

Preadvies

Terzake het:

Initiatiefvoorstel van de Partij van de Arbeid

d.d. 22 november 2010

Nieuwbouwplan Stadhuis

Den Helder, 3 december 2010



Aanleiding:

Op 8 december vindt in de raadsbrede commissievergadering behandeling plaats van het voorstel van het college over de nieuwbouw van het Stadhuis.

In het raadsvoorstel wordt ingehaakt op de ambities voor de stad zoals vastgelegd in de strategische visie. Een nieuw te bouwen stadhuis op de stationslocatie geeft daar een concrete invulling aan.

Tevens staat het initiatief van de PvdA fractie op de agenda om via een alternatief plan eveneens een stadhuis in het stationsgebied te realiseren. Dit initiatief wordt door ons college gewaardeerd.

Met deze notitie geeft het college een preadvies voor de behandeling van de voorstellen in de raadsbrede commissie en de raad.

Kenmerken plannen

De beide voorstellen gaan uit van een nieuw te bouwen stadhuis in het stationsgebied, met beide een parkeervoorziening voor 200 auto's. De wijze waarop het stadhuis wordt ingepast op de stationslocatie verschilt echter, waardoor er ook verschillen ontstaan op een aantal andere onderdelen. Onderstaand belichten we de uitgangspunten, algemeen en specifiek.

Het PvdA initiatiefvoorstel past het stadhuis op een andere wijze in het stationsgebied in. Het gaat voorbij aan de integrale benadering die wij als college voorstaan voor de ontwikkeling van het stationsgebied. Daardoor ontstaat er een cijfermatig verschil. Omdat de PvdA de integrale ontwikkeling niet voorstaat, willen wij als college het PvdA voorstel dan ook ontraden. In het kort naast elkaar gezet:

- * Op basis van eerdere plannen, de wens van de bibliotheek, toekomstige ontwikkelingen en gesprekken met omwonenden en andere belanghebbenden wordt u voorkeursvariant voorgelegd, waarbij rekening wordt gehouden met de parkeeropgave, de bereikbaarheid en de leefbaarheid voor omwonenden. Dat betekent dat een integrale benadering van het gebied, in onze ogen, de beste kwaliteitsslag voor het Stadshart betekent. Er ontstaat eenheid in de stadsdelen (as station – stadspark – zeedijk, en as station – Beatrixstraat – Willemsoord – haven). Hoogtepunt van het nieuwe stationsgebied is het stadhuis.
- * Het is voor onze discussie dus noodzakelijk de twee exploitaties (stationsgebied en stadhuis) uit elkaar te halen. Voor de uitvoering van de deelplannen van het Stadhart heeft u de beschikbare middelen beschikbaar gesteld. Herinrichting van de stationslocatie kost 8,5 miljoen. Daarvan wordt 2 miljoen gedekt uit de grondkosten stadhuis. Resteert 6,5 miljoen die gedekt is uit de 35,4 miljoen die u in juli 2010 ter beschikking stelde.

Het initiatiefvoorstel van de PvdA-fractie is een plan voor de verwezenlijking van een nieuw stadhuis in het stationsgebied waarbij het voormalige postkantoor behouden blijft om de bibliotheek te herhuisvesten. Ook worden daarbij geen of slechts beperkt aanpassingen noodzakelijk geacht aan de bestaande infrastructuur rondom de nieuwbouwlocatie voor het stadhuis. De PvdA-fractie acht de complete herinrichting van het stationsgebied (zoals voorgesteld in het Uitwerkingsplan Stadshart) niet nodig en/of te duur. Daarmee lopen de beide plannen uiteen.

De herontwikkeling van het Stadshart is vormgegeven in het door de raad vastgestelde Uitwerkingsplan Stadshart Den Helder (UP). Op prominente locaties in het Stadshart krijgen o.a. de publieke functies een nieuwe plek. Deze locaties liggen strategisch ten opzichte van elkaar en ten opzichte van de overige centrumfuncties. Met het stadhuis op de stationslocatie, de bibliotheek op de kop van de Beatrixstraat en de schouwburg op Willemsoord ontstaat er synergie met de voorzieningen in het winkelgebied en wordt een impuls gegeven aan de verbinding tussen het stadshart en Willemsoord.

Het stationsgebied moet daadwerkelijk de entree – het visitekaartje – van het Stadshart worden. Door gebouwen aan het stationsplein qua rooilijn te laten aansluiten op de gebouwen aan de Beatrixstraat, wordt

de ruimte beter ingericht, kan het busstation beter functioneren en zijn andere ontwikkelingen mogelijk. Er ontstaat een duidelijk as in het stadshart die loopt van de Watertoren naar Willemsoord.

