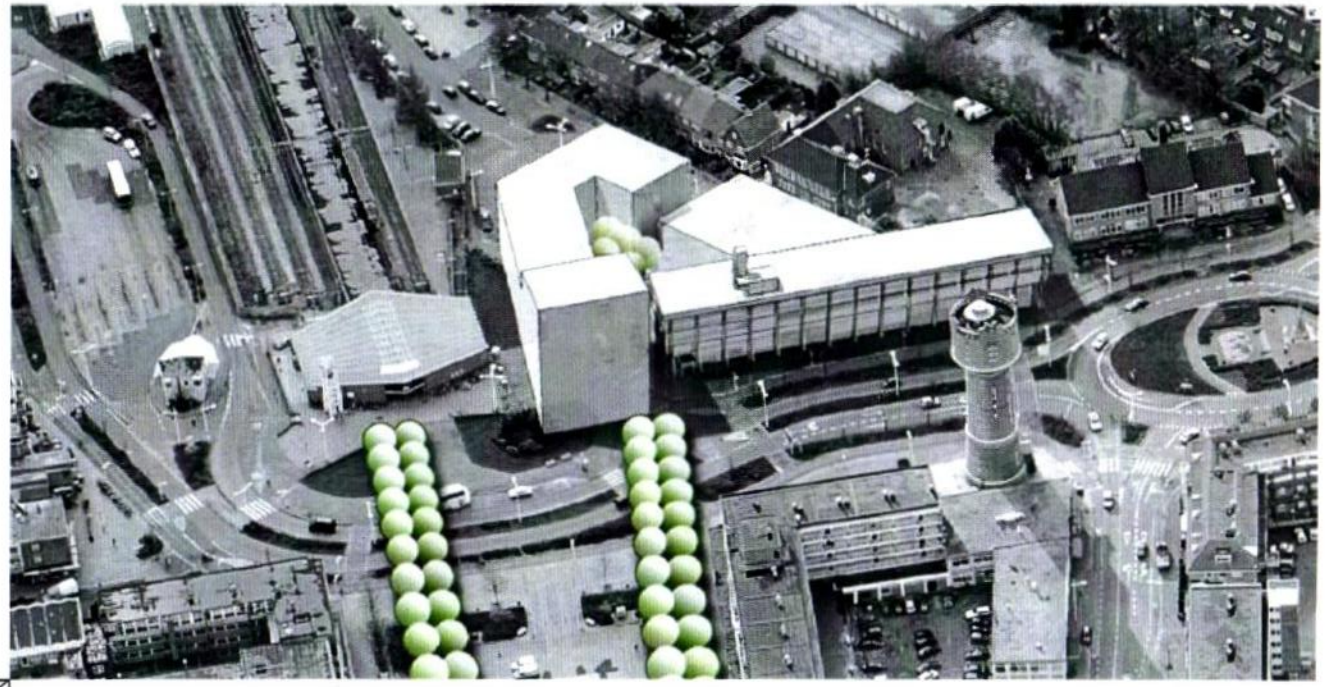
Korte toelichting

Het Postkantoor wordt ingezet als rug voor kantoorvleugels. Op deze manier kan met name de lengte en de structuur van het Postkantoor benut worden om verschillende programmaonderdelen te ontsluiten. De uitbreiding bestaat bijvoorbeeld uit een drietal "tanden" haaks op het bestaande postkantoor met een hoogteaccent aan de stationszijde. Tussen de tanden ontstaan patio-achtige ruimtes en naar de Boerhaavestraat toe brengen de afgeschuinde kantoorvleugels meer licht in de totale massa, waarmee een compacter totaalvolume mogelijk is. De Boerhaavestraat eindigt in een (parkeer)plein, maar kan ook langs de nieuwbouw doorgetrokken worden.

informele ontsluiting ook voor auto's (bv. over een plein met markeringen)

