

Voor: Klankbordgroep Poort van Hoorn, Hilde Blank
Van: Frans van Iersel
Datum: 6 december 2011
Betreft: Bijdrage aan advies klankbordgroep

Vooraf

Als vertegenwoordiger van de cultuurhistorische vereniging Oud Hoorn heb ik deelgenomen aan de klankbordgroep De Poort van Hoorn. De leden van de klankbordgroep zijn gevraagd om een inhoudelijke bijdrage te leveren aan het advies van de klankbordgroep. De aangeklede inhoudsopgave van mevrouw Hilde Blank is een mogelijkheid om richting te geven aan dat advies. De Poort van Hoorn is een groot en complex plan: het kost studietijd om te komen tot een goede analyse. Ik zie geen mogelijkheid om mijn analyse om te zetten naar de moeilijke methodologie van de aangeklede inhoudsopgave.

In de voorliggende reactie wordt veel aandacht besteed aan de economische ontwikkeling van de binnenstad en zeer beperkt aan het ruimtelijke plan van de Poort van Hoorn. De achtergrond daarvan is dat er eerst kennis moet worden opgebouwd met betrekking tot een aantal belangrijke toekomstlijnen en dat pas daarna de ruimtelijke vertaling in beeld gebracht kan worden. Daar komt nog bij dat de Poort van Hoorn bestuurlijk sterk georiënteerd is op de binnenstedelijke economie: "daar doen we het voor", zei de wethouder.

Als vertegenwoordiger van een vereniging is het lastig om een analyse van een ingewikkeld plan tijdig gedeeld te krijgen met het bestuur. Tijd en kennisoverdracht zijn daarbij de belangrijkste factoren. Na consultatie werd ik in de gelegenheid gesteld voorliggende reactie in te dienen. Zo nodig zal het bestuur op een later tijdstip afzonderlijk reageren.

Besluitvorming vanaf 2008

In september 2008 heeft de gemeenteraad van Hoorn besloten tot het opstellen van een structuurvisie voor de integrale ontwikkeling van de Poort van Hoorn. Een nieuw gewaagd en ambitieus ontwikkelings- en ontsluitings-model voor de binnenstad. Het plan De Hoornse Poort is bij de presentatie met veel enthousiasme ontvangen. Kenmerkend aan het plan is het realiseren van een nieuw stedelijk gebied ter plaatse van het Pelmolendpad en de Vale Hen en het aanleggen van een tunnel nabij het Dampden.

Financieel is dit plan voor Hoorn een zware belasting. Zonder een forse bijdrage van het rijk en de provincie leek de tunnel aanvankelijk voor Hoorn een te grote investering. Het verlanglijstje met betrekking tot de Hoornse Poort is dermate groot dat allerlei voorzieningen alleen gerealiseerd kunnen worden bij een hoge grondopbrengst. Het plan is ontwikkeld in een tijd dat de financieringen en de overheidsfinanciën minder onder druk stonden. Ondanks de afwezigheid van die beperkingen bleek de financiering van de plannen zeer wankel. De wens om te komen tot een nieuwe ontsluiting leek groter dan de mogelijkheid om die ontsluiting te kunnen betalen. Die ontsluiting wordt uiteindelijk gefinancierd uit zeer grote bezuinigingen op de culturele en de sociale sector.

Het station en omgeving is niet alleen een stedelijk, maar vooral een groot economische ontwikkelingsgebied. Elke stedelijke gemeente zou graag ruimtelijk op vergelijkbare locaties zoveel ontwikkelingsmogelijkheden willen hebben.

Allerlei factoren hebben geleid tot de huidige situatie. Achteraf kan geconstateerd worden dat in het verleden op andere momenten ander besluiten tot een betere uitgangsoordening anno nu hadden geleid. Maar het is nu 2011 en dat verplicht ons met de kennis van 2011 te kijken naar dit deel van de stad. Het verplicht ons ook om afscheid te nemen van gemiste kansen en verouderde oplossingen.