Ons college is van mening met de beoogde herinrichting van het stationsgebied in combinatie met het toevoegen van een nieuw Stadhuis op de juiste wijze wordt ingespeeld op de huidige problematiek van de stationslocatie: een grote open ruimte zonder gevoel van beschutting en waar de verpaupering is toegeslagen.

1. Bibliotheek in postkantoor versus bibliotheek in school 7

Vestiging van de bibliotheek in het postkantoor wijkt af van de visie uit het vastgestelde Uitwerkingsplan Stadshart waarin de bibliotheek een strategische plek krijgt in School 7. De bibliotheek wordt daarmee onderdeel van het culturele cluster rondom de nieuwe schouwburg op Willemsoord. De clustering van culturele functies biedt kansen voor een professionele samenwerking en synergie tussen de verschillende instanties. Dit heeft een positief effect op het totale culturele programma waarmee in een regionale behoefte wordt voorzien.

2. Bestemming School 7

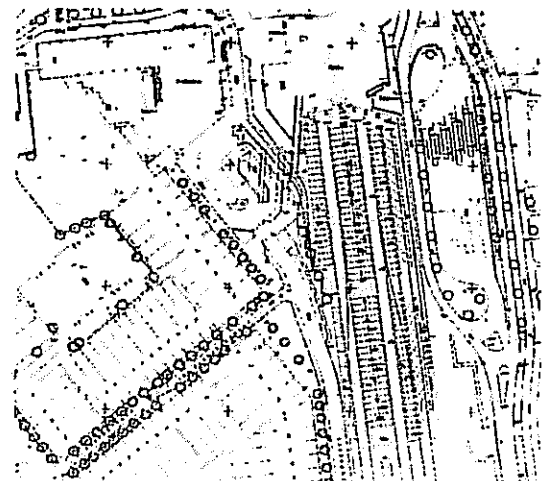
In het voorstel van ons college krijgt School 7 een publieke invulling waarbij een monumentaal gebouw wordt herbestemd met een nieuwe culturele en duurzame invulling. Daarmee krijgt de historische overgang van Willemsoord naar stadshart betekenis voor de inwoners van de stad. Bovendien wordt de wijk, direct achter en naast School 7 betrokken bij het stadshart wat een enorme impuls betekent voor deze naast gelegen woonwijken.

Ons college heeft de optie om de bibliotheek te huisvesten in het stationsgebied, dat wil zeggen in het voormalige postkantoor, ook onderzocht. Qua kosten is het vergelijkbaar, echter door School 7 geen functie te geven in de verbinding tussen het stadshart en Willemsoord, verliest dit pand haar waarde en moet een andere functie gezocht worden die voldoet aan bovengenoemde eisen met een duurzame exploitatie om de instandhouding te garanderen.

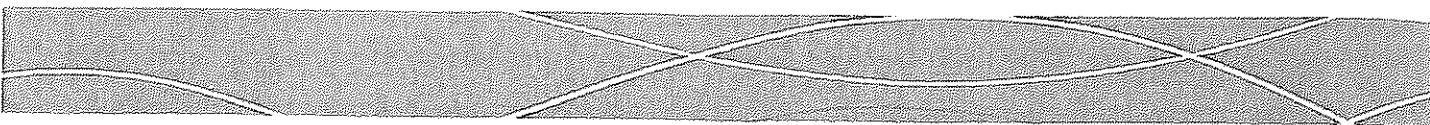
3. Parkeren boven het spoor

Het initiatiefvoorstel van de PvdA introduceert een nieuwe oplossing voor de opgave ten aanzien van parkeren in het stationsgebied. Waar het collegevoorstel uitgaat van 200 is daar in het initiatiefvoorstel geen fysieke ruimte meer voor. In plaats daarvan wordt voorgesteld een parkeerdek boven het spoor achter het NS station te realiseren. Bouwen boven het spoor is een uitdagende opgave. Ons college heeft onderzoek gedaan naar het bouwen van het voorgestelde parkeerdek met een capaciteit van 200 parkeerplaatsen en komt tot een aantal conclusies.