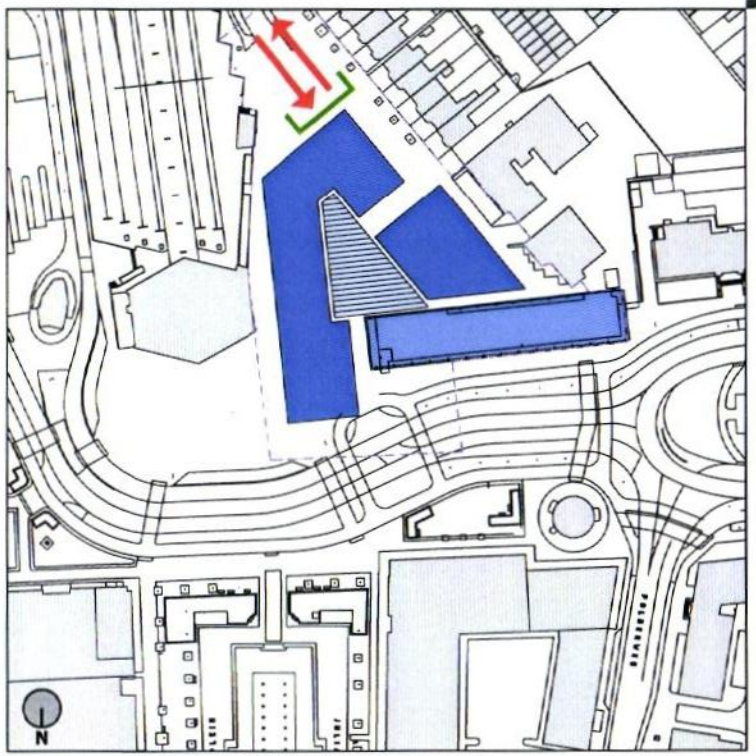
Carré

postkantoor als **gelijke wand** van een carré



info

footprint nieuwbouw	2.973 m²
aantal verdiepingen gemiddeld	4,3
aantal verdiepingen minimaal	2
aantal verdiepingen maximaal	6