Onder het motto "anders gaat de stad op slot" stelt de gemeenteraad in mei 2011 bijna een miljoen euro beschikbaar om, vooruitlopend op de discussie rondom de structuurvisie en het ontwikkelingsmodel, de plannen voor drie tunnels nader uit te werken. De aandacht voor het omvangrijke en ambitieuze stedenbouwkundig plan lijkt zich echter verengd te hebben tot een tunnel onder de spoorlijn. De discussie daarover in de gemeenteraad was ten einde voordat hij begonnen was.

Stagnatie in winkelcentra

De indruk bestaat dat winkelruimten in de Hoornse binnenstad minder snel opnieuw worden verhuurd en soms voor een langere periode leeg staan. De veranderingen in het winkelbestand in Hoorn lijkt geen autonoom gegeven: elders in Nederland vinden vergelijkbare ontwikkelingen plaats. De huidige situatie in winkelcentra komt in de Nederlandse dagbladen regelmatig aan de orde. Trouw schrijft op 22 januari 2010: *"De leegstand grijpt vooral sinds de tweede helft van 2009 dramatisch snel om zich heen, dit tempo hebben wij we de laatste tien jaar niet eerder gezien"*, zegt Gerard Zandbergen van Locatus, het onderzoeksbureau dat cijfers verzamelt over bezoekersaantallen en leegstand in winkelstraten. Per saldo veranderen door de leegstand complete stadscentra van aanzicht. Als sprekend voorbeeld worden daarbij genoemd Schiedam, Vlissingen en Geleen.

Grote verandering in retail op komst

De Nederlandse retail verandert in razend tempo. Dat is geen loze kreet, maar de harde realiteit. In opdracht van CBW-Mitex, de vereniging van ondernemers in wonen, mode, schoenen en sport heeft Frank Quix van marktonderzoeksbureau Q&A Research and Consultancy CBW-Mitex onderzoek gedaan naar de (komende) veranderingen in de retailstructuur in Nederland. Frank Quix is een expert op dit terrein en bekleedt de leerstoel retail marketing aan de Universiteit van Amsterdam. Volgens Quix zijn er tien trends reeds in volle gang *"Met een impact die z'n weerga niet kent. In 2020 is alles anders en wie nu niet verandert, bestaat straks niet meer. Herstructurering is bittere noodzaak: verander nu het nog kan!"*

In de komende tien jaar gaat er meer veranderen in de retail dan het de afgelopen twintig, dertig jaar heeft gedaan. De vijf belangrijkste spelregels zijn onomkeerbaar veranderd: bereik, bevolking, bewinkeling, besteding en bronnen. Met als gevolg dat elke ondernemer zich zal moeten gaan aanpassen en oriënteren op een nieuwe retail structuur.

Is de verwachte groei reëel?

Een belangrijk knelpunt bij de ontwikkeling van de Hoornse Poort is dat tegelijk getracht wordt om meer parkeergelegenheid te creëren dichtbij het winkelgebieden in de binnenstad. Op basis van de huidige situatie zou het handig zijn als er meer parkeerplaatsen beschikbaar zouden zijn. Maar gaat dat om grote aantallen? Kan het winkelareaal in Hoorn zich zodanig ontwikkelen dat er behoefte is aan meer parkeergelegenheid of zal Hoorn niet kunnen ontkomen aan een krimp zoals verondersteld wordt door Frank Quix. Quix stelt *"Het winkelhart wordt kleiner. De hoofdwinkelstraten blijven bestaan, maar de zaken op de aanlooproutes vertrekken"*.

