



Postbus 1283, 1000 BG Amsterdam
Gemeente Hoorn
T.a.v. de Raadsleden
Postbus 603
1620 AR Hoorn

NS

Regiodirectie Randstad Noord

Regiokantoor
Stationsplein 19U
1012 AB Amsterdam
Postbus 1283
1000 BG Amsterdam

Datum 7 september 2020
Ons kenmerk CCA/RDRN/20200709
Onderwerp Huis van de Stad

Telefoon 088 - 671 14 40
E-mail Irma.Winkenius@NS.nl

Geachte Raadsleden van Gemeente Hoorn,

Sinds geruime tijd is NS, samen met ProRail en Provincie Noord-Holland, uw partner in de gemeentelijke gebiedsontwikkeling Poort van Hoorn. Daarbinnen praten wij al enkele jaren over o.a. de aanpassingen van het station, de traverse, de bereikbaarheid, de parkeeropgave en het vastgoedprogramma, zoekend naar de beste oplossingen die voor dit gebied nodig zijn. Oplossingen die goed zijn voor Hoorn én goed zijn voor het station. De locatiekeuze voor uw stadhuis, past hier ook in. Op uw verzoek geven wij u onze ervaringen hieromtrent graag mee.

NS Stations is eigenaar/beheerder van alle stations in Nederland, van heel klein tot heel groot. Op en rondom stations is op ca 25% van de Nederlandse stations gelijktijdig sprake van een bepaalde vorm van project- of planontwikkeling. Ondanks dat deze planvorming 5-10 jaar duurt, hebben wij de afgelopen 25 jaar een grote diversiteit van ontwikkelingen afgerond zien worden. Op grond van deze ervaringen hebben wij inmiddels diverse beelden ontwikkeld over wat programmatische goed werkt in een dergelijk gebied, alsook wat nu de factoren zijn waardoor iets wel of niet tot stand komt. Deze 'observaties' willen wij graag met u delen, wellicht ter nadere overweging voor het vraagstuk waar u voor gesteld staat.

Het zal voor zich spreken dat ten aanzien van de vestigingsplaatskeuze voor uw gemeentehuis, wij als partij-van-het-stationsgebied pleiten voor het stationsgebied. Wanneer we deze argumentatie ontdoen van (private) NS-belangen, blijven er ons inziens nog minimaal evenveel argumenten rechttoerechtden die het algemene, publieke belang, alsook die van de positie van de gemeente, dienen. Op deze argumenten gaan wij hier nader in.



Wij noemen u in dit kader een de volgende zaken:

1. ***Hoorn dubbel zo goed bereikbaar maken***

De mobiliteit in Nederland verandert, waarbij leefbaarheid, groen en gezond het uitgangspunt is van elke gemeente, groot of klein. Dat ziet niet uitsluitend op vuile of schone energie, maar ook op preventie (bewegen) en fysieke leefruimte. Meer en meer krijgen wij terug van gemeenten dat de kwaliteit van de openbare ruimte voor het individu hét middel is om leefbaardere, groenere en gezondere dorpen of steden te realiseren.

Dit vraagt om slimme keuzes. Dat betekent voor de ene gemeente uitsluitend inzetten op OV (doorgaans de grotere), en bij andere op een combinatie van én OV én eigen vervoer. Een keuze zonder OV komen wij eigenlijk al jaren niet meer tegen. Voor Hoorn lijkt ons de keuze van uw Huis van de Stad voor het stationsgebied er ook eentje van én-én: zowel de OV-reiziger als de automobilist wordt hier zeer goed gefaciliteerd. Daarmee blijft Hoorn aantrekkelijk voor het achterliggende West-Friesland, en wordt zij aantrekkelijker (met name ook voor de jongere doelgroepen), voor de MRA-regio.

2. ***Practise what you preach***

U heeft de kans zelf in de praktijk te kunnen brengen wat u al vele jaren roept: een goed bereikbare stad maken (waarom bent u anders bezig met Poort van Hoorn?). Een gemeentelijke organisatie die doet wat zij zegt en bereid is zichzelf daarbij niet te ontzien (sterker nog: voorop te gaan), wint aan sympathie, geloofwaardigheid en steun. Uw keuze voor een locatie is daarom vooral een keuze over (gewenst) gedrag. De kans die u daarin nu heeft met de keuze voor uw éigen' organisatie, is once-in-a-lifetime.