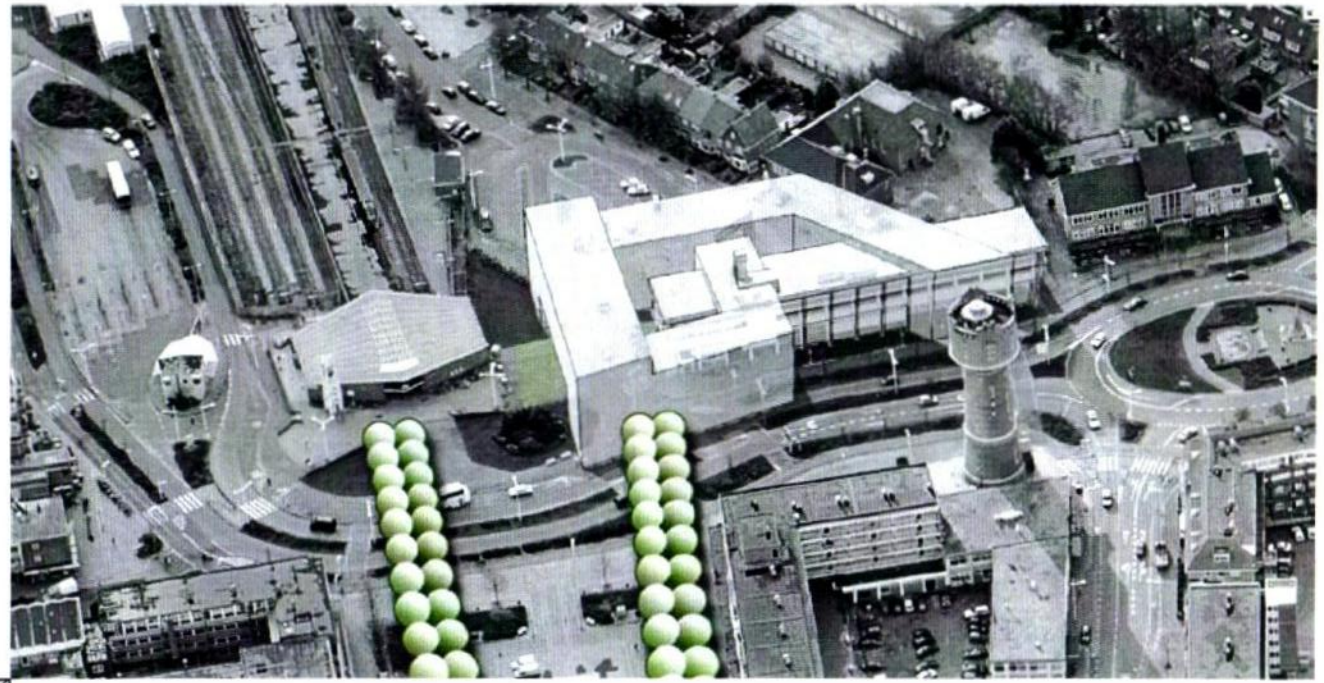


Korte toelichting

Het Postkantoor kan deels of geheel een wand worden van een groter bouwblok: een afgeschuind carré. Het model laat een uitbreiding rondom een nieuw driehoekig binnenplein zien, waarbij zowel de nieuwe wanden van het plein als de wand gevormd door het bestaande Postkantoor een gelijkwaardige rol spelen. In materialisatie en detaillering kan een harmonieus geheel ontstaan. Dit model kent een grotere uitbreiding richting de Boerhaavestraat toe. De massa die hiervoor wordt ingezet moet dan wel afbouwen in hoogte gezien de nabije ligging van woningen. Dit betekent dat er elders in het totaal hoogte gemaakt zal moeten worden. De aangewezen plaats voor dit accent is naast het station, uitkijkend over het Julianaplein. De publieke entree van het Stadhuis is gedacht halverwege de lange zijde van het Postkantoormotief. De Boerhaavestraat eindigt in principe op de nieuwbouw, maar kan als langzaamverkeerroute tussen station en nieuwbouw doorgetrokken worden.

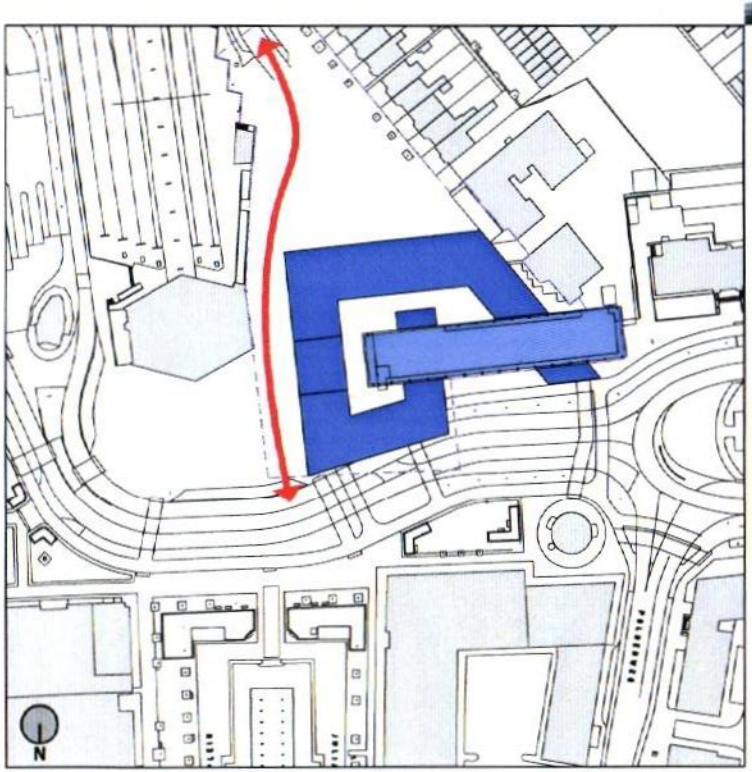
Schakel

postkantoor als **schakel** voor nieuwbouwvleugels



info

footprint nieuwbouw	2.170 m²
aantal verdiepingen gemiddeld	4,8
aantal verdiepingen minimaal	4
aantal verdiepingen maximaal	5



