



# Rechtmatigheid besluitvorming

## Distriport



- Ontwikkelen regionaal bedrijventerrein
- Potentie infrastructuur/knopen
- Aanpassing infrastructuur
- Locatie windturbines



---

# Rechtmatigheid besluitvorming

## Distriport

### Onderzoek Rekenkamercommissie Koggenland

17 mei 2013

(kaart op de kافت, locatie regionaal bedrijventerrein Distriport volgens ontwerp-intergemeentelijk structuurplan OWO 2005)

De Rekenkamercommissie Koggenland is bij de uitvoering van het onderzoek ondersteund door RIGO Research en Advies (drs. G. Keers en ir. R. De Wildt)

# Inhoud

<b>1</b>	<b>Kader en onderzoeksvragen</b>	<b>1</b>
1.1	Kader	
1.2	Vraagstelling	
1.3	Aanpak van het onderzoek	
1.4	Leeswijzer	
<b>2</b>	<b>Beantwoording van de onderzoeksvragen</b>	<b>5</b>
2.1	Aanleiding en doel	
2.2	Rol van de raad	
2.3	Rol van het college	
2.4	Rechtmatigheid	
2.5	Financieel risico	
<b>3</b>	<b>Conclusies en aanbevelingen</b>	<b>39</b>
3.1	Conclusies	
3.2	Aanbevelingen	
	<b>Bijlage 1 De planontwikkeling in fasen</b>	<b>54</b>
	B-1-1 Voorgeschiedenis van Groot Hoorn naar HES: 1970-2000	
	B 1-2 Het streekplan Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord	
	B 1-3 OWO structuurplan en fusie Obdam en Wester-Koggenland	
	B 1-4 Bestemmingsplan en exploitatieplan	
	B 1-5 Uitvoering bestemmingsplan	
	<b>Bijlage 2 Opzet onderzoek Rekenkamer-commissie Koggenland</b>	<b>101</b>
	<b>Bijlage 3 Gesprek met en documenten van Berkhout is Boos</b>	<b>103</b>

# 1 Kader en onderzoeksvragen

## 1.1 Kader

Distriport is een regionaal bedrijventerrein van circa 150 ha, waarvan 50 ha voor natuur aan de A 7 in de gemeente Koggenland. De locatie, aanvankelijk Jaagweg genaamd, is op 25 oktober 2004 in het provinciale streekplan Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord voor de periode 2004-2014 opgenomen als bedrijventerrein. De eerste ideeën voor een regionaal bedrijventerrein in West-Friesland zijn van voor 2004. Het bestemmingsplan Distriport is 8 februari 2010 door de gemeenteraad van Koggenland vastgesteld.

Er waren diverse bezwaren van maatschappelijke belangengroepen en burgers. Vijf hebben hun bezwaar in het kader van de bestemmingsplanprocedure aanhangig gemaakt bij de Raad van State. Op 4 april 2012 heeft de Raad van State uitspraak gedaan, in belangrijke mate ten gunste van de gemeente Koggenland, waardoor met de uitvoering van het grootste plandeel (circa 63 ha uit te geven terrein) een aanvang kan worden gemaakt. De Raad van State heeft echter fase IV van het bestemmingsplan afgekeurd, omdat de fase IV meer dan 10 jaar na de vaststellingsdatum van het bestemmingsplan zal worden gerealiseerd.



Het geplande bedrijventerrein Distriport is gelegen aan de A7 ten zuiden van de kern Berkhout. In het bestemmingsplan 'Distriport Noord-Holland' is voor het bedrijvenpark veel ruimte voor groen. Van de totale oppervlakte van 150 hectare wordt 50 ha gereserveerd voor natuur. Voor de infrastructuur wordt 20 hectare gebruikt, waarna 78 hectare overblijft voor uit te geven kavels. Naast grote kavels zijn er ook kleinere kavels bestemd voor lokale ondernemers en is er ruimte gereserveerd voor solitaire

kantoren zonder baliefunctie. Het bedrijvenpark wordt gerealiseerd door Distriport Noord-Holland CV/BV, een samenwerking tussen De Peyler Projektontwikkeling B.V. (inmiddels Ooms Bouw en Ontwikkeling B.V.), Zeeman Vastgoed B.V. en NHN Vastgoed B.V.

Distriport komt ter sprake in het onderzoeksrapport “Ondernemend bestuur” over de bestuurscultuur van de provincie Noord-Holland in de periode 2003-2011, dat op 31 oktober 2012 is uitgebracht aan Provinciale Staten. Dit richt zich vooral op de fiscale constructie waarbij de provincie grond heeft ingekocht van ontwikkelaars met het doel deze weer aan hen terug te verkopen. De ‘sideletter’ die daarbij is opgesteld was mede aanleiding voor het externe onderzoeksrapport “Ondernemend bestuur”.

Op 5 november 2012 heeft de gemeenteraad van Koggenland aan zijn rekenkamercommissie gevraagd onderzoek te doen naar de rechtmatigheid van het proces van besluitvorming rond het bestemmingsplan Distriport. Daartoe heeft de rekenkamercommissie een onderzoeksopzet opgesteld, waarin het kader van het rechtmatigheidsonderzoek is uitgewerkt, het onderzoeksdoel is beschreven en een centrale vraagstelling en deelvragen zijn geformuleerd.

De rekenkamercommissie van Koggenland heeft RIGO Research en Advies gevraagd bij het onderzoek ondersteuning te verlenen, ten behoeve van de dossieranalyse en gesprekken met betrokkenen.

## 1.2 Vraagstelling

De centrale vraagstelling voor het onderzoek is door de rekenkamercommissie als volgt geformuleerd:

*Is aan alle geldende wettelijke en bestuurlijke eisen voldaan bij de totstandkoming van het bestemmingsplan Distriport en is de raad tijdig en volledig voorzien van alle informatie om bij de vaststelling van het bestemmingsplan de juiste afwegingen te kunnen maken ten aanzien van haar kaderstellende en controlerende rol?*

Deze vraagstelling is uitgewerkt in 16 deelvragen:

### **Aanleiding en doel**

- *Door welke partijen is het bedrijventerrein Distriport als een gewenste ontwikkeling gekenschetst en wie hebben het plan geïnitieerd?*
- *Wat is het procesverloop (welke stappen zijn op welk moment gezet door welke partijen met welk doel) tot op heden met betrekking tot het bedrijventerrein Distriport?*
- *Met welk doel is het bestemmingsplan Distriport opgesteld en zijn alternatieven overwogen om dat doel te bereiken?*
- *Kan in redelijke mate verwacht worden dat het doel gerealiseerd wordt en zijn voldoende meetpunten geformuleerd om dit aantoonbaar te maken?*
- *Zijn bij het in gang zetten van de bestemmingsplanprocedure noodzakelijke en voldoende voorwaarden gedefinieerd en zijn de risico's in voldoende mate in kaart gebracht?*

### **Rol van de raad**

- *Op welke momenten en in welke fasen is de raad gedurende het procesverloop geïnformeerd over de plannen met betrekking tot het bedrijventerrein Distriport?*
- *Welke kaders heeft de raad gesteld bij de ontwikkeling van de totstandkoming van het bedrijventerrein Distriport?*

- *Op welke momenten en in welke fasen heeft de raad gesproken over proces van besluitvorming rond het bestemmingsplan Distriport en over welke informatie beschikte de raad op elk moment?*
- *Heeft de raad rondom het bestemmingsplan Distriport tijdig over de juiste en volledige informatie beschikt, om haar controlerende en besluitvormende taak te kunnen uitvoeren.*

#### **Rol van het college**

- *Op welke momenten, in welke fasen en in welke hoedanigheid is het college gedurende het procesverloop betrokken bij geweest bij de plannen met betrekking tot het bedrijventerrein Distriport?*
- *Op welke momenten en welke fasen heeft het college de raad geïnformeerd over ontwikkelingen met betrekking tot het bedrijventerrein Distriport?*
- *Hoe heeft het college zich ervan vergewist dat de raad in het proces rondom het bestemmingsplan Distriport tijdig over de juiste en volledige informatie kon beschikken om haar controlerende en besluitvormende taak te kunnen uitvoeren?*

#### **Rechtmatigheid**

- *Aan welke wettelijke en bestuurlijke eisen heeft de procedure van de totstandkoming van het bestemmingsplan Distriport moeten voldoen en heeft de procedure daaraan voldaan?*
- *Is er van deze procedure afgeweken en zo ja in welke mate, in welke vorm en om welke redenen en is de raad tijdig en volledig hiervan in kennis gesteld?*
- *Heeft het college gehandeld binnen de kaders die door raad zijn gesteld bij de totstandkoming van het bedrijventerrein Distriport?*

#### **Financieel risico**

- *Loopt de gemeente Koggenland op grond van eerder gemaakte afspraken / toezeggingen enig financieel risico bij het wel of niet doorgaan van bepaalde (toekomstige) ontwikkelingen?<sup>1</sup>*

### **1.3 Aanpak van het onderzoek**

Het onderzoek naar de rechtmatigheid van het bestemmingsplan Distriport, dat antwoord moet geven op de gestelde vragen, is in vijf stappen aangepakt.

1. Allereerst is een normenkader uitgewerkt dat dient om de besluitvorming te toetsen.
2. Vervolgens is een eerste dossieranalyse uitgevoerd voor een chronologisch overzicht van de besluitvorming. Uit dit feitenrelaas zijn voor de verdere dossieranalyse de belangrijkste elementen in de besluitvorming geselecteerd, zodat het onderzoek sterker is gefocust op de belangrijkste risico's met betrekking tot de rechtmatigheid.
3. Daarna is de dossieranalyse verder gericht uitgevoerd voor de beantwoording van de onderzoeksvragen.
4. Daaropvolgend zijn interviews gehouden ter controle en aanvulling van de bevindingen uit de dossieranalyse. De interviewverslagen zijn ter verificatie voorgelegd aan de geïnterviewden.
5. Tot slot is deze rapportage opgesteld met de bevindingen uit voorgaande stappen en met de conclusies en aanbevelingen.

<sup>1</sup> De laatste vraag naar het mogelijk financiële risico moet worden gezien als een mogelijk gevolg van de wijze waarop het bestemmingsplan tot stand is gekomen. De problemen rond de grondoverdracht van provincie aan marktpartijen en het onthouden van goedkeuring van het exploitatieplan zijn hierbij op voorhand aanwijsbare zaken.