Gemeentebesturen doen er dan ook goed aan om een streep te halen door alle nieuwbouwplannen, waarschuwt voorzitter Jan Meerman van CBW-Mitex, de vereniging van ondernemers in wonen, mode, schoenen en sport. *"Er zit nog 2 miljoen vierkante meter winkel in de planning, bovenop de huidige 25 miljoen. Terwijl er heel veel leegstand aankomt. We koersen af op een zelfde rampsituatie als in de kantorenmarkt."* Quix presenteerde in november 2010 de resultaten van een omvangrijk onderzoek naar de ontwikkeling van de detailhandel de komende jaren. Daaraan hebben veel experts meegewerkt zoals directeuren van grote winkelketens en van vastgoedondernemingen. Quix concludeert *"Nederlandse binnensteden staan voor een drastische verandering. De komende jaren verdwijnt minstens een kwart van de winkels, waardoor 'de stad' fors krimpt."*

Winkelen op het internet – en dan vooral het mobiele internet – is volgens de deskundigen nu echt zo ver dat het een substantieel deel van de winkelomzet afsnoept. De sector die het afgelopen decennium al kromp, verliest nog minstens een vijfde van de omzet aan internetshops, aldus Quix. Dat verlies voor de winkels door internet komt bovenop de krimp die de winkeliers de afgelopen tien jaar hebben meegemaakt. Terwijl het leven in die periode 24 procent duurder werd, steeg de omzet van de detailhandel (voeding niet meegerekend) maar 4 procent.

Het beeld in Hoorn is vergelijkbaar. Uit het koopstromenonderzoek (KSO) 2011 van I&O Research uitgevoerd in Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht blijkt dat de jaaromzet van de winkels in het centrum 159 miljoen bedraagt. Driekwart bestaat uit niet-dagelijkse goederen en hiervan wordt 50% genereerd door klanten uit de regio. Internet is ook in Hoorn een groeiende concurrent van de winkeliers, 12 procent van de niet dagelijkse boodschappen doet de Hoornse consument via het internet (19 miljoen). Een relatief groot aantal bezoekers komt per auto: *"De bereikbaarheid met de auto scoort beter dan in vergelijkbare aankooplocaties."* Uit datzelfde onderzoek blijkt ook dat de binnensteden, de kleine kernen en de meubelboulevards tot de verliezers behoren. In het centrum van Hoorn nam ten opzichte van 2004 het aantal winkels af met 34 en het winkelvloeroppervlakte met 1.842 m², de leegstand daalde met 1.346 m².

In zijn boek *"Het einde van winkels? De strijd om de klant"* beschrijft Cor Molenaar aan de hand van tientallen praktijkvoorbeelden het nieuwe winkelgedrag van klanten: shoppen, internet of beide? Hij behandelt uitgebreid de verandering van het koopgedrag. Winkelen is in deze internettijd niet meer vanzelfsprekend. De traditionele winkelcentra zullen kleiner worden omdat internetwinkels zich voor een groot deel op goedkopere locaties zullen vestigen. In zijn boek schetst Molenaar een dynamisch perspectief voor retailers. Een perspectief dat anders is dan wat in de vorige eeuw gangbaar was en afrekenet met het idee dat de retail steeds meer meters en omzet genereert. Er zijn nieuwe businessmodellen nodig om de toekomst van winkels veilig te stellen. Professor Dr. C.N.A. Molenaar is buitengewoon hoogleraar eMarketing & Distance Selling aan de RSM/Erasmus Universiteit te Rotterdam en directeur van het strategisch consultancybureau eXQuo Consultancy te Oosterbeek.

Hoorn koopcentrum

Hoorn als koopcentrum voor West-friesland is in vergelijking tot het verleden minder vanzelfsprekend geworden. Elders in de regio zijn grote aantallen woningen gebouwd met een daarbij passende hoeveelheid winkels, niet alleen voor de eerste levensbehoeften. In Bovenkarspel is de uitbreiding van winkelcentrum Streekhof met 5.000 m² aanstaande. Ook in Hoorn is het winkelareaal niet meer exclusief voorbehouden aan de binnenstad. Het beleid in Hoorn m.b.t. het koopcentrum is niet uitsluitend gericht op het versterken van het economisch winkelpotentieel van de binnenstad.