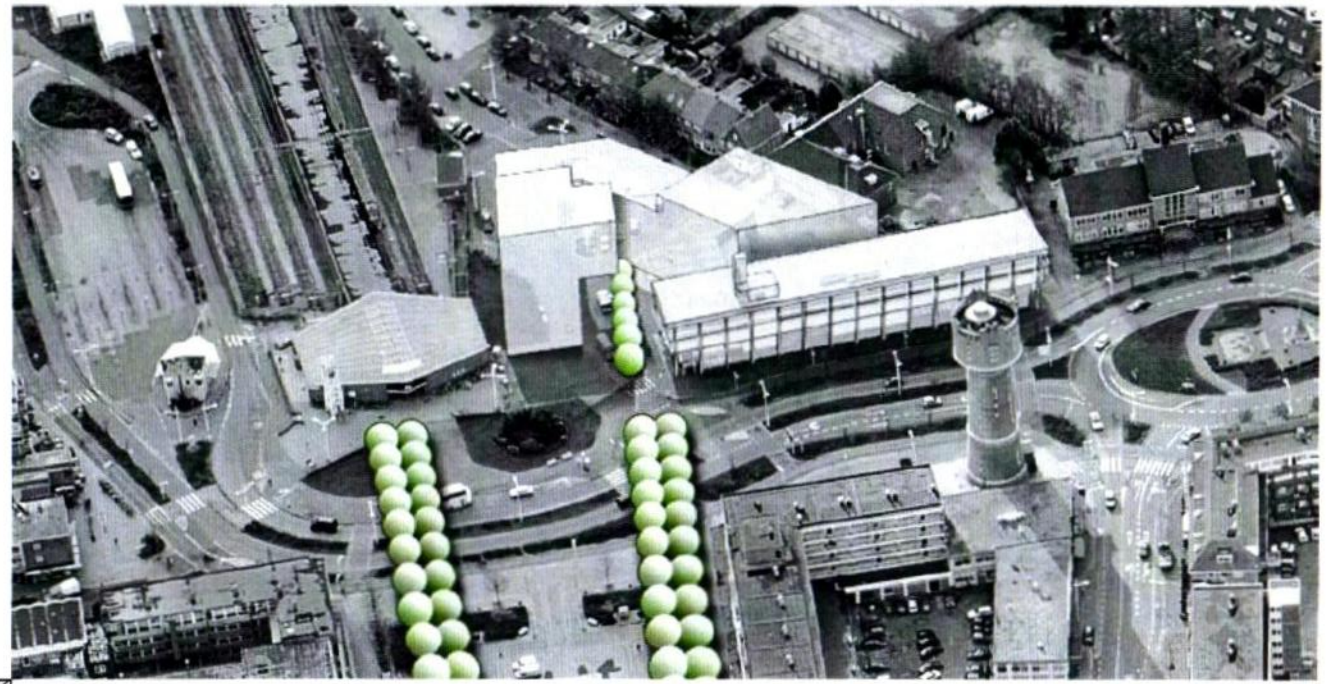
Korte toelichting

Het Postkantoor kan ook worden doorbroken. Dit model wil duidelijk maken dat de structuur (het skelet) van het Postkantoor ingezet kan worden om nieuwe volumes aan elkaar te schakelen. Dit kan natuurlijk op veel verschillende manieren, maar allen tonen aan dat niet zozeer de uiterlijke verschijning van het Postkantoor van belang of nuttig is, maar ook dat de onderliggende structuur aanleiding kan zijn om nieuwbouw een plaats te bieden. Overigens geldt deze benadering voor alle genoemde modellen.

formele ontsluiting (volwaardige straat)