### Overzicht geïnterviewde personen

G. Vlaar (PvdA) en mw. A.M.H. Beek-Borsten (GBK), (oud-fractievoorzitters in gemeenteraad Wester-Koggenland 2004-2006)	H. Mels (adjunct directeur gemeente Koggenland en M. Neefjes (beleidsmedewerker RO en Economische Zaken gemeente Koggenland)
Mw. C. Schipper (VVD), mw. R. Sjerps (CDA, ook raads-lid Wester-Koggenland in de jaren 2004-2007)), W. Bijman (CDA), J. Broers (PvdA), R. Klok (GBK), K. Knijn (CDA), J. Mollet (Oké, ook fractievoorzitter in de jaren 2004-2007) , J. Zwagerman (VVD) (raadsleden/ fractie-voorzitters in gemeenteraad Koggenland 2007-2013)	B. Cozijnsen (ONHN), J. Buisman (Ooms Bouw & Ontwikkeling), B. Bommer (Zeeman vastgoed)
J.T. Wijnker (Wethouder, gemeente Koggenland vanaf 2007; in 2004-2007 fractievoorzitter VVD)	J. van Run (gedeputeerde Economische Zaken en Personeel & Organisatie, provincie Noord-Holland)
Mw. L. Sipkes (burgemeester Koggenland vanaf 2007, in 2004-2007 waarnemend burgemeester Wester-Koggenland)	Mw. A. Vethman, Mw. A. Wood, W. van der Oord, J. Pronk (Berkhout is Boos)

De geschiedenis van Distriport beslaat een periode van bijna 10 jaar, rekenend vanaf het ontwerp-streekplan voor Noord-Holland Noord (Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord. In deze periode hebben de raad en het college van (Wester-) Koggenland veelvuldig met elkaar en met andere partijen overlegd en is een omvangrijk dossier gegroeid. Deze rapportage concentreert zich op de rol van raad en college en op de hoofdlijn, de belangrijke onderdelen in de besluitvorming.

#### 1.4 Leeswijzer

De onderzoeksvragen worden in hoofdstuk 2 per vraag beantwoord, verdeeld over 5 thema's.

In hoofdstuk 3 volgen de conclusies en aanbevelingen.

De nadere onderbouwing is opgenomen in bijlage 1 met beschrijving van het feitenre-laas van de planontwikkeling van Distriport.

Bijlage 2 geeft de onderzoeksopzet van de Rekenkamercommissie Koggenland.

Bijlage 3 bevat het gespreksverslag met Berkhout is Boos en de documenten die vóór en tijdens het gesprek voor het onderzoek beschikbaar zijn gesteld.

## 2 Beantwoording van de onderzoeksvragen

De 16 deelvragen van het onderzoek worden hier beantwoord, onderverdeeld naar 5 paragrafen: aanleiding en doel, rol van de raad, rol van het college, rechtmatigheid en financieel risico. In de beantwoording streven we naar beknoptheid, waar dat mogelijk is. De periode 2004-2007 heeft in de beantwoording meer gewicht gekregen, omdat de betrokkenheid van de gemeenteraad en het college van B&W bij de besluitvorming in die periode groter was dan bij de uitwerking van het beleid tot het deels goedgekeurde bestemmingsplan in de periode daarna.

### 2.1 Aanleiding en doel

**Vraag 1: Door welke partijen is het bedrijventerrein Distriport als een gewenste ontwikkeling gekenschetst en wie hebben het plan geïnitieerd?**

#### Normen

De WRO (Wet op de Ruimtelijke Ordening) schrijft niet voor welke partij een planvoorstel mag initiëren. Dit kan een burger zijn, of een bedrijf of een (belangen)organisatie of overheden zelf (wethouder, raadslid of ambtenaar, of ingeschakeld extern bureau). De voorstellen (of alternatieven ervan) moeten wel in de WRO-procedures worden ingebracht (via zienswijzen, of planvoorstellen aan raadsleden, etc. Dit kan vooraf of gedurende de procedure van een structuurvisie of bestemmingsplan gebeuren (initiatief van de gemeente of burgers) of bij de provincie bij een streekplan (provinciale structuurvisie, volgens WRO 2008).

Bij het bedrijventerrein Distriport zijn er mogelijke meerdere partijen die Distriport als een gewenste ontwikkeling zagen.

#### Het ontwerp-streekplan Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord van 2003

De provincie heeft in het ontwerp-streekplan in 2003 het gebied van het latere Distriport benoemd als 'uitsluitingsgebied' voor verstedelijking, vanwege landschappelijke waarden voor de planperiode 2004-2014. Maar voor de periode na 2014 wordt wel een zoekgebied aangegeven voor een regionaal bedrijventerrein bij voorkeur langs de westzijde van de A7, zonder nadere plaatsbepaling. Er zou tijdig gezocht worden naar een geschikte locatie. De locatie tussen Avenhorn en de A7 zou daarbij worden betrokken.

Het ontwerp-streekplan had voor de behoefte aan regionale bedrijventerrein in de periode 2004-2014 een grote strook bedrijventerrein ten noorden langs de Westfrisiaweg op het oog: van Wognum tot Zwaagdijk-oost (Wervershoof). Deze lange strook betrof drie deelgebieden:

1. Westfrisia-Noord (WFN bij Wognum, nu Zevenhuis genaamd)) en
2. Westfrisia-Oost (WFO bij Wervershoof, Zwaagdijk-Oost)
3. Tussengebied WFN-WFO (alleen in ontwerp-streekplan in combinatie met WFN en WFO een grote nieuwe locatie).





Kaart West-Friesland met hoofdfuncties volgens het ontwerp-Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord (2003) Linkerzijde A7 de groene buffer tussen HAL en HES. Boven Hoorn begint de paarse strook richting Enkhuizen, het voorziene grote regionale bedrijventerrein (het westelijk deel is Westfriesland-Noord/Zevenhuis. Net buiten West-Friesland is ten westen van Medemblik het bedrijventerrein Agriport A7 aangegeven (ook paars gekleurd), voor de behoefte aan bedrijventerrein in de Kop van Noord-Holland.

Vanuit de gemeente Hoorn en het georganiseerde bedrijfsleven in West-Friesland werd de voorkeur gegeven aan minder bedrijventerrein langs de Westfrisiaweg (minder bereikbaar en landschap openhouden) en een tweede locatie voor een regionaal bedrijventerrein langs de A7 in Wester-Koggenland:<sup>2</sup>

- a) De Leekerlanden ("Hoorn West")
- b) Jaagweg/Distriport (tussendoor ook Vredemaker-Oost-Oost genaamd)

De gemeente Hoorn en het bedrijfsleven vonden De Leekerlanden het meest geschikt vanwege de ontsluiting en ligging nabij Hoorn. Anders, indien de gemeente Wester-Koggenland dit om landschappelijke redenen wilde behouden, zou de locatie Jaagweg een goede optie zijn.

Binnen de regio West-Friesland zijn er voor de locatie Jaagweg/Distriport geen alternatieven aan de orde geweest. De Leekerlanden en het aanvankelijke provinciale voorstel de strook ten noorden langs de Westfrisiaweg waren eerder in beeld en zijn als ongeschikt beoordeeld. De locatie Jaagweg/Distriport was daarvoor zelf het alternatief.

De locatie Distriport is voorgesteld door de gemeente Hoorn (tweede keus na De Leekerlanden). De locatie kreeg ook de 'tweede' voorkeur van het georganiseerde bedrijfsleven in West-Friesland. Deze partijen en ook de provincie wisten dat de gemeente Wester-Koggenland De Leekerlanden groen wilde houden. Een locatie in Wester-Koggenland kreeg de voorkeur ten opzichte van de grote locatie van de bedrijventrook langs de Westfrisiaweg, omdat deze strook een deel open landschap dicht maakte. Betrokken gemeenten wilden ook niet meewerken aan een dergelijk terrein (waaronder Wognum). Het bedrijfsleven keek vooral naar het westen, omdat daar een goed bereikbaar bedrijventerrein kon worden aangelegd (langs de bestaande A7), terwijl voor de aangewezen bedrijventrook langs de Westfrisiaweg in het ontwerp-streekplan een goede ontsluiting pas zou ontstaan als de verdubbeling van deze pro-

<sup>2</sup> Voor de bronnen wordt hier en ook voor het vervolg verwezen naar bijlage 1 De planontwikkeling in fasen, met het feitenrelaas. Bij een aanvulling wordt de bron wel genoemd.

vinciale weg N302 zou zijn gerealiseerd. De ambitie was de regionale werkgelegenheid te verbeteren voor een betere woon-werkbalans in West-Friesland.

Bovenregionale werkgelegenheid was daarvoor ook van betekenis. Een goed bereikbare locatie bij de A7 was zowel voor regionale als bovenregionale bedrijven belangrijk. De keuze ging dan vooral tussen Westfrisia Noord en Jaagweg (of De Leekerlanden).

Ten tijde van de locatiekeuze was bestuurlijk medewerking van de betrokken gemeenten met een mogelijke regionale bedrijvenlocatie onzeker. De provincie hield na het ontwerp-streekplan in feite alles zo lang mogelijk open en koos daarna voor een locatie in een gemeente die de bereidheid tot medewerking had aangegeven - Westerkoggenland, weliswaar onder duidelijk voorwaarden - en waar veel andere betrokken partijen ook voorkeur aan hadden gegeven.

**Voorwaarden van de gemeente Westerkoggenland voor medewerking aan de locatie Jaagweg als regionaal bedrijventerrein, 17 maart 2004**

Het college van Westerkoggenland beraadde zich op 17 maart over de informatie van de provincie verkregen op de werkbijeenkomst van 12 maart. De druk voor een regionaal bedrijventerrein op het grondgebied van Westerkoggenland zou wel eens groot kunnen worden. Het college wilde in dat kader regie houden.