De stadswijken kennen allemaal een eigen winkelcentrum en aan de van Aalstweg zijn enkele grote winkels gevestigd die ook in de Poort van Hoorn niet hadden misstaan. De aanstaande opening van de Mediamarkt maakt duidelijk dat het hier allang niet meer gaat om alleen bouwmarkten en woonwinkels. Het is maar de vraag of, in het kader van de verdere liberalisering bij het rijk, aldaar een verder gaande brancheverruiming nog langer kan worden gestuurd.

Kantoren in Hoorn

De vraag naar kantoren is in Hoorn nooit groot geweest. De planuitvoering van het kantorengedebied in en rondom het Missiehuus en de van Aalstweg gaat zeer traag omdat de vraag aanhoudend gering is. De economische ontwikkeling van deze regio biedt onvoldoende mogelijkheden om aanzienlijk meer mensen werk te bieden dan nu het geval is. Sedert decennia reizen grote aantallen inwoners richting randstad om aldaar werkzaam te kunnen zijn. Hoorn e.o. kent een te gering aantal arbeidsplaatsen en ook de opbouw van de werkgelegenheid kent een structuur en samenstelling die niet overeenkomt met de populatie. De werkgelegenheid voor bijvoorbeeld hoogopgeleiden en de zakelijke dienstverlening is in relatie tot de omvang van de beroepsbevolking beperkt. Is het reëel om te veronderstellen dat op of nabij het station duizenden meters kantooruimte in gebruik genomen zullen worden. Hoorn is geen kantorenstad en zal dat binnen de huidige sociaal economische kaders ook niet worden: de overloop in de jaren zeventig en tachtig heeft dat zeer duidelijk aangetoond en er zijn geen economische signalen die daarin verandering gaan brengen.

Heroriëntatie

Het is van groot belang dat het gemeentebestuur zich opnieuw oriënteert op de economische mogelijkheden van de binnenstad. De afgelopen jaren leek het alsof de economische ontwikkeling alleen een ruimtelijke sturing kende en leek het beleid weinig aan te sluiten bij de economische werkelijkheid. Het huidige economische gesternte werkt niet bevorderend, maar is dat wel de oorzaak voor het moeizame perspectief? Het plan Soeters was al voor de financiële crisis in mineur en Le Parisien rekende op een koopkrachtige vraag die in Hoorn alleen aanwezig zal zijn indien de bomen voorbij de hemel gaan groeien. De vraag van Deen om de binnenstad te mogen faciliteren met een adequate supermarkt is in de ultra lange termijn bureaucratie gesmoord. Veel illusie, te weinig realiteit. Allemaal ambitieuze plannen die op dit moment op z'n minst ernstige vertraging ondervinden omdat de economische realiteit geen gelijke tred hield met de ontwerpdrang van de stedenbouwers. Vervolgens wordt de vlucht naar voren gelanceerd: de Poort van Hoorn.

Na de presentatie van de Poort van Hoorn in 2008 is duidelijk geworden dat de detailhandel zich op een andere wijze en in een ander tempo gaat ontwikkelen en eveneens is duidelijk geworden dat de vergrijzing in onze regio niet zonder gevolgen zal blijven. De financiële crisis heeft die aspecten zeer manifest gemaakt en eerder versterkt dan verzwakt. Vanuit dat perspectief mag verwacht worden dat het plan voor de Poort van Hoorn voor wat betreft de belangrijkste contouren volgens een degelijk ontwikkelingsmodel zou worden onderbouwd en uitgewerkt zodat iedereen zicht krijgt op de mogelijkheden, de achtergronden en de risico's. Een dergelijke grootschalige ontwikkeling kan niet zonder de relaties en effecten van de verschillende actoren in econometrische modellen te verankeren, waarmee op basis van transparante uitgangspunten keuzes gemaakt kunnen worden. Het kennisdomein economie en financiën is binnen dit plan zowel de brandstof als de motor.