3. ***Wilt u verandering? Of veranderen?***

Wat wij gezien hebben bij gemeente Zaandam, Beverwijk, Gouda, Delft, etc. (om maar enkele voorbeelden te noemen van gemeenten die hun stadhuis naar het stationsgebied hebben verplaatst) is dat wij zonder uitzondering terug hoorden dat dit besluit een belangrijk momentum is geweest in het bestaan van de gemeente. Een momentum met diverse gevolgen:

- a. doordat de gemeente deze stap zette, 'durfden' andere partijen in die betreffende gemeente ook een stap te maken naar de stationsomgeving (met de komst van meerdere en vaak ook nieuwe voorzieningen naar de stad/gemeente tot gevolg);
- b. doordat de gemeente deze stap zette, kon zij met veel meer gezag OV-stimulerende maatregelen nemen nadien, zowel in haar publiekrechtelijke taken als in haar verhouding jegens de eigen medewerkers;
- c. doordat de gemeente deze stap zette, werd zij een aantrekkelijker werkgever voor personen van buiten de gemeente. Voor werknemers van doorgaans grotere gemeenten (die reeds een goede treinbereikbaarheid hebben), kan Hoorn dan opeens een veel interessantere optie worden (met alle meekomende expertise van dien).

4. ***Je ziet het pas als het er is***

Om even bij de gemeentelijke organisatie zelf vandaan te blijven, is onze ervaring in gebiedsontwikkeling (welke zich overigens lang niet altijd bij stations afspeelt) dat deze pas tot stand komt na de realisatie van een belangrijke publieke voorziening. Amsterdam Noord zou nooit zo ontwikkeld zijn als filmmuseum Eye niet zou zijn gekomen. De ontwikkeling van stationsgebied Zaandam niet zonder haar gemeentehuis. Stationsgebied Tilburg-Noord (vergelijkbaar met de Hoornse situatie) niet zonder de komst van de bibliotheek in de Lochal.



Alle drie beslissingen waren gebaseerd op visie en durf, want niets gaf vooraf de zekerheid dat het een goede beslissing was.

Kortom, naar mening van NS als partij die stationsgebieden tot leven wil brengen, krijgen wij vanuit het land eigenlijk alleen maar positieve signalen terug van gemeenten ten aanzien van dergelijke relocations, om nog te zwijgen van het effect ervan op de gebiedsontwikkeling zelf.

Naast bovenstaande casuïstisch verzamelde argumenten, bekijken wij uw vraagstuk ook vanuit regionaal perspectief: het bereikbaar maken van Noord-Holland Noord. Hierin hebben gemeente Hoorn en NS dezelfde ambitie, teneinde de trein in (en daarmee de treinbereikbaarheid van) de regio te versterken. Deze recent opgestelde en overeengekomen ambitie somt een legio aan 'tools' op welke provincie en gemeenten kunnen inzetten om deze ontwikkelrichting te bewerkstelligen. Het realiseren van bijvoorbeeld meer 'bestemmingen' bij de stations leidt tot een evenwichtiger gebruik van een station en een gebied (dus in de ochtendspits ook uitstappers op Hoorn). In dit kader is ook onlangs de ambitie uitgesproken om te investeren in OV-Knooppunten aan de Hoornse lijn om de 'scheve' woon-werkverkeerbalans te verbeteren. Naar onze mening is uw voorliggende vraagstuk een prachtige kans om 'de daad bij het woord te voegen'.

Voor NS zou het niet doorgaan van het Huis van de Stad naar de Poort van Hoorn een teleurstelling zijn. Een teleurstelling voor de invulling van het gebied, maar ook een teleurstelling in de samenwerking. Het Huis van de Stad naar de Poort van Hoorn zou een duidelijke ondersteuning zijn van de gemeentelijke ambities waarmee u ons warm heeft gemaakt voor participatie in Poort van Hoorn. Wij hebben ook de reële angst dat dit gevolgen zal gaan hebben voor de snelheid en haalbaarheid van de gebiedsontwikkeling Poort van Hoorn.

Tot slot mag ik u nog een persoonlijke noot toevoegen. Ik denk dat uw Huis van de Stad naar de Poort van Hoorn echt een schaa sprong kan betekenen voor de aantrekkelijkheid van Hoorn. Uw prachtige binnenstad en sublieme ligging aan het IJsselmeer 'verdient' veel meer dan het nu aan waardering krijgt. Het ontbrekende visitekaartje van het huidige stationsgebied, is daar zeker mede debet aan. U staat voor de mogelijkheid hier een aanzienlijke impuls aan te geven, waarmee u nu en in de toekomst zelf als gemeente uw stempel kunt drukken op de kwaliteit van het welkom in Hoorn. Een welkom dat recht doet aan het vele moois dat Hoorn te bieden heeft.

Wij wensen u wijsheid.

Met vriendelijke groet,

Irma Winkenius
Regiodirecteur Randstad Noord