*“B&W zijn bereid mee te denken waarbij de volgende voorwaarden dienen te worden gesteld:*

1. *Westfrisia-terrein, dan eerst 100 ha Wognum ten noorden van de Westfrisiaweg en WFO-terrein.*
2. *Akkoord met groene buffer tussen 100 ha Wognum en WFO-terrein.*
3. *Als na 1 blijkt dat de behoefte aan regionaal bedrijventerrein nog aanwezig is dan zou medewerking aan situering van een bedrijventerrein op het grondgebied van Westerkoggenland overwogen kunnen worden mits:*
  - a. *Dit in het zuiden van de gemeente (Jaagweg/A7) wordt gesitueerd.*
  - b. *Leekerlanden groen blijven.*
  - c. *Dit niet leidt tot grenscorrectie.*
  - d. *Gemeente Westerkoggenland initiatief houdt en zo mogelijk ontwikkelt.*
  - e. *Zo mogelijk Wet Voorkeursrecht Gemeenten wordt ingezet.*
  - f. *Vooraf zekerheid over a. t/m. e kan worden verkregen voordat zaken naar buiten en dus ook bij projectontwikkelaars terecht komen.”*

Het college heeft zijn voornemen op 17 maart na afloop van de komende vergadering van de commissie Grondgebied de raad vertrouwelijk mededelingen te doen over dit collegestandpunt uitgevoerd en de raad is daarmee akkoord gegaan.

Voor de keuze van een goed gelegen bereikbaar bedrijventerrein viel Westfrisia-Noord voor het nemen van een besluit af, omdat de gemeente Wognum niet wilde meewerken aan de ontwikkeling van dit terrein op zijn grondgebied. De provincie koos er voor Jaagweg gepland voor de periode na 2014 naar voren te halen, en het omgekeerde te doen met Westfrisia-Noord.

Distriport kende geen alternatieve locaties: Distriport zelf was de alternatieve locatie, nadat andere kandidaten waren afgefallen voor de periode 2004-2014. In het debat over het streekplan in Provinciale Staten op 10 en 25 oktober heeft een Statenlid nog wel een locatie langs de Westfrisiaweg tussen Hoorn en Enkhuizen als alternatief genoemd, vergelijkbaar

met het voorstel uit het ontwerp-streekplan, maar daar is verder nauwelijks door Provinciale Staten op ingegaan.

#### **Het streekplan in de vergadering van Provinciale Staten op 10 en 25 oktober 2004**

Gedeputeerde Staten (GS) hadden naar aanleiding van zienswijzen op het ontwerp-streekplan in de Nota van beantwoording Distriport (toen nog het regionale bedrijventerrein bij de Jaagweg aan de westkant van de A7) als het regionale bedrijventerrein in West-Friesland voorgesteld voor de periode 2004-2014. Daarna zou het bedrijventerrein Westfrisia-Noord in Wognum in beeld komen.

De motivering van GS voor de keuze van Jaagweg was volgens gedeputeerde Meijdam op vergadering van PS (Provinciale Staten) op 10 oktober de volgende. *“Bij de zienswijzen die zijn ingebracht, is van diverse kanten het nadrukkelijke verzoek gedaan om na te denken over een bedrijvenlocatie langs de A7.”* Distriport bleek een centraal gelegen en goed ontsloten terrein langs de A7, Wester-Koggenland had bovendien aan GS aangegeven de mogelijkheid te zien draagvlak voor de locatie Jaagweg te creëren, als het zeer waardevolle deel van De Leekerlanden duurzaam werd gevrijwaard van verstedelijking.

GS had vervolgens gemerkt dat er bijval was voor de locatiekeuze Jaagweg en deze opgenomen op de streekplankaart. Omdat de locatie Jaagweg in een kostbaar deel van de provincie lag waar GS zorgvuldig mee wilden omgaan, hadden GS een aantal randvoorwaarden aan de realisering van het bedrijventerrein Jaagweg verbonden, zoals realisatie van een ecologische zone en zorgvuldige landschappelijke inpassing.

De voorwaarden die gemeente Wester-Koggenland had gesteld aan Distriport werden evenwel niet genoemd, in het gehele debat op 10 en 25 oktober 2004 niet. De door de gedeputeerde genoemde zienswijzen waren afkomstig van vrijwel alle organisaties van het bedrijfsleven en 10 van de 12 gemeenten uit de regio, zo blijkt uit zienswijzen van deze betrokkenen. Het draagvlak van de gemeenten uit de regio kwam in het debat wel aan de orde. Er werd wel de vraag gesteld of een brief van gemeenten wijst op veel draagvlak. Wognum deed niet mee aan de brief van de 10 regiogemeenten. De gemeenteraad van Wognum had besloten dat de ontwikkeling van het regionaal terrein Westfrisia-Noord niet aan de orde kon zijn vóór 2014 (mede omdat de Westfrisiaweg op die hoogte voor 2014 niet in capaciteit zou zijn vergroot). Dit was een nieuw gegeven voor de besluitvorming in PS. De in het streekplan voorgestelde locatie Westfrisia-Noord, was het westelijk deel van een veel groter terrein dat zou doorlopen tot en met Westfrisia-Oost, dat in het ontwerp-streekplan voorzien was in 2004-2014. Omdat die grote locatie onvoldoende draagvlak had kregen bij betrokken gemeenten was er een alternatief nodig voor 2004-2014 om in de regionale behoefte aan met name regionaal bedrijventerrein te voorzien.

De geplande regionale en lokale bedrijventerrein in geheel Noord-Holland in het streekplan waren volgens de toelichting van GS op 11 oktober 2004 zeer belangrijk voor de ontwikkeling van de werkgelegenheid en de ambitie om de woon-werkbalans te verbeteren (er was veel pendel naar Amsterdam e.o.) Het aanbod van bedrijventerrein was daarvoor het belangrijkste sturingsinstrument voor de provincie. Regionale samenwerking en regionale bedrijventerrein moesten versnippering van bedrijventerreinen bij de afzonderlijke gemeenten tegengaan. Daarom 70% regionaal en 30% lokaal bedrijventerrein voorgesteld.

In Provinciale Staten was er veel kritiek op de grote hoeveelheid bedrijventerrein die er in Noord-Holland-Noord in het streekplan werd voorzien voor 2004-2014. Er was bovendien veel leegstand van bedrijfsgebouwen. Er was ook onvoldoende beleid voorgesteld meer binnenstedelijk in de behoefte aan bedrijventerreinen te voorzien (herstructurering van verouderde bedrijventerreinen). Ook was er een slag te maken in zuiniger ruimtegebruik (intensivering van het ruimtegebruik) om minder nieuw bedrijventerrein te hoeven aanleggen.

De voorgestelde locatie Distriport werd door enkele fracties ook geen fraaie oplossing gevonden van-

wege het aantasten van de groene buffer tussen HES en HAL. Het voorstel – dat als een duveltje uit een doosje in het streekplan gekomen – was ook in tegenspraak met de bandstadgedachte van HES.<sup>3</sup> De heer Berkhout (D'66) stelde nog voor als alternatief voor Distriport nog een locatie in het HES-gebied zelf te zoeken tussen de N23 en de spoorweg Hoorn-Enkhuizen, waar met 600 ha ruim voldoende ruimte voor een groot regionaal bedrijventerrein was. Dit alternatief kreeg weinig bijval omdat er dan meer milieuoverlast zou ontstaan van congestie op de Westfriisiaweg tussen Hoorn en Enkhuizen en van ongewenste menging van bedrijventerrein met woongebieden. Gedeputeerde Schipper gaf aan dat daarom GS ook met de locatie Jaagweg waren gekomen. Dat zou de heer Berkhout juist moeten aanspreken. Visser (PvdA) reageerde: *“Nu moet u oppassen, want anders wordt Berkhout boos”*.

De heer Berkhout: *“Er is inderdaad een club die daar heel druk mee bezig is. Ik heb zelden mijn naam zo vaak gezien, maar dan bleek het toch niet over mij gaan.”*

Een andere reden om het alternatief van heer Berkhout (D'66) niet verder mee te nemen was dat er onvoldoende middelen beschikbaar waren om de Westfriisiaweg bij Hoorn in capaciteit te verdubbelen. De kritiek van verschillende fracties in de PS op de voorstellen van GS gaf aanleiding tot diverse moties en amendementen over bedrijventerreinen in het streekplan. Over de meeste moties zou in de volgende vergadering van PS op 25 oktober 2004 worden gestemd. De vergadering van 10 oktober werd geschorst. Het agendapunt had meer tijd gekost dan gepland. De voorzitter: *“We zien elkaar over 14 dagen weer. In wens u in de tussentijd veel wijsheid toe.”*

Tussentijds vond er overleg plaats tussen fracties uit PS en GS. Belangrijkste resultaat was een compromis in zake de bedrijventerreinen in Noord-Holland-Noord.

Er werden enkele bedrijventerreinen uit het streekplan gehaald (zoals bij Heerhugowaard en Langedijk) en de norm voor intensiever ruimtegebruik op bedrijventerreinen werd verhoogd van 10% naar 15%. Voor West-Friesland bleef Distriport wel het regionale bedrijventerrein voor de streekplanperiode 2004-2014. Daar hadden met name de fracties van D66 en Groen Links wel moeite mee, maar daar stonden de genoemde verbeterpunten in het streekplan tegenover. Er werd op 25 oktober toch nog voor de bedrijventerreinen in West-Friesland amendement 8-23 voorgesteld om Westfriesland Noord niet aan te leggen en te reserveren voor na 2014. De overweging van amendement 8-23 was: de locatie Jaagweg als enige regionaal bedrijventerrein in 2004-2014 aanwijzen is van belang *“om versnippering van bedrijventerreinen tegengaan”* en *“voorkomen dient te worden dat een overcapaciteit aan bedrijventerreinen beschikbaar is in relatie tot de actuele vraag.”* Het gevraagde besluit is Jaagweg geheel tot ontwikkeling te brengen en Westfriesland-Noord te schrappen voor de periode 2004-2014 en te wijzigen in een ruimtelijke reservering na 2014. Dit amendement is door PS aangenomen.

Om Distriport voor partijen aanvaardbaar te maken werden er in motie 8-32 kwaliteitseisen gesteld voor een milieuduurzaam bedrijventerrein met landschappelijke inpassing met groene buffers en 15% intensiever grondgebruik door bedrijven dan de door GS voorgestelde 10%. En werd De Leekerlanden gevrijwaard van bebouwing. Motie 8-32 is ook aangenomen.