Daarbij zijn door mij vanuit verschillende kanten een aantal vraagpunten opgetekend:

- Sluit het verlanglijstje van het gemeentebestuur voldoende aan bij de perspectieven van de markt?
- De Poort van Hoorn bestaat uit een aantal grote volumes. Welke onderdelen moeten zo snel mogelijk gerealiseerd worden en wie investeert op welk tijdstip?
- Het winkelbestand krimpt, er staan veel winkels leeg. Kan dit plan een bijdrage leveren aan het versterken van het huidige winkelbestand en hoe doe je dat?
- Er zijn voorbeelden bekend in de lande dat het toevoegen van nieuwe winkellocaties aan de rand van een bestaande winkelstructuur de oude structuur ernstig in de problemen heeft gebracht. Zijn dat voor Hoorn te vermijden processen?
- Wat is de onderbouwing om ruimte te reserveren voor 18 winkels ad 800 m².
- Kijkend naar winkelbestand wat zijn daarvoor de verwachtingen voor de komende tien jaar, kwalitatief en kwantitatief?
- Is de aanleg van de tunnel de beste investering om de (economische) positie van de Hoornse binnenstad te versterken?
- Hou verhoudt de beoogde private omzetverbetering zich ten opzichte van de publieke investeringen?
- Een tunnel onder het spoor maakt de binnenstad beter bereikbaar. Over de tunnel worden vooral de ondernemers gehoord. Wat is de mening van de consument? Gaan zij bij een tunnel vaker naar het centrum? En is dat kwantificeerbaar?
- Is bij het realiseren van de Poort van Hoorn een andere volgorde in de planning denkbaar? Wat zijn de mogelijkheden en de voordelen van die verschillende plannings?
- De SP heeft een eigen plan voor de Poort van Hoorn gepresenteerd. In hoeverre is dat een realistisch plan?
- Reeds nu is duidelijk dat er veel geïnvesteerd zal moeten worden in het openbare gebied van de Poort van Hoorn. Is het te verwachten dat het gemeentebestuur veel kan investeren in allerlei openbare voorzieningen zoals extra parkeergelegenheid aan de noord zijde en zuid zijde van het station en het verplaatsen van het busstation. Voormalige wethouder Simon Commandeur maakte op 15 november nog eens duidelijk dat je er met die tunnel natuurlijk niet bent, er zal minimaal een parkeergarage bij moeten.
- De Taskforce heeft alleen het bereikbaarheidsprobleem bij het Keern bestudeerd. Hoe kan die worden verbeterd als er straks nog meer treinen gaan rijden? Veel mensen vragen zich af hoe de verkeersstromen zich gaan bewegen nadat de autotunnel onder het spoor is gerealiseerd. In de 'tunnelvisie' komt er een nieuw tracé die eindigt bij de Weel of bij de Westerdijk. En waar gaat het verkeer dan heen? In de visie van de Taskforce werd alleen de bottleneck van het spoor opgelost maar stuit men even verder, dieper in de stad opnieuw op een slot. De tunnel lost alleen iets op als er daardoor minder auto's de binnenstad in komen.
- Op de voorjaars ledenvergadering 2011 van de Vereniging Oud Hoorn, heeft Wethouder Ronald Louwman toelichting gegeven op de plannen voor de Poort van Hoorn en de consequenties voor de Binnenstad. Hij betoogde daar o.a. dat voorkomen moet worden dat veel autoverkeer via de tunnel richting binnenstad zou gaan op zoek naar de schaarse parkeerplaatsen. Het winkelend publiek zou daarom verleid worden om hun auto te parkeren op het uit te breiden P+R terrein aan de noordzijde van het station. Vervolgens zouden die automobilisten een comfortabele overgang krijgen aangeboden over het spoor naar de binnenstad.