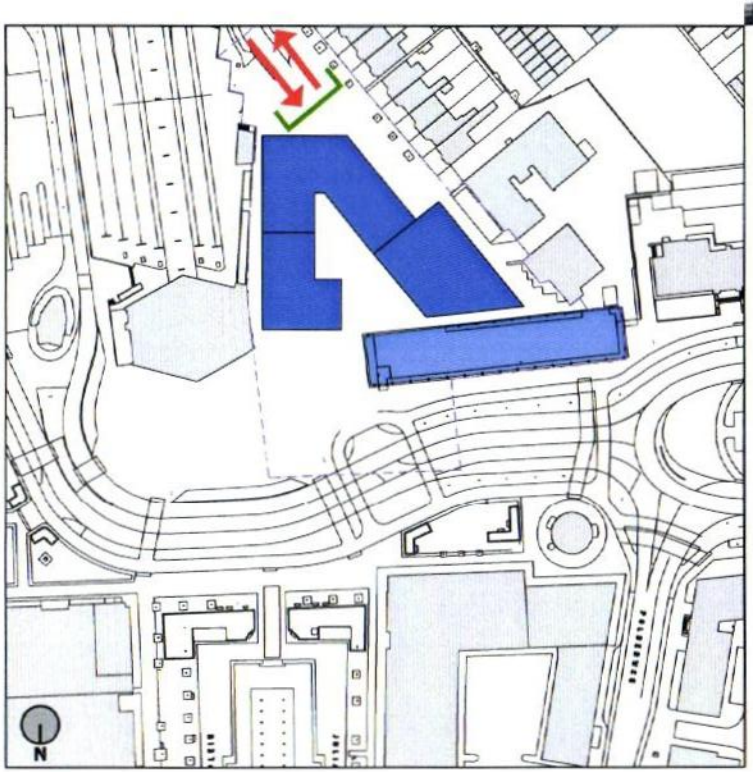
Juweel

postkantoor als **gezicht** op de voorgrond



info

footprint nieuwbouw	2.099 m²
aantal verdiepingen gemiddeld	4,9
aantal verdiepingen minimaal	3
aantal verdiepingen maximaal	6