Voorgesteld werd ook de regiovisies door lagere overheden tot stand te laten komen met voldoende draagvlak binnen de gemeenten (amendement 8-24, was motie 8-24). GS wordt met motie 8-18 (gewijzigd) verzocht najaar 2005 een overzicht te geven van alle regionale en lokale bedrijventerreinen in Noord-Holland-Noord aan PS te verschaffen met daarbij aangegeven wat de stand van zaken is met betrekking tot deze bedrijventerreinen, het percentage leegstand en de reden van leegstand. Amendement 8-12 vroeg om de streefverhouding 70% regionaal bedrijventerrein en 30% lokaal bedrijventerrein te veranderen in 60% regionaal en 40% lokaal. Dit moest meer recht doen aan de sociaal economische

<sup>3</sup> De bandstadgedachte is een verstedelijkingsconcept voor het gebied Hoorn- Enkhuizen, waarbij nieuwe woon- en werklocaties en recreatieve voorzieningen worden gesitueerd langs de bestaande infrastructuur tussen Hoorn en Enkhuizen, met groene buffers er tussen (zie bijlage 1, paragraaf 1.1). Het bandstadconcept was al eerder opgenomen in een uitwerking van het streekplan van 1994.

sche uitstraling van bedrijven voor klein-stedelijke gebieden. Amendement 8-24 en 8-12 en motie 8-18 (gewijzigd) zijn eveneens aangenomen.



Definitieve streekplankaart Noord-Holland Noord vastgesteld op 25 oktober 2004: Jaagweg als regionaal bedrijventerrein zoals vastgesteld in de periode 2004 tot 2014, Westfriesland-Noord na 2014. Het ontwerp-streekplan beoogde een regionaal bedrijventerrein in een strook vanaf Westfriesland Noord langs de N302 naar Wervershoof. Daar is alleen Westfriesland-Noord van overgebleven, maar dan na 2014; en is voor 2004-2014 Jaagweg-Distriport voor in de plaats gekomen.

#### **Gemeente ‘onder druk gezet’ onvoldoende onderbouwd?**

Berkhout is Boos heeft bij deze vraag in dit onderzoek aangegeven dat de toenmalige gemeente Wester-Koggenland heeft gezegd dat de gemeente onder druk is gezet. Maar dat daarvoor onvoldoende onderbouwing is gegeven door de gemeente.

Uit het feitenrelaas van dit onderzoek blijkt dat de druk primair uit de regio West-Friesland is gekomen: van gemeenten, Hoorn in het bijzonder, en het regionale bedrijfsleven. Door de provincie voorgestelde locaties in het ontwerp-streekplan kregen onvoldoende draagvlak van betreffende partijen. De daarvan overgebleven deellocatie Westfriesland-Noord bleek vervolgens op weerstand van de gemeente Wognum te stuiten. Jaagweg/Distriport kwam als alternatieve locatie naar voren, waarvan het zoekgebied als in het ontwerp-streekplan was aangegeven voor de periode na 2014. Koggenland was onder bepaalde voorwaarden met de keuze voor Jaagweg/Distriport bereid geweest mee te werken. Belangrijk was eerst Westfriesland-Noord, daarna pas Jaagweg/Distriport. Aan een andere voorwaarde van behoud van De Leekerlanden is wel door de provincie voldaan. De gemeente had in 2003 al fusieplannen met Obdam en wilde daarbij bij een medewerking aan Jaagweg/Distriport geen grenscorrectie waarbij de locatie aan Hoorn zou worden toegewezen. Dit was door Hoorn al als wens kenbaar gemaakt.

Onduidelijk is in hoeverre de provincie ook druk heeft uitgeoefend met het wijzen op de mogelijkheid van een bestuurlijke aanwijzing die gemeente zou verplichten een bestemmingsplan voor het terrein te maken (WRO). Maar voor de toepassing daarvan zou Jaagweg als bedrijventerrein toch eerst in het streekplan moeten staan.

Bij de vaststelling van het streekplan was er sprake van een compromis binnen PS. Daarbij kon de provincie niet aan alle voorwaarden van Wester-Koggenland voldoen. Onzeker was wat de reactie van de gemeente zou zijn. De reactie was uitgesproken negatief. De WVG (Wet Voorkeursrecht Gemeenten) werd er op 13 januari 2005 door de gemeenteraad op voorstel van het college van de locatie gehaald, als teken dat de gemeente niet verder wilde meewerken het bestemmingsplan Jaagweg te ontwikkelen en te realiseren.

Het besluit tot toepassing van de WVG ( 1 juli 2004) was ingegeven door het feit dat GS in hun voorstel tot vaststelling van het streekplan uitgingen van de noodzakelijke behoefte aan bedrijventerrein voor de regio van bedrijventerrein Westfrisia-Noord en bedrijventerrein Jaagweg. De primaire reden tot intrekking was dat 'tot verbijstering' van de gemeente PS het streekplan gewijzigd hadden vastgesteld. Het college van Wester-Koggenland stelde in het raadsvoorstel 13 januari 2005: *"Het door PS aangenomen amendement kan onzerzijds slechts tot de conclusie leiden dat ons aanbod voor de locatie Jaagweg niet nodig is geweest en derhalve ten onrechte tot stand is gekomen, omdat volstaan kan worden met de van meet af aan door GS in beeld gebrachte locatie Westfrisia-Noord. Met name om deze reden is de grondslag voor ons aanbod komen te vervallen en is een logische consequentie om het aanwijzingsbesluit ingevolge de Wet voorkeursrecht gemeente in te trekken."*

Een secundaire reden voor het intrekken van de WVG was PS-motie 8-32. Die motie zou ingrijpende gevolgen hebben en onzekerheid en onduidelijkheid scheppen, zowel in bestuurlijk als financieel opzicht ten aanzien van de mogelijke ontwikkeling van de locatie Jaagweg. Een aanvullende reden was dat tijdens overleg op 7 januari 2005 door twee leden van GS nog vergaande toezeggingen waarmee aan de primaire en secundaire reden tot intrekking in belangrijke mate tegemoet werd gekomen. Afgesproken was deze toezeggingen per fax op 10 januari aan het college zouden worden bevestigd door de provincie. De fax werd wel ontvangen, maar de afgesproken inhoud ontbrak. "De gevolgen kan en wil Wester-Koggenland niet langer voor haar rekening nemen," zo concludeerde het college voor het besluit de WVG in te trekken (raadvoorstel 13 januari).

Na een onderzoek van de regionale behoefte aan bedrijventerrein en een regionale bedrijventerreinvisie in juli 2005 ('rapport Baas'), dat door de gemeenteraad van Wester-Koggenland in oktober 2005 was goedgekeurd, werd de gemeentelijke medewerking aan het ontwikkelen van het bedrijventerrein weer opgepakt..

Onder dreiging van mogelijke grenscorrectie zegde Wester-Koggenland zijn medewerking aan Jaagweg weer toe, voorafgaand aan de behandeling van het wetsvoorstel voor de fusie in de Tweede Kamer op 7 en 12 juni 2006.<sup>4</sup>

Die bestuurlijk druk kwam weer van de kant van Hoorn en van sommige partijen in de Tweede Kamer. De provincie stond bij het fusiedebat aan de 'zijlijn'. Fusies moesten

<sup>4</sup> De samenhang met dit Kamerdebat wordt duidelijk uit het besluit dat de gemeenteraad van Wester-Koggenland op 8 juni, de dag erna nam: om het bedrijventerrein Jaagweg op te nemen in het intergemeentelijk structuurplan OWO, dit plan vast te stellen en het college opdracht te geven het bestemmingsplan te gaan maken.

van onderop van de gemeenten zelf komen. Maar voor de realisatie van het terrein had de provincie marktpartijen benaderd met de vraag om gronden in het Jaagweggebied aan te kopen, terwijl de gemeente dit vanwege het vastgestelde streekplan niet meer wilde.

De dreiging van toedeling van het gebied Jaagweg aan Hoorn was reëel. Hiervoor was een amendement ingediend bij het Wetsvoorstel in de Tweede Kamer. De fusie tussen Obdam en Wester-Koggenland tot Koggenland kon volgens het uitgangspunt 'onverdeeld overgaan', juist omdat de betrokken gemeenten aan de Tweede Kamer te kennen hadden gegeven mee te werken aan de realisatie van het bedrijventerrein Jaagweg. Hoorn had de Tweede Kamer om een grenscorrectie gevraagd. Dat deed Hoorn ook voor de het gebied voor bedrijventerrein Westfrisia-Noord op het grondgebied van Wognum, de gemeente wilde fuseren met Medemblik en Noorder-Koggenland.

In dezelfde vergadering van de Tweede Kamer werd bij amendement Fierens-Van Beek besloten dat Hoorn die gevraagde grenscorrectie wel kreeg. Wognum had te kennen gegeven niet mee te werken aan de realisatie van het regionale bedrijventerrein op zijn grondgebied.