- Op dit moment is de tunnel in voorbereiding en voor de uitbreiding van het P+R terrein is geen geld beschikbaar.
 - Kan de volgorde worden omgedraaid? De spil binnen de Poort van Hoorn is gesitueerd aan de noordzijde van het station. Door deze locatie eerst te ontwikkelen wordt er parkeergelegenheid aan de stad toegevoegd waardoor de druk op de binnenstad en de spoorwegovergang afneemt. Daarmee houd je alle opties naar de toekomst open. Er kan bij een aantrekkende economie direct in dat gebied geïnvesteerd worden: winkels, kantoren en woningen. En als dat geen soelaas biedt komt de tunnel weer in het vizier.
 - De nieuwe verbinding tussen het P+R terrein en het station wordt in 2012 gebouwd en is weliswaar beter toegankelijk dan de huidige brug, maar comfortabel wordt hij zeker niet. Kan het ontwerp van die brug alsnog verbeterd worden?

Historische kwaliteiten

De Poort van Hoorn is voor een deel gesitueerd in het Beschermd Stadsgezicht en heeft ook betrekking op enkele monumentale gebouwen en structuren . Het terugbrengen van historische lijnen spreekt tot de verbeelding en ook de ideeën rondom het herstel van de grachten zijn interessant. Veel zal afhangen van de uitwerking of er werkelijk oude structuren worden terug gebracht of dat het alleen maar als knipoog bedoeld is. Gemetselde kades aanbrengen in een waterpartij die gesitueerd wordt op een plek waar vroeger ongeveer een gracht heeft gelegen is misschien een mooie stedelijke oplossing maar is tegelijk "namaakhistorie". Het behoud en herstel van de Westersingel is daarentegen belangrijk omdat deze gracht er nog steeds is. Ook de positie van een belangrijk monument als de Veemarkt lijkt kwetsbaar en in de verdrukking te geraken. Het station, ook een rijksmonument, krijgt een zeer centrale positie in het plangebied en rondom dit monument staan veel nieuwe gebouwen en stedelijke structuren gepland. Het station is de afgelopen jaren geteisterd door een groot aantal kleine en grote verbouwingen en ingrepen, er lijkt geen einde aan te komen. Elke ingreep was binnen redelijke grenzen nog acceptabel. De som der ingrepen heeft echter een veel te grote aanslag gepleegd op dit monument. Een nog verdere aantasting is niet acceptabel. Het is nog niet duidelijk hoe de wegenstructuur rondom de begraafplaats aan het Keern gesitueerd gaat worden. Oud Hoorn spreekt de wens uit dat dit monument zijn karakter en vorm kan blijven behouden.

De Vereniging Oud Hoorn stelt voor om op korte termijn een historisch onderzoek te laten uitvoeren voor het gehele plangebied zodat aan de hand van een historische kwaliteitskaart inzicht verkregen wordt in de aanwezige en de verdwenen historische elementen en structuren. Aan de hand daarvan kan een aparte ontwikkelingsstrategie geformuleerd worden die tot doel heeft de historische kwaliteit te versterken en die tegelijk ruimte biedt aan nieuwe bouwmassa's. Begin hier tijdig mee, zodat deze werkzaamheden de uitvoering niet zullen frustreren.

Ten slotte

De huidige crisis is meer dan alleen een financiële crisis, het is ook een grote crisis in de vastgoedmarkt. Er staat in Nederland heel veel kantoorruimte leeg en de hoeveelheid ongebruikte winkelruimte blijft groeien, ook in Hoorn is dat duidelijk waarneembaar. Onze stedenbouwers blijven het tekenbord echter nog steeds als Utopia inkleuren in plaats dat gezocht wordt naar een versterking en verbetering van onze stad die haalbaar is. Om die haalbaarheid enigszins te kunnen inschatten zal er meer moeten gebeuren dan een paar studenten aan het werk te zetten. Er wordt helaas geen perspectief geboden voor een andere ontwikkeling. Het beoogde plan is onwerkkelijk en zal enerzijds het winkelbestand in de Hoornse binnenstad gaan ontwrichten en anderzijds de gemeentebegroting onevenredig zwaar gaan belasten. Dit is een tekentafelplan van stedenbouwers en niet een plan voor bewoners en ondernemers. Er is onvoldoende op de stad gestudeerd: money for nothing.