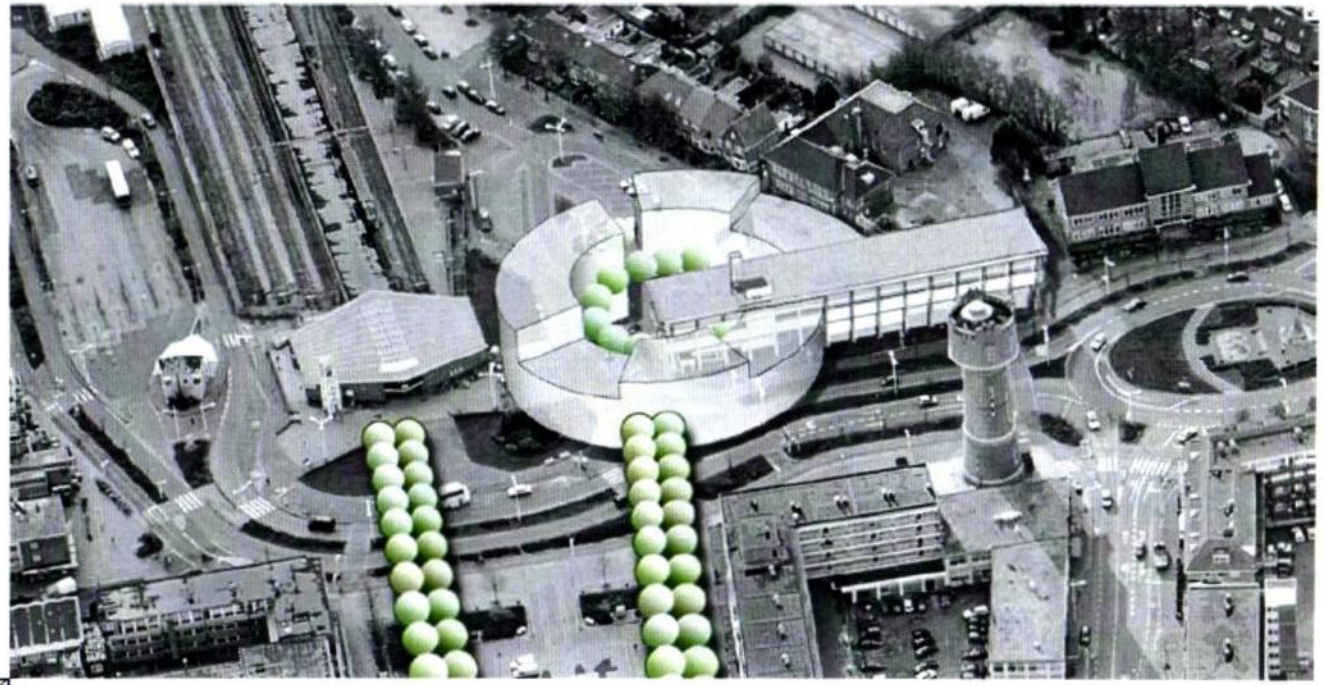


Korte toelichting

De nieuwbouw vindt plaats achter het postkantoor, waardoor het postkantoor als monument, of als symbool naar voren komt. Door juxtapositie en contrast van de nieuwbouw kunnen de kwaliteiten van het postkantoor benadrukt worden. Naast het moderniseren en verbeteren van het huidige gebouw staat het verbeteren van de omgeving centraal, zodat in de nieuwe situatie het postkantoor als een juweel in deze omgeving kan liggen. Deze benadering vraagt een relatief grote footprint van de nieuwbouw op het achtergebied. Daardoor is het in dit model beter de Boerhaavestraat in de nieuwbouw te laten eindigen. Een fiets of voetgangersontsluiting richting Middenweg is altijd mogelijk.

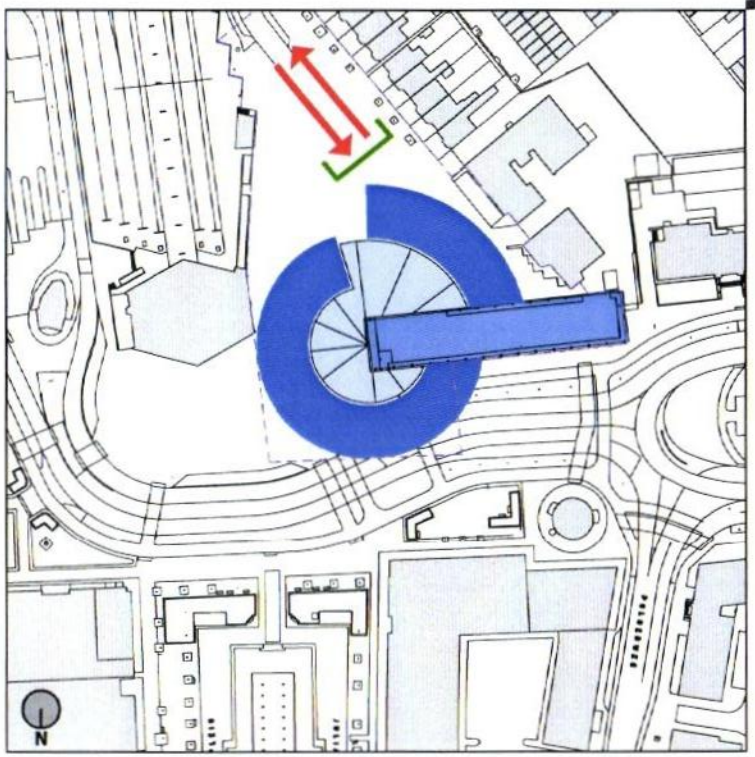
Arena

postkantoor als **aanleiding** voor een tegenbeweging



info

footprint nieuwbouw	3.319 m²
aantal verdiepingen gemiddeld	3,1
aantal verdiepingen minimaal	3
aantal verdiepingen maximaal	4