De stedenbouwkundige inpassing voor een parkeerdek boven de sporen is een lastige opgave. Een bouwwerk waarvan de onderkant van de constructie begint op een hoogte van ruim 8,5 meter boven het spoor met toe- en afrit(ten), waar bovenop geparkeerde auto's staan, is een barrière voor de omgeving. Het plan houdt in dat met een overspanning van 35 meter zonder tussensteunpunt de bovenkant van het parkeerdek ongeveer 12 meter hoog zal worden. Het uitzicht voor de omliggende woningen wordt fors beperkt en het element doet afbreuk aan de stedenbouwkundige kwaliteit van het centrumgebied, waar investeringen worden gedaan om deze juist te verbeteren. Daarnaast hebben omwonenden in een klankbordgroep aangegeven dat de bouwhoogten in het stadshart beperkt



Inpassing 200 parkeerplaatsen boven het spoor



moeten blijven. Het gemeentebestuur hecht zeer aan de mening van de omwonenden en houdt hier ook terdege rekening mee.

De toe- en afrit kunnen worden gecombineerd met de Boerhaavestraat, al zal de inpassing ervan veel ruimte kosten. Het aantal van 200 parkeerplaatsen is relatief beperkt waardoor de ontsluitingsroute van de Boerhaavestraat op de Middenweg de verkeersstromen naar verwachting kan verwerken. Verkeerskundig kan het parkeerdek met de toe- en afrit aan de Parallelweg worden ingepast maar deze ontsluiting vraagt nog nadere studie.

De sociale veiligheid onder het parkeerdek is ook een punt van zorg. Door het parkeerdek zal de daglichttoetreding op de perrons minimaal zijn en de overzichtelijkheid hier neemt af, mede vanwege de zeer lange hellingbanen. De donkere plekken maken het stationsgebied onoverzichtelijk en onaantrekkelijk. Vanaf het hoge parkeerdek is een ruim overzicht op de omgeving wat inbreuk betekent op de privacy van omwonenden.

Een parkeerdek is technisch gezien mogelijk mits aan een groot aantal voorwaarden wordt voldaan. NS en ProRail zijn in principe geen voorstander van een parkeerdek boven het spoor. Er zijn in Nederland ook herinrichting van de locatie doen we volledig teniet als we zo'n bouwwerk in dit gebied brengen. We hebben daarbij gegronde twijfels over de bouwkostenraming; die vallen waarschijnlijk aanzienlijk hoger uit.

4. Plaats en hoogte van stadhuis

Bij het plan voor het stadhuis moet rekening worden gehouden met de specifieke belangen van omwonenden op het gebied van uitzicht, bezonning en privacy.

Daarnaast moet voldoende ruimte op begane grond beschikbaar zijn voor onder andere de balliefunctie (front-office). We zien in het PvdA initiatief een bouwhoogte van 5 à 6 lagen. Dat moet ook wel gezien de smalle footprint. Dit is echter, zoals gezegd, niet de wens van de omwonenden.

Het is aan de raad om uiteindelijk na te gaan in hoeverre vermenging van bezoekersstromen gewenst zijn in de openbare ruimte voor afzonderlijke functies van station en gemeente.

Het is van belang flexibiliteit in de bouwmassa te houden zodat er enigszins geschoven kan worden in volumes. Dit gezien de organisatievorm van het stadhuis die nog niet uitgekristalliseerd is.

5. Inrichting openbaar gebied

In het Uitwerkingsplan is de visie voor dit gebied consequent doorgevoerd. Door de gevoelsmatige scheiding tussen de twee Stadshartonderdelen - Stationsplein en Julianapark – te laten verdwijnen, zal het gevoel van veiligheid toenemen. Er is meer beschutting te vinden doordat de bomen van het stadspark en de laan een deel van de altijd waaiende wind opvangen.

Dit heeft ook positieve gevolgen voor de kwaliteit van de openbare ruimte, de verkeersafwikkeling en de veiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers zoals voetgangers en fietsers.

6. Kosten en opbrengsten

Ons college stelt dat herinrichting van het Stationsgebied nodig is en die investeringen opbrengsten genereren. Doen we het niet nu, dan moeten we over een aantal jaren opnieuw alles overhoop halen. De ingreep is dan veel kostbaarder en ingewikkelder. We hebben met andere woorden ons leergeld betaald. Zie steden als Amsterdam, Rotterdam, Zaandam en Den Haag.

Kosten stadhuis.

Het collegevoorstel is gebaseerd op ca. 9.200 m² bvo en 200 parkeerplaatsen. Het initiatiefvoorstel gaat uit van ca. 11.000 m² bvo (een opmerkelijk verschil met het collegevoorstel) en een parkeerdek boven het spoor met 200 parkeerplaatsen en deze raming komt uit op ca. 30 miljoen.