Het kamerlid Van Beek maakte in het Kamerdebat van 7 juni 2006 duidelijk wat er speelde: *“Voor het voorstel voor samenvoeging van Wester-Koggenland en Obdam tot de gemeente Koggenland is geen alternatief. Het gaat dan ook goed. Er wordt fantastisch gewerkt aan de herindeling. Het ziet ernaar uit dat het een vloeiend proces is dat geheel van onderaf vorm wordt gegeven. Er speelt een discussie bij dit voorstel over de relatie met Hoorn, die zich concentreert op de ontwikkelingen rond de Jaagweg, het regionale industrieterrein. Ik heb lang zitten dubben of het verstandig is om een amendement in te dienen waarin de grond van het industrieterrein in handen komt van de gemeente Hoorn. Ik vind dat op basis van planologische overwegingen niet verstandig. Ik wil echter de zekerheid hebben dat na een "ja" van de Kamer tegen het herindelingsvoorstel de ontwikkelingen even dynamisch ter hand worden genomen als nu het geval is, zoals uit de laatste brieven blijkt. Het mag niet zo zijn dat provincie en gemeenten vervolgens het tempo terugschroeven.*

*Bij de totstandkoming van het terrein kan er een kink in de kabel komen. Een groot deel van de bezwaren uit de gemeente Berkhout zijn geen bezwaren tegen de herindeling, maar tegen de planologische ontwikkeling in het gebied. Die bezwaren moeten volgens de regels in de RO-procedure behandeld worden. Wij zouden het fijn vinden, te horen dat de minister het met ons eens is dat de provincie en de nieuwe gemeente Koggenland het project adequaat en in hetzelfde tempo aanpakken. Wij zouden het jammer vinden als er een grenscorrectie moet plaatsvinden. Die grens komt dan te liggen tussen het gebied Jaagweg-1, het regionale industrieterrein, en Jaagweg-2, het lokale industrieterrein. Planologisch is het echter veel beter als het terrein valt binnen de nieuwe gemeente Koggenland.”*

### **Alternatieven buiten de regio**

Buiten West-Friesland zijn in en na de discussie over het streekplan Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord locaties genoemd als alternatieven voor een locatie in Wester-Koggenland, vooral van de kant van Berkhout is Boos:

- a) Agriport in Wieringermeer
- b) Robbenplaat in Wieringermeer

- c) Baansteede-Noord in Purmerend
- d) Boekelermeer in Alkmaar

Deze locaties buiten West-Friesland zijn door de provincie in het streekplan aangewezen vanuit de verwachte behoefte aan bedrijventerreinen van betreffende regio's. Dit zijn dus niet direct alternatieven voor Distriport bij de behoefte-raming van toen. De provincie verwachtte wel enige concurrentie tussen een locatie langs de A7 in Wester-Koggenland en de locatie Robbenplaat aan de A7 in de Wieringermeer. Maar de onderlinge concurrentie zou met specialisatie van beide terrein (zoals bepaalde categorieën bedrijven maar op een van beide terreinen) beperkt kunnen blijven.

**Vraag 2: Wat is het procesverloop (welke stappen zijn op welk moment gezet door welke partijen met welk doel) tot op heden met betrekking tot het bedrijventerrein Distriport?**

Normen  
 Gebruikelijke stappen in het planvormingsproces voor de ontwikkeling van een locatie:  
 Ruimtelijk: streekplan, structuurvisie, bestemmingsplan, uitvoering bestemmingsplan. Organisatorisch: keuze voor vorm van grondbeleid, actief, PPS of faciliterend alleen met publieke rol en kostenverhaal).

Het feitenrelaas (zie bijlage 1) geeft een uitgebreid overzicht van het procesverloop. We beperken ons bij de beantwoording van deze vraag tot de hoofdpunten:

In de periode 2004-2006 is het terrein Jaagweg komen naar voren gekomen als de locatie voor een regionaal bedrijventerrein. Het initiatief daarvoor lag niet bij de gemeente Wester-Koggenland maar bij de gemeente Hoorn en een lobby uit het bedrijfsleven die door de provincie is overgenomen. De gemeente heeft aanvankelijk gekozen voor de beleidslijn om mee te werken onder voorwaarden, maar werd gebruskeerd door de uiteindelijke vaststelling van het Ontwikkelingsbeeld en de moties van Provinciale Staten (oktober 2004). Daarbij werd besloten het terrein Jaagweg als eerste te ontwikkelen tot regionaal bedrijventerrein in de periode voor 2014.

De gemeente reageerde hierop afwijzend: de WVG-aanwijzing werd begin januari 2005 opgeheven en de gemeente besloot voorlopig niets te doen. In 2005 vond vervolgens nader behoefteonderzoek plaats en kwam druk van de provincie en omliggende gemeenten om het terrein toch te ontwikkelen. In 2006 nam die druk verder toe, mede in het kader van het debat over de fusie van Wester-Koggenland en Obdam tot Koggenland. Zonder de toezegging van de gemeente om het terrein Jaagweg te ontwikkelen zou de Tweede Kamer zeer waarschijnlijk hebben besloten tot grenscorrectie om het terrein onder te brengen bij de gemeente Hoorn. De gemeente heeft er toen voor gekozen om expliciet in te stemmen met de ontwikkeling van het terrein, dit vast te leggen in het structuurplan en om een bestemmingsplan te gaan maken (juni 2006).

Parallel hieraan heeft de provincie bij marktpartijen in de regio gepeild of zij interesse hadden om de ontwikkeling van het terrein ter hand te nemen.



Na de fusie per 1-1-2007 zijn voorbereidingen gestart om het bestemmingsplan te maken. De provincie en de gemeenten in de regio hadden het Ontwikkelingsbedrijf Noord Holland Noord opgezet dat wilde meedoen in de ontwikkeling. Het nieuwe college van B&W van Koggenland legde in juni 2007 aan de gemeenteraad de optie voor om met deze partijen ieder voor een kwart deel te nemen in de grondexploitatie (PPS-constructie), waarbij de gemeente om fiscale redenen eerst de gronden zou overnemen van De Peyler en Zeeman. De raad besloot unaniem hier niet aan deel te nemen en zich te beperken tot faciliterend grondbeleid (alleen publiekrechtelijke verplichtingen).<sup>5</sup>

De provincie besloot direct daarop, nog in juni 2007, in de plaats van de gemeente te treden om de gronden over te nemen en via het Ontwikkelingsbedrijf NHN deel te nemen in de grondexploitatie samen met de twee projectontwikkelaars.

Daarop is een stuurgroep en projectgroep gevormd voor de planontwikkeling. De gemeente nam daarin deel ten behoeve van de publiekrechtelijke rol. Vervolgens is het plan uitgewerkt via een MER- en bestemmingsplanprocedure in de periode medio 2007-begin 2010. De raad heeft uitgangspunten en randvoorwaarden geformuleerd en is in verschillende stadia door het college op de hoogte gebracht van de stand van zaken in de planontwikkeling.

Na de constatering van omissies in het bestemmingsplan door het college zelf is het in september 2010 opnieuw ter visie gelegd.

Het bestemmingsplan is vooral door Berkhout is Boos bestreden bij de Raad van State, die het plan in april 2012 goedkeurde met uitzondering van fase IV en het exploitatieplan, mede op basis van een nader verweerschrift van de gemeente.

In 2011 besloot de provincie de grond niet terug te leveren aan de marktpartijen. Juridische procedures hierover lopen nog. Betrokken partijen hebben in afwachting van de uitspraak van de rechter verdere activiteiten voor realisatie van Distriport uitgesteld. De afloop hiervan zal ook gevolgen kunnen hebben voor de exploitatie-overeenkomst tussen Distriport en de gemeente Koggenland.

Recent heeft de provincie een nieuwe behoefteraming voor bedrijventerreinen gepubliceerd. Op basis daarvan zal nader overleg gevoerd worden met de gemeenten over aanpassingen in het ruimtelijk beleid die op grond daarvan nodig lijken te zijn.

### **Vraag 3: Met welk doel is het bestemmingsplan Distriport opgesteld en zijn alternatieven overwogen om dat doel te bereiken?**

#### **Normen**

Ten aanzien van een doelstelling wordt het SMART-principe als toets gehanteerd. Nut en noodzaak aantonen is een norm voor het bepalen van het doel.

<sup>5</sup> Berkhout is Boos geeft aan dat een Europese Aanbesteding nodig zou zijn om een ontwikkelaar voor het gebied te selecteren. Dat zou mogelijk het geval zijn bij een concessieverlening door de gemeente voor de projectontwikkeling. In dit geval is echter sprake van zelfrealisatie door de grondeigenaren.

## Doelen

Het primaire doel van het bestemmingplan Distriport is te voorzien in de behoefte aan regionale bedrijventerreinen in de regio West Friesland. De provincie Noord-Holland en de regio West-Friesland wilde als achterliggend doel de woon-werkbalans verbeteren door de bedrijvigheid te laten toenemen. Het voorzien in tijdig voldoende bedrijventerreinen in de regio was daarvoor het voornaamste beschikbare instrument. Dat was ook de gestelde opgave in het streekplan Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord voor 2004-2014.

Het bedrijventerrein Distriport met aanvankelijk ruimte voor 70 ha netto bedrijventerrein zou in de periode 2004-2014 gerealiseerd moeten worden (gemiddelde uitgifte 7 ha per jaar). Enkele jaren later is er nog 8 ha netto aan bedrijventerrein aan de opgave van Distriport toegevoegd voor de lokale behoefte aan bedrijventerrein (voor een tekort aan dit type terrein in de regio) (samen gemiddeld 7,8 ha per jaar). Dit was landschappelijk gezien volgens de gemeente de beste oplossing (beter dan nog een terrein elders) en kon in de ontwikkeling van één bestemmingsplan worden meegenomen.

Dit doel is SMART geformuleerd. Alternatieven voor de locatie zijn er niet geweest: de locatie was het alternatief voor andere locaties die voor dit doel in de besluitvorming waren betrokken (zie het antwoord op vraag 1).

Voor de behoefte aan bedrijventerreinen in Noord-Holland Noord (naar regio) was in 2003 onderzoek door Buck Consultants International gedaan in opdracht van de provincie. Dat was de onderbouwing voor het (ontwerp-) streekplan Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord. In 2005 is het behoefteonderzoek geactualiseerd specifiek voor de regio West Friesland. Dit onderzoek "Behoeftte aan bedrijventerreinen in West-Friesland" (ook bekend als rapport Baas, van 14 juli 2005, vastgesteld door de gemeenteraad Wester-Koggenland, 13 oktober 2005) kwam op een lagere behoefte aan regionaal terrein (laagste variant 84 ha netto aan regionaal terrein in 2004-2014).

Daarnaast zijn er secundaire doelen geformuleerd voor ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid en voor de financiële aspecten. De provincie heeft randvoorwaarden meegegeven voor duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit (motie 8-32 bij de vaststelling van het streekplan). De gemeente heeft zelf in die lijn nadere kwaliteitsdoelen gesteld voor het bestemmingsplan Distriport. Voor duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit, waaronder inpassing in het landschap en een groen buffer tussen Berkhout en het recreatiepark, is 50 ha extra groen en water als doel gesteld. Tevens is uitgegaan van 15% intensiever ruimtegebruik.

Het meest milieuduurzame ruimtelijk inrichtingsmodel voor Distriport is met de MER-procedure bepaald.

De doelstellingen voor ruimtelijke kwaliteit zijn concreet vastgelegd in het bestemmingsplan Distriport.