Korte toelichting

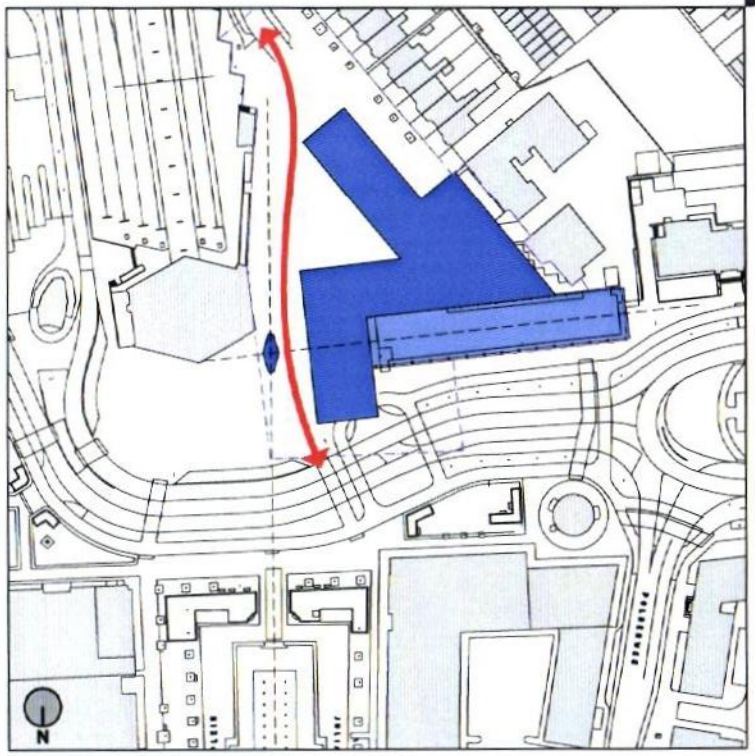
Het krachtige langgerekte gebaar van het Oude Postkantoor kan versterkt worden door juist een 'tegenbeweging' in de nieuwbouw. Het model laat een concentrische cirkelvormige uitbreiding zien in de vorm van twee vleugels die ontspringen uit het bestaande postkantoor en een nieuwe binnenruimte omarmen. Elke andere variant van een contrasterende tegenbeweging is echter denkbaar, mits de krachtige morfologie van het Postkantoor erdoor versterkt wordt.

Zigzag

postkantoor als **bouwsteen** van een complex

info

footprint nieuwbouw	2.738 m²
aantal verdiepingen gemiddeld	4,2
aantal verdiepingen minimaal	2
aantal verdiepingen maximaal	6



Korte toelichting

Het postkantoor wordt een verweven onderdeel van een groter complex. Het model toont een Z-vormige uitbreiding die schoort aan het gebouwvolume van het bestaande Postkantoor. De massa bouwt in hoogte op richting het Julianaplein en bouwt in hoogte af richting de woningen aan de Boerhaavestraat. Deze compacte ingreep geeft ruimte tussen het bestaande station en het nieuwe Stadhuis. Een formele verbinding tussen Middenweg en Boerhaavestraat is denkbaar. In architectuur en detaillering is het verweven van oud en nieuw een interessante opgave.

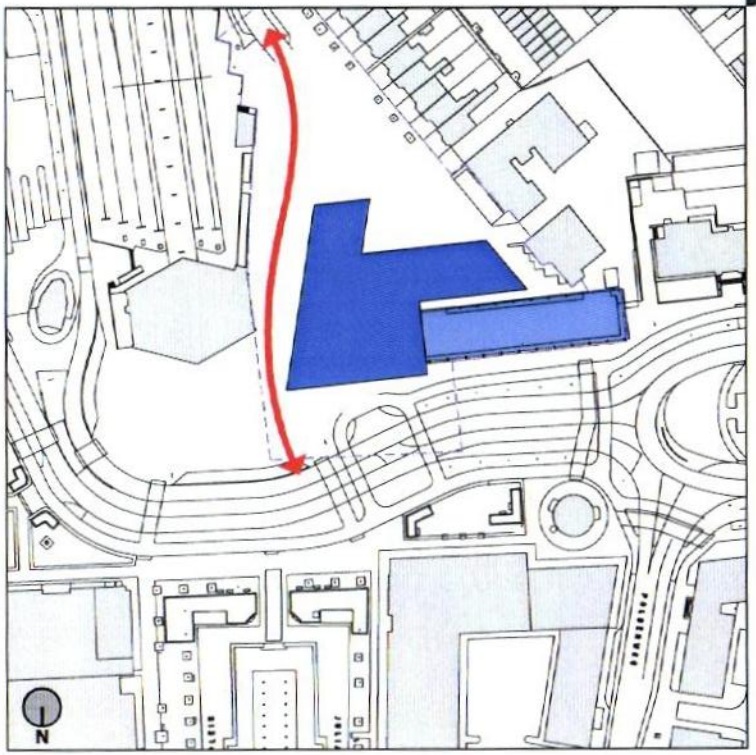
formele ontsluiting (volwaardige straat)