De gehanteerde bouwkosten per m² zijn ongeveer gelijk, wel zijn er wel verschillen in de verschillende posten, o.a. grondkosten (0,9 ipv de 2 miljoen opgenomen in het collegevoorstel). Dit komt omdat in het collegevoorstel lager wordt gebouwd dus is meer vloeroppervlakte nodig.

Parkeren.

Voor het parkeren met een parkeerdek boven het spoor is naar de mening van ons college een bedrag gemoed van ca. 15 miljoen en rekening houdend met de technische voorwaarden van NS en ProRail.

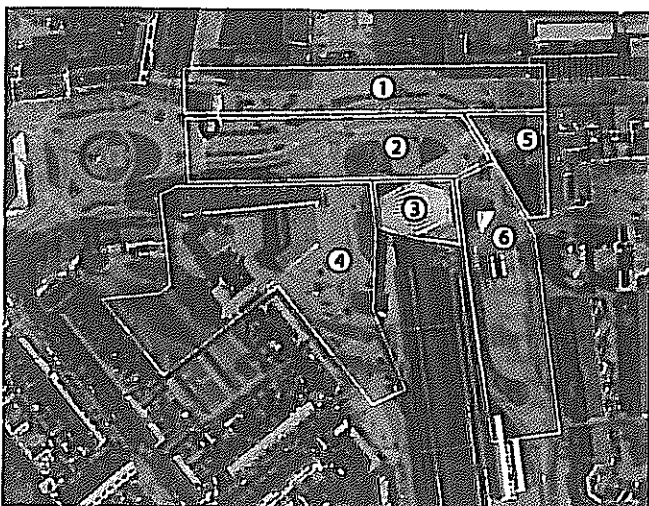
Grondkosten.

Het gehele stationsgebied wordt gefaseerd in uitvoering gebracht. Het totale projectgebied beslaat ongeveer 25.000 m² en het berekende, negatieve, exploitatiesaldo is afgerond 8,5 miljoen.

Voor wat betreft de grondkosten wordt opgemerkt dat Zeestad een bouwrijpe kavel levert aan de gemeente waarvoor 2 miljoen is aangehouden in de raming van ons college.

Kosten bibliotheek

Ten aanzien van de re-locatie van de bibliotheek is het voorstel om de bibliotheek te huisvesten in School 7, een investering van ca. 7 miljoen. Realisatie van de bibliotheek is opgenomen in het UP en de planexploitatie stadshart van Zeestad. Daarin is een maximale subsidiebijdrage van 4 miljoen opgenomen voor een partij die de bibliotheek in School 7 bouwt.



Projectgebied Station:

1. 'verlengde' Beatrixstraat
2. Stadhuis locatie
3. NS station
4. Boerhaavestraat
5. Hotel locatie
6. Bussation – ov knooppunt

Conclusie en advies.

Het college waardeert het productieve meedenken van het PvdA fractie door een alternatief voorstel voor het stadhuis in te brengen. Na een zorgvuldige afweging van beide voorstellen, komt het college echter tot de conclusie dat het voorstel van het college meer recht doet aan de voornemens en besluiten van zowel coalitie als raad.

Het nieuwe stadhuis conform het voorstel van het college geeft maximale invulling aan de kwaliteitssprong van Den Helder als geheel. Het college wil deze kans voor Den Helder met twee handen aangrijpen. Daarnaast is het collegevoorstel geheel in de lijn van de vastgestelde Uitwerkingsplan Stadshart.

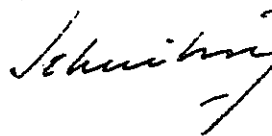


Het voorstel van het college biedt kansen in het perspectief van de ambities die geformuleerd zijn voor de stad maar die in het initiatiefvoorstel niet in die mate herkenbaar zijn.

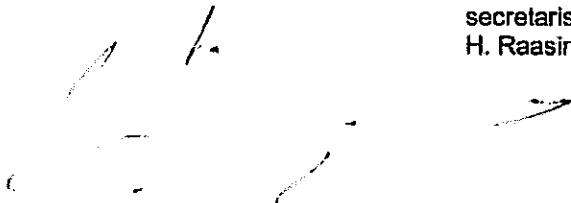
Het bovenstaande is voor ons college reden u het initiatiefvoorstel van de PvdA te ontraden.

Den Helder, 3 december 2010

burgemeester en wethouders van Den Helder,



burgemeester
Koen Schulling



secretaris
H. Raasing