Voor de nadere invulling van milieuduurzaamheidsdoelen voor bedrijven is geen concreet beleid gemaakt, onder meer omdat technologische ontwikkeling bij realisatie

tot betere maatregelen aanleiding kan geven. Wel is in het financieel kader een fondsconstructie gemaakt waarbij per m<sup>2</sup> uitgeefbaar terrein 1 euro wordt afgedragen aan het fonds voor duurzame maatregelen die dan te zijner tijd kunnen worden genomen.

Ook heeft de gemeente een financieel doel gesteld: de grondexploitatie Distriport is tenminste kostendekkend en de gemeente levert geen financiële bijdrage. Dit doel heeft ook meegewogen bij de MER-opties. Kosten en kwaliteit zijn daarbij tegen elkaar afgewogen.

De doelen voor Distriport zijn SMART bepaald. De locatie Distriport is in de periode 2004-2006 gekozen als alternatief voor andere locaties. In die zin zijn alternatieven overwogen. De keuze voor Distriport is duidelijk aan de gemeente opgedrongen door de regio en de provincie. De gemeente heeft door hieraan mee te werken voorkomen dat een andere locatie in De Leekerlanden binnen de gemeentegrens zou worden gerealiseerd. Anders zou het grondgebied van Distriport aan de gemeente Hoorn (bij fusie van Wester-Koggenland en Obdam) zijn toegewezen, zodat die gemeente het plan onder eigen regie kon realiseren.

### **Nut en noodzaak**

Voor het stellen van het doel is aantonen van nut en noodzaak nodig. Voor Distriport betreft dit het aantonen van de regionale behoefte bedrijventerreinen, en vervolgens de keuze uit de mogelijke locaties in dit aanbod te voorzien. De afweging van de locatie voor het Streekplan is bij vraag 1 al beschreven. Hier wordt ingegaan op de onderbouwing van de regionale behoefte aan regionaal bedrijventerrein in West-Friesland.

Voor de behoefte aan bedrijventerreinen in Noord-Holland Noord (naar regio) was in 2003 onderzoek door Buck Consultants International gedaan in opdracht van de provincie. Dat was de onderbouwing voor het (ontwerp-) streekplan Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord.

De gemeente (Wester-)Koggenland ging er bij het overleg met provincie over de mogelijkheid van Distriport (eerst Westfrisia-Noord met 70 ha netto, dan pas Distriport 70 ha netto) vanuit dat de behoefte aan bedrijventerreinen in 2004-2014 degelijk was onderbouwd: "Het gemeentebestuur van Wester-Koggenland mocht er daarbij op vertrouwen dat de door Gedeputeerde Staten op zorgvuldige wijze berekende behoefte aan regionale bedrijventerreinen van netto 140 ha keihard en absoluut noodzakelijk zijn voor de regio." (persbericht college Wester-Koggenland, 18 januari 2005).

In 2005 is er in regionaal verband een update van de regionale behoefte in West-Friesland gedaan, mede om tot een regionaal gedragen bedrijventerreinvisie voor West-Friesland te komen. Dit onderzoek van bureau SWB "Behoefte aan bedrijventerreinen in West-Friesland" (ook bekend als rapport Baas, van 14 juli 2005, vastgesteld door de gemeenteraad Wester-Koggenland, 13 oktober 2005) kwam op een lagere behoefte aan regionaal terrein (laagste variant 84 ha netto aan regionaal terrein in 2004-2014). Aangezien in het streekplan het regionaal bedrijventerrein Westfrisia-Noord was uitgesteld tot na 2014, was Distriport met 70 ha netto (in het streekplan voor 2004-2014) de enige locatie voor de behoefte aan regionaal bedrijventerrein in

West-Friesland. Er was met Distriport nog een tekort becijferd van 14 ha aan regionaal terrein (84 ha behoefte 70 ha aanbod met Distriport).

Berkhout is Boos uitte kritiek op de behoefte-raming in het SWB-rapport omdat 2 jaar marktopname (2001 en 2002) niet in het SWB-onderzoek waren meegenomen (de gegevens waren toen niet bekend volgens SWB). Dat waren volgens Berkhout is Boos twee jaren met een lage marktopname, waardoor de behoefte-raming (op basis van ervaringscijfers van de marktopname in de periode ervoor) lager zou komen. SWB heeft op de kritiek gereageerd ("Zou het SWB niet boos moeten worden", 29 november 2005). Daarin zijn de ontbrekende cijfers alsnog meegenomen en zijn enkele varianten berekend. De behoefte-ramingen voor 2004-2014 kwamen daarbij uit op 67 ha tot 78 ha aan regionaal bedrijventerrein. Er was voor Distriport dus behoefte in de periode 2004-2014.

Met de ramingen van toen voor de ontwikkeling van behoefte is nut en noodzaak aan de behoeftekant onderbouwd met verschillend onderzoek (2003 en 2005). Met de kennis van 2003 en 2005 was de grote behoefte aan bedrijventerrein in 2004-2014 onderbouwd.

Met de kennis van de afgelopen paar jaren kan daar anders over worden gedacht. Nadien is door feitelijke ontwikkelingen de verwachte afzet bijgesteld en dat is nog steeds in beweging.

In 2006 is de "Regionale visie bedrijventerreinen West-Friesland", opgesteld (december 2006, in oktober 2007 in definitieve versie verschenen na behandeling en vaststelling in de betrokken gemeenteraden). Koggenland keurde de visie op 9 juli 2007 goed, zonder toevoeging van het aantal ha lokaal terrein waarvan eerder al sprake was, maar wel een indicatie daarvoor: "*Het ligt voor de hand dat de nieuwe gemeente Koggenland voor haar lokale behoefte een beperkt deel van dit regionale terrein zal aanwijzen.*"

In de Regionale visie was de planning van Distriport al aanzienlijk aangepast. De planontwikkeling had vertraging opgelopen. Het eerste jaar van uitgifte van bedrijventerrein werd nu pas voorzien in 2011: opname ruim 5 ha uitgeefbaar terrein, bij een regionale behoefte van 16 tot 19 ha per jaar (was 19 ha in de eerdere raming voor het streekplan). Distriport zou daarbij doorlopen tot ongeveer 2025 (rekenkundig). Deze fasering is ook terug te vinden in het exploitatieplan Distriport met een fasering van 2010 tot 2026. De ambitie van aanvankelijk bijna 8 ha per jaar (78 ha in 10 jaar) was daarmee teruggebracht naar ruim 5 ha per jaar). In de regionale visie werd ook rekening gehouden met aanbod op Westfrisia-Noord vanaf 2010, ook met een verwachte marktopname van ongeveer 5 ha.<sup>6</sup>

Het rapport "Markttoets bedrijventerrein Jaagweg" van de Stec Groep van juni 2007 (in opdracht van Distriport CV/BV) kwam tot een fasering van Distriport van ruim 5 ha

<sup>6</sup> In december 2009 hebben op initiatief van de provincie de gemeenten Koggenland en Hoorn en Distriport CV/BV in dat perspectief een convenant afgesloten over de afstemming van het bedrijventerreinenbeleid voor Distriport en Zevenhuis (vanaf 2014) om onderlinge concurrentie te voorkomen.

per jaar tot 2020. Dit was een conclusie gebaseerd op de hoogste variant. Met Zevenhuis was geen rekening gehouden. Berkhout is Boos heeft hier eerder op gewezen. Verderop in de bijlagen van het onderzoek van Stec kan echter uit een historische tijdreeks van marktopnamen in de regio en in Hoorn en Koggenland worden opge- maakt dat wel vraag van 7 ha per jaar zou kunnen worden verwacht, maar dan niet alleen voor Distriport. Er was ook nog veel ander planaanbod opkomst, waaronder Zevenhuis bij Hoorn. Met de informatie uit het gehele Stec-rapport, inclusief bijlagen, had met een langere fasering rekening kunnen worden gehouden.

Na 2007 is de marktopname van bedrijventerrein door de economische crisis ook in de regio West-Friesland teruggelopen, vooral in 2010 en 2011, zoals onderstaande tabel laat zien. Deze dalende trend heeft zich maar deels in de planning van de uit- voering van Distriport en ook Westfriesland Noord vertaald.

**Uitgifte bedrijventerreinen (netto uitgeefbaar in ha) in de gemeenten van West-Friesland, 2004-2011**

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
DRECHTERLAND	0	0	0	7,3	6	6	0	0,35
ENKHUIZEN	0	9,2	1,04	1	0	0	0	0,67
HOORN	14,4	3,8	2,5	0	0	0	0	0
KOGGENLAND	0	0,5	2,57	4	0	0,6	1,6	1,68
MEDEMBLIK	0	2,1	4,16	4	2	2,2	2	0,25
OPMEER	0	7,2	2,08	0	0	2,3	0,27	0
STEDE BROEC	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>REGIO</b>	<b>14,4</b>	<b>22,8</b>	<b>12,35</b>	<b>16,3</b>	<b>8</b>	<b>11,1</b>	<b>3,87</b>	<b>2,95</b>

Bron: IBIS, bewerking RIGO

De feitelijke uitgifte in 2007 lag nog op de ondergrens van de behoefte-raming in de regionale visie. Daarna verslechtert het perspectief echter aanmerkelijk, zie de feite- lijke regionale opname van 3 tot 4 ha per jaar in 2010 en 2011 (met een groot aan- deel van Koggenland).

Na het onderzoek van de Stec Groep in 2007 volgde nog het onderzoek van Ecorys (“Kwaliteitsmatch vraag en aanbod bedrijventerrein West-Friesland”, Rotterdam, de- cember 2008, in opdracht van Distriport CV/BV), en van Stogo (“Nut en noodzaak van Distriport Noord-Holland”, mei Nieuwegein 2010, in opdracht van Berkhout is Boos).

Het recente onderzoek van Buck Consultants International in opdracht van de provin- cie (“Ruimtebehoefte werklocaties Noord-Holland”, februari 2013) concludeert een lagere behoefte en mogelijk overcapaciteit aan plannen voor bedrijventerrein in West-Friesland.

De beleidsimplicaties van de lagere vraag en lagere verwachtingen van de toekomstige vraag en de grote planvoorraad voor het plan Distriport zijn tot nog toe niet aan de orde. Maar die worden nu door de provincie geagendeerd.