Luifel

postkantoor als **fundament** voor de nieuwbouw

info

footprint nieuwbouw	1.634 m²
aantal verdiepingen gemiddeld	6,3
aantal verdiepingen minimaal	6
aantal verdiepingen maximaal	6



Korte toelichting

In dit model wordt het postkantoor door een nieuw volume overkraagd. De structuur van het postkantoor is leidend voor de manier waarop de overkragende nieuwbouw zijn vorm krijgt. De kop van het postkantoor wordt aan de stationzijde toegankelijk gemaakt en afgedekt met het overstekende volume. In constructie en architectuur kan de kolommenstructuur van het postkantoor een inspiratie zijn. Deze ingreep maakt het mogelijk om verder van het station vandaan te blijven en de Boerhaavestraat formeel door te trekken naar de Middenweg. Een gecombineerd stations- en stadhuisplein wordt geaccentueerd.

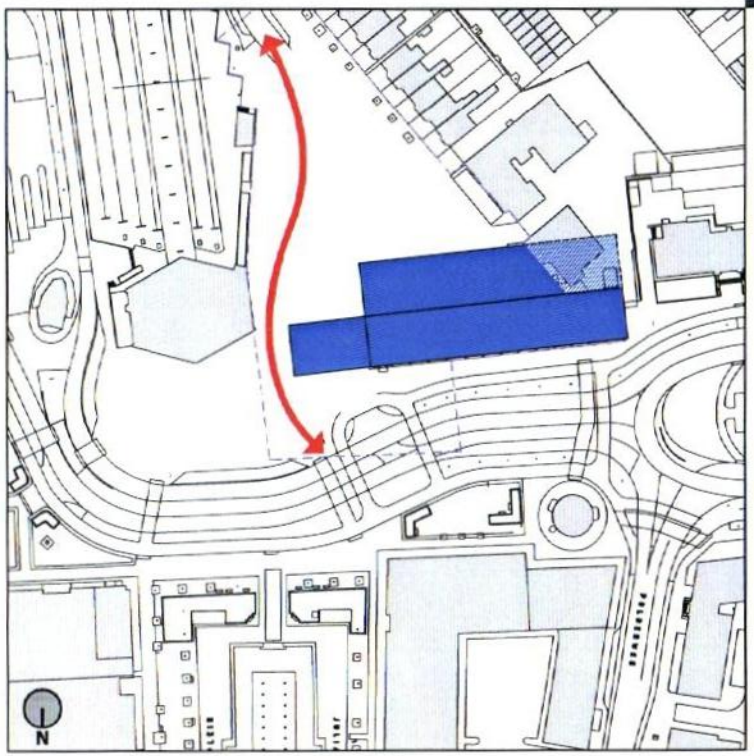
formele ontsluiting (volwaardige straat)

Rooilijn

postkantoor met **verlengde rooilijnen**

info

footprint nieuwbouw	1.070 m²
aantal verdiepingen gemiddeld	6
aantal verdiepingen minimaal	5
aantal verdiepingen maximaal	6



Korte toelichting

De rooilijnen van het postkantoor worden in dit model naar buiten geschoven (naar het oosten, het zuiden en naar boven). De structuur van het postkantoor is hierbij leidend. De gevels van de nieuwbouw kunnen in harmonie met de gevels van het postkantoor worden ontworpen. Optioneel kan de Bunker hierin worden meegenomen. Het resultaat is een glad volume waarin het postkantoor volledig is opgenomen, maar wel als basis leesbaar is. Dit model heeft een relatief kleine footprint voor de nieuwbouw, waardoor de openbare ruimte aan kwaliteit kan winnen.

formele ontsluiting (volwaardige straat)