

Naast het gezamenlijke advies heb ik nog twee notities namens Stadsontwikkeling toegevoegd:

1. Een vergelijkende analyse van onze planeconomen en bouwkostendeskundigen op de bouw, exploitatie en ontwikkelkansen van de Nieuwe Poort;
2. Een advies van de nieuwe Stadsbouwmeesters met nog te onderzoeken zaken zoals hergebruik van het huidige pand van de Oosterpoort en de spreiding van voorzieningen over de gemeente.

Zoals jullie in het gezamenlijk advies kunnen lezen zijn wij het over veel dingen eens met elkaar maar verschillen DMO en SO van mening over de locatie, de risico's (bouw en exploitatie) en de kansen voor waardeontwikkeling van de Nieuwe Poort in het Stationsgebied.

Ik licht hier kort het verschil van inzicht toe:

De conceptuele wijziging die nu wordt voorgesteld in de studie van NL Architects – gestapeld bouwen van zalen en foyers – roept vragen op bij onze kostendeskundigen:

Wij vragen ons af of het bouwconcept flexibel genoeg is om toekomstige ontwikkelingen of programmawijzigingen op te vangen op de locatie?

De huidige Oosterpoort kan de veranderende marktvraag niet langer accommoderen. Er is geen ruimte voor een grote popzaal. Kan dit nieuwe concept in het Stationsgebied wel meegroeien met toekomstige veranderingen? Zijn we daar flexibel genoeg?

Ook zien onze deskundigen risico's in het nieuwe businessmodel. De popzaal is straks de kurk waar de exploitatie van de Nieuwe Poort op drijft. Veel meer bezoekers (ca. 500.000 per jaar) dan nu geven gemiddeld meer uit in de horeca in dit model. Dat gaat de gewenste schaa sprong financieren. De exploitatie is daarmee afhankelijk van bezoekersaantallen en horeca-inkomsten. Zijn deze risico's beheersbaar?

Gestapeld bouwen is aantoonbaar duurder dan bouwen in het platte vlak. Ook heeft gestapeld bouwen effecten op de exploitatie die nog onvoldoende zijn uitgewerkt in de businesscase. Zoals gezegd is risicobeheersing van dit soort ingewikkelde bouwwerken niet eenvoudig. Recente ervaringen met de kostenontwikkeling tijdens de bouw van gestapelde cultuurgebouwen in Utrecht (Vredenburg) en Den Haag (Amare) zijn verontrustend. De combinatie van bouwen op een logistiek ingewikkelde plek aan een gestapeld gebouw vraagt om een serieuze verdieping van de bouwkostenraming. Ook is een exploitatietoets gewenst om bouw en exploitatie zo weinig mogelijk afhankelijk te maken van het aantal popconcerten en de bierprijs, aldus de planeconomen.

De lokatie Suikerzijde heeft door een relatief lage grondwaarde, het grote vrij ontwikkelbare oppervlak en de lage parkeerdruk volop ruimte voor een nieuwe trekpleister zoals een popzaal, waaraan vervolgens modulair en gespreid in de tijd zalen kunnen worden toegevoegd, zodra de vervangingsvraag zich elders in de stad voordoet. De Suikerzijde geeft flexibiliteit in ontwikkeltempo en faseerbaarheid en heeft meer mogelijkheden voor waardecreatie dan het Stationsgebied. Daardoor zijn er tijdelijke oplossingen mogelijk waarmee risico's beter beheersbaar blijven en gespreid kunnen worden. Efficiency in de interne logistiek is bij een keuze voor de Suikerzijde een randvoorwaarde.

Het parkeren in het Stationsgebied vraagt extra aandacht. Er is aanvullend extern onderzoek gedaan naar alternatieve parkeermogelijkheden in de buurt van het station waardoor het minimum aantal benodigde parkeerplaatsen bij de Nieuwe Poort uitkwam op 300. Vanuit SO wordt echter nadrukkelijk aangegeven dat bij een voorziening van dit formaat een parkeergarage hoort van ten minste 450 plaatsen. (Eerder onderzoek ging zelfs uit van 540 parkeerplaatsen.) Uiteraard hoeven deze parkeerplaatsen niet allemaal duur onder de grond te worden gebouwd maar een substantieel aandeel parkeren is onmisbaar voor de Nieuwe Poort tijdens concerten, voor reizigers, bewoners en overige binnenstadsbezoekers buiten concert-uren.

Op de Suikerzijde zijn de architectonische mogelijkheden flexibel; parkeren, bouwfaserings- en andere ontwikkelingsmogelijkheden kunnen worden ingezet om de risico's tijdens de bouw te verlagen. Dat geldt ook voor negatieve exploitatie-effecten door een minder centrale ligging ten opzichte van de binnenstad.

Tot slot nog een aanvullende kanttekening bij het nieuwe concept van de Nieuwe Poort van NL Architects. We hebben deze nieuwe variant geplot op de locatie Vrydemalaan. Dat laat zien dat een gestapelde variant op deze locatie inpasbaar is geworden en ook weer tot de mogelijkheden behoort.



Vriendelijke groet,

Alfred Kazemier