**Persbericht provincie Noord-Holland: actuele behoefte raming bedrijventerreinen 17 april 2013**

“Voor de regio West-Friesland is in 2011 nog een aanvullende raming gedaan. De Stec Groep kwam daarbij tot een behoefte raming voor deze regio van rond de 100 hectare. Het verschil met de eerdere Ecorys-raming voor de regio (86 ha) kwam voornamelijk doordat Stec een correctie aanbracht op de basisregistratie van bedrijventerreinen, waarbij er volgens Stec meer bedrijventerreinen waren uitgegeven dan de nog niet volledige basisregistratie aangaf. Dat betekende bij een procentuele doorberekening van de toename van terreinen ook een grotere behoefte. Bovendien werden er in de periode tussen 2005 en 2011 ook nog eens meer bedrijventerreinen uitgegeven dan eerder werd aangenomen.

Voor West-Friesland komt Buck nu tot een lagere raming dan beide andere bureaus (33ha). Buck stelt dat de oorzaken te vinden zijn in een lagere werkgelegenheidsontwikkeling over de laatste jaren en een gewijzigde locatievoorkeur van bedrijven.

Gedeputeerde Jan van Run (EZ) van de provincie Noord-Holland gaat over de cijfers met de regio in gesprek: *‘We hebben besloten het concept-rapport vrij te geven om zo met gemeenten de discussie te kunnen voeren over de resultaten uit het rapport en de mogelijke gevolgen. Daarbij zal onder meer de vraag gesteld moeten worden of de hoeveelheid vastgelegde bedrijventerreinen in bestemmingsplannen nog wel actueel is en wat we daar voor actie op zouden kunnen ondernemen’.*”

**Vraag 4: Kan in redelijke mate verwacht worden dat het doel gerealiseerd wordt en zijn voldoende meetpunten geformuleerd om dit aantoonbaar te maken?**

**Normen**

Voor deze vraag is het SMART-principe de norm. Zijn er doelen geformuleerd die meetbaar en realistisch zijn binnen een aangegeven termijn?

Het doel dat in 2004 is geformuleerd is de realisatie van 70 ha regionaal bedrijventerrein in de jaren tot 2014. Later is daaraan 8 ha lokaal bedrijventerrein toegevoegd. Concrete eisen zijn geformuleerd voor de intensiever ruimtegebruik en duurzame energie. Ook de inpassing, de ecologische zone en groene buffers van het terrein is een meetpunt voor het plan.

In de meest optimistische planning had in 2008 (bestemmingsplan onherroepelijk, gronden minnelijk verworven) mogelijk de inrichting en uitgifte kunnen beginnen. De werkelijkheid is weerbarstiger gebleken.

Er is inmiddels een ambitieus plan voor een bedrijventerrein ontwikkeld, dat voor een groot deel de status onherroepelijk van de Raad van State heeft gekregen, maar voor wat betreft fase IV (ongeveer 15 ha uitgeefbaar) is gesneuveld. Dit plan voldoet aan de voorwaarden die in de loop der tijd door de gemeenteraad zijn ingebracht. De kosten van het plan worden door de ontwikkelaars gedragen en het plan draagt een belangrijk deel van de gemeentelijke bijdrage aan de kosten van de Westfrisiaweg (zie verder de beantwoording van vraag 16). De gemeente heeft zich hierbij kunnen beperken tot de publiekrechtelijke rol, conform de wens van de raad.

Het gevolg van de beperkte rol is dat de realisatie van het project niet in handen van de gemeente ligt, maar bij de marktpartijen en de provincie. Deze realisatie van het doel, de productie van 78 ha duurzame bedrijventerreinen ingebed in een groene omgeving, is in de huidige situatie hoogst onzeker. De marktomstandigheden zijn ongunstig, een deel van het plan is weggefallen, er is een juridisch conflict waarvan de duur en afloop onzeker zijn. Het exploitatieplan voor Distriport vergt herziening, Er kan niet met zekerheid kan worden aangenomen dat de grondexploitatie voor de ontwikkelende partijen sluitend zal zijn. Maar het gemeentelijk uitgangspunt, financiële doel, is geen financiële bijdrage van de gemeente.

Door de lange duur van planvoorbereiding en planontwikkeling, het geschil tussen provincie en Distriport CV/BV en de geringe actuele marktvraag naar bedrijventerreinen zal waarschijnlijk in 2014 nog niets van het plan gerealiseerd zijn.

**Vraag 5: Zijn bij het in gang zetten van de bestemmingsplanprocedure noodzakelijke en voldoende voorwaarden gedefinieerd en zijn de risico's in voldoende mate in kaart gebracht?**

**Normen**

De bestemmingsplanprocedure kent formele en procedurele vereisten. Daarnaast is het wenselijk dat de raad het kader vastlegt voor de inhoudelijke uitwerking van het plan. Ook dient het financiële kader voor de planontwikkeling te worden bepaald.

De planontwikkeling voor Distriport heeft zijn startpunt in het Afsprakenkader dat provincie en ontwikkelaars in juni 2007 overeen kwamen. De gemeente voegde zich hierin door toe te zeggen de noodzakelijke publiekrechtelijke stappen te ondernemen (faciliterend grondbeleid). De raad had zich uitdrukkelijk er voor uitgesproken niet meer dan deze rol te willen vervullen. De risico's van de planontwikkeling en – realisatie werden te groot geacht.

Het afsprakenkader markeerde de privaatrechtelijke samenwerking van provincie en ontwikkelaars. De ontwikkelende partijen hebben vervolgens ook alle plankosten voor hun rekening genomen, inclusief de ambtelijke voorbereiding.

De gemeentelijke medewerking is vastgelegd in een bijlage bij het Afsprakenkader, die is getekend door wethouder Wijnker. Deze bijlage is niet voorgelegd aan de raad, aangezien de wethouder dit zag als een bevestiging van de publiekrechtelijke rol, waartoe in het raadsdebat van 11 juni 2007, en ook al in juni 2006 bij de vaststelling van het structuurplan was besloten. Dit impliceerde dat de gemeente zich afzijdig hield van participatie in de planontwikkeling en geen financiële risico's wilde lopen (zie verder beantwoording vraag 11).

In de maanden erna wordt een koppeling gelegd met de gemeentelijke bijdrage aan de Westfrisiaweg, in de vorm van een afdracht van ruim 8 euro per uit te geven m2 bedrijfsterrein. Distriport zou €6,5 mln., bijna 80% van de gemeentelijke bijdrage, aan de weg gaan dragen.

In december 2007 heeft de raad de Startnotitie MER vastgesteld en ingestemd met de stedenbouwkundige uitgangspunten. Februari 2008 vindt een informatiebijeenkomst plaats voor de burgers. In juni 2008 heeft de raad richtlijnen voor de MER vastgesteld, in april 2009 is de MER door de raad aanvaard. Daarna is daarop nog een aanvulling gemaakt en heeft de MER-commissie in juli 2009 hierop een positief advies uitgebracht. In augustus 2009 ging de raad ermee akkoord, evenals met het voorstel met de bestemmingsplanprocedure te starten met ter visielegging van het ontwerp-bestemmingsplan, het ontwerp-exploitatieplan en de MER-rapportages.

Een niet voorzien risico door de gemeente betrof het grondeigendom. In 2007 was het beeld dat de ontwikkelaars het hele gebied in handen hadden, c.q. zouden krijgen en dat met de provincie sluitende afspraken waren gemaakt over aankoop en teruglevering. Door afstand te nemen van de planexploitatie heeft de gemeente hier verder ook geen greep op gehad. Dit risico is bewust door de raad genomen. Hierbij is de afweging gemaakt dat de totale investering te groot was en er ook teveel onzekerheden waren met betrekking tot de exploitatie.

In de planning is geen rekening gehouden met vertraging in de planologische procedure als gevolg van een te verwachten beroep bij de Raad van State tegen het bestemmingsplan Distriport.

Het later groeiende risico van een wegvallende vraag als gevolg van de crisis die in 2008 inzette is onvoldoende onderkend. Nog in 2011 werd in onderzoek aangegeven dat dit voor regio West-Friesland minder een probleem hoefde te zijn. Inmiddels is dit beeld wel gaan schuiven, gezien de recente publicatie van een nieuw onderzoek van Buck Consultants voor de provincie Noord-Holland.

## 2.2 Rol van de raad

### **Vraag 6: Op welke momenten en in welke fasen is de raad gedurende het procesverloop geïnformeerd over de plannen met betrekking tot het bedrijventerrein Distriport?**

#### Normen

Bij de provinciale besluitvorming over de ontwikkeling van het streekplan was er (bestuurlijk) vooroverleg (artikel 10 BRO). De gemeente Koggenland heeft zijn zienswijze voor streekplanningvoornemens voor de gemeente ook kenbaar kunnen maken. De raad is hierover geïnformeerd door het college.

Voor de besluitvorming over een bestemmingsplan in het kader van de WRO op gemeentelijk niveau liggen diverse momenten vast waarop de raad besluiten moet nemen voor het vervolg in het proces tot de definitieve vaststelling van het bestemmingsplan (zie vraag 2). Dat geldt ook het gebruik van instrumenten voor de grondverwerving, zoals de WVG (Wet Voorkeursrecht Gemeenten) en de Onteigeningswet.

De gemeenteraad van toen nog Wester-Koggenland is nauw betrokken geweest bij de ontwikkeling van het ontwerp-Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord tot de vaststelling van het definitieve streekplan op 25 oktober 2004. Daarbij is vanaf het begin



geregeld sprake geweest van besloten overleg met de fractievoorzitters. Dat had op 17 maart 2004 allereerst betrekking op het collegevoorstel in te stemmen met de ontwikkeling van een regionaal bedrijventerrein, onder voorwaarden en op de toepassing van de Wet Voorkeursrecht Gemeenten (WVG).

De ontwikkeling van het terrein Jaagweg/Distriport was niet de wens van de gemeente, de instemming ermee op eigen voorwaarden beoogde erger te voorkomen, zoals een bedrijventerrein in De Leekerlanden, waarvoor Hoorn ook opteerde. Meerdere raadsfracties stemden tegen. Bij hen bleven vraagtekens leven over de motieven om het bedrijventerrein te ontwikkelen en zij schatten de druk van Hoorn anders in.<sup>7</sup>

Begin 2005 heeft de raad besloten tot intrekking van de WVG en afwijzing van de voorwaarden die de provincie in oktober 2004 verbond aan het regionale bedrijventerrein aan de Jaagweg. Deze voorwaarden stonden haaks op die de gemeente had verbonden aan de instemming met de locatie. Die stellingname vinden we nog terug in het ontwerp-structuurplan OWO in september 2005.

#### **Ontwerp-Intergemeentelijk structuurplan OWO, september 2005**

De besluitvorming in Provinciale Staten van Noord-Holland op 25 oktober 2004 heeft echter de oorspronkelijke plannen dusdanig gewijzigd, dat binnen de gemeente Wester-Koggenland ernstige vraagtekens worden gezet bij verdere ontwikkelingen. Daartoe heeft de gemeenteraad van Wester-Koggenland aan Provinciale Staten op 15 november 2004 (zie bijlage) schriftelijk om opheldering gevraagd over de aanvaarding van amendement nr. 8-23 en motie 8-32, alvorens definitief te besluiten over de daadwerkelijke medewerking aan de ontwikkeling van een bedrijventerrein A7/Jaagweg. Tot dat moment zal op de plankaart van het structuurplan OWO deze locatie niet worden aangegeven.

In oktober 2005 heeft de raad ingestemd met het rapport Baas over de behoefte aan bedrijventerreinen.

In juni 2006 krijgt het college van de raad de opdracht een bestemmingsplan te ontwikkelen voor het bedrijventerrein. Deze stap was gekoppeld aan, c.q. een uitvloeiisel van de discussie over de fusie met Obdam en de verdediging richting Hoorn, die het terrein wilde annexeren. De ontwikkeling van het bedrijventerrein wordt mogelijk gemaakt in het OWO-structuurplan, dat gelijktijdig is vastgesteld.

In juni 2007 legt het college enkele opties voor aan de raad voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein. Maar de deelname in de ontwikkeling wijst de raad af, men beperkt zich tot het publiekrechtelijke traject van de planontwikkeling.

Eind 2007 start het planproces voor het bestemmingsplan met een startnotitie MER en stedenbouwkundig programma van eisen. Hierbij heeft de raad kunnen beschikken over een pakket met informatie over hetgeen in de periode 2004-2007 aan besluitvorming is geweest.

Vanaf eind 2007 tot eind 2010 wordt de raad geregeld geïnformeerd over de stappen die worden gemaakt in het opstellen van het Milieueffectrapport en het bestem-

<sup>7</sup> Bron: gesprekken met raadsleden.

mingsplan. In februari 2010 wordt de exploitatie-overeenkomst tussen Koggenland en Distriport CV gesloten, die eerder ter goedkeuring aan de raad is voorgelegd.

In oktober 2009 stelt de raad de nieuwe gemeentelijke structuurvisie vast voor de periode 2009-2020, inclusief het bedrijventerrein.

In de periode eind 2007-2010 worden overeenkomsten over de Westfrisiaweg gesloten, waarbij een groot deel (6,5 miljoen) van de gemeentelijke bijdrage van Koggenland ten laste van de exploitatie van Distriport wordt gebracht. De afspraken daarover maken ook deel uit van de grondverkoopovereenkomst tussen de provincie en de ontwikkelaars van Distriport. De raad stemde op 17 december 2007 in met het Regioakkoord Westfrisiaweg. Op 13 december 2010 heeft de raad ingestemd met de Realisatieovereenkomst Westfrisiaweg. Het besluitvormingstraject voor de Westfrisiaweg loopt in de tijd parallel aan dat voor het bedrijventerrein Jaagweg.

Op 21 november 2011 wordt de commissie Grondgebied in een besloten bijeenkomst vertrouwelijk geïnformeerd over het nader verweer voor de procedure bij de Raad van State, waarin de mogelijkheid aan de orde komt dat fase IV niet wordt goedgekeurd, maar de eerdere planfasen wel.

### **Vraag 7: Welke kaders heeft de raad gesteld bij de ontwikkeling van de totstandkoming van het bedrijventerrein Distriport?**

#### **Normen**

De totstandkomingsgeschiedenis van Distriport beslaat inmiddels een periode van circa 10 jaar. Op meerdere momenten zal de raad zich hebben uitgesproken over ruimtelijke en organisatorische aspecten hiervan. Dit is in beeld gebracht als normen die worden getoetst. Daarbij is ook aandacht nodig voor mogelijke lacunes: kaders die al dan niet bewust niet zijn gesteld, waar dat wel mogelijk zou zijn.

Bij het antwoord op deze vraag past de kanttekening dat van 'totstandkoming' nog geen sprake is, slechts van de weg daar naartoe.

In 2004 heeft de raad voorwaarden geformuleerd voor het terrein Jaagweg indien dit in het streekplan Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord 2004-2014 als bedrijventerrein zou worden opgenomen.

In 2005 is ingestemd met het rapport Baas en de behoefte aan bedrijventerreinen die daarin is vastgesteld.

In juni 2006 is besloten tot uitwerking van het bestemmingsplan, waarbij de provinciale uitgangspunten voor het bedrijventerrein werden overgenomen: 15% ruimtewinst, 10% toepassing van duurzame energie, 50 hectare landschappelijk groene inpassing, opstellen beeldkwaliteitsplan voor goede landschappelijke inpassing, parkmanagement.

In juni 2007 is het faciliterend grondbeleid als kader gesteld voor de gemeentelijke medewerking aan de planontwikkeling. Participatie in de grondexploitatie werd van

de hand gewezen. Het college mocht daar nog wel onderzoek naar doen. De gemeente beperkte zich tot de publiekrechtelijke taak, conform besluiten op 8 juni 2006 en de raadsdiscussie op 11 juni 2007.

In december 2007 is de startnotitie MER vastgesteld en ingestemd met het stedenbouwkundig programma van eisen. In juni 2008 zijn de richtlijnen voor de MER vastgesteld.

In december 2009 stemt de raad in met de exploitatieovereenkomst tussen de gemeente en Distriport CV/BV over de wijze waarop Distriport het bestemmingsplan gaat realiseren en hoe daarbij gemeentelijke kosten worden verhaald.<sup>8</sup> De gemeentelijke kosten betroffen plankosten. En er was overeengekomen dat de grondexploitatie van Distriport de bijdrage van €6,5 mln. aan de Westfrisiaweg zou dragen. De exploitatieovereenkomst paste in de faciliterende, publiekrechtelijke gemeentelijke rol bij Distriport, waar de gemeenteraad eerder voor had gekozen. Dit met uitzondering van de paragraaf met de onteigeningsbepaling in de exploitatieovereenkomst. Deze bepaling vond de raad overbodig in een privaatrechtelijke overeenkomst, omdat de raad daarover toch afzonderlijk besluiten zou moeten nemen. Intussen was echter ook gebleken dat de ontwikkelaars niet over alle benodigde gronden konden beschikken.

**Vraag 8: Op welke momenten en in welke fasen heeft de raad gesproken over proces van besluitvorming rond het bestemmingsplan Distriport en over welke informatie beschikte de raad op elk moment?**

Normen

De besluitvormingsmomenten over het bestemmingsplan zijn in het kader van de WRO een gegeven (zie vraag 2). De gemeenteraad kan vooral in het voorbereidende stadium nog nader aangeven wat wenselijk zou zijn in het planproces: hoe wordt de planvorming georganiseerd, welke taakverdeling is er tussen bestuur, ambtelijk apparaat en ontwikkelaars.

De informatie waarover de raad beschikte op de relevante momenten is geïnventariseerd, mede voor de beantwoording van vraag 9.

De raadsdiscussie van 11 juni 2007 vormt een kernpunt in de besluitvorming over het bestemmingsplan Distriport. De gemeenteraad neemt daar afstand van mogelijke

<sup>8</sup> De exploitatieovereenkomst met Distriport is gesloten voor de vaststelling van het bestemmingsplan. Volgens de WRO is dit een anterieure overeenkomst. Daarna is een exploitatieplan vastgesteld mede voor een andere grondeigenaar. Dat exploitatieplan is door de Raad van State later vernietigd tegelijk met een deel IV van het bestemmingsplan waar die betreffende grondeigenaar zijn gronden lagen. De delen I, II en III van het bestemmingsplan zijn onherroepelijk verklaard door de Raad van State. Die plandelen zijn uitvoerbaar door Distriport CV/BV op basis van de exploitatieovereenkomst.

deelname in de exploitatie, maar stemt in met een actieve publiekrechtelijke rol, in het maken van plannen voor het bedrijventerrein.

Als gevolg van dit besluit kan de raad zich in de periode daarna beperken tot het volgen van voorbereidende onderzoeken en werkzaamheden tot het ontwerpbestemmingsplan aan de raad wordt voorgelegd. Het college is verantwoordelijk voor de afstemming van de planvorming via de ingestelde stuurgroep en projectgroep die het plan verder brengt.

In dit proces van planvorming hadden de ontwikkelaars het voortouw: zij droegen zorg voor alle stukken die nodig waren voor het publiekrechtelijke traject en hebben ervoor gekozen dit stapsgewijs te doen, waarbij de raad steeds werd geïnformeerd en de ruimte kreeg om in de planvorming bij te sturen. Onderdeel hiervan was ook een bezoek aan een bedrijventerrein bij Nieuw-Vennep dat de discussie over de mogelijke inrichting kon voeden.

De meeste raadsleden zijn tevreden over dit procesverloop, zo bleek uit het gesprek met de betrokken raadsleden.

De opeenvolging van planfasen mondde uit in de beoordeling van het ontwerpbestemmingsplan met achterliggende onderzoeken en studies en van het ontwerp-exploitatieplan, dat nodig bleek te zijn omdat de ontwikkelaars niet alle gronden hadden kunnen verwerven.

**Vraag 9: Heeft de raad rondom het bestemmingsplan Distriport tijdig over de juiste en volledige informatie beschikt, om haar controlerende en besluitvormende taak te kunnen uitvoeren.**

**Normen**

Ten behoeve van sturing en controle moet de raad bij de ontwikkeling van het bestemmingsplan volgens vereisten van de WRO diverse soorten informatie voorgelegd krijgen, zoals de planologische kaders van de provincie (streekplan/structuurvisie, verordening), MER en andere onderzoeken ter onderbouwing van het bestemmingsplan.

De gemeenteraad kan ook zelf regels stellen, zoals startnotitie voor een bestemmingplantraject waarin het planinitiatief en het te volgen proces wordt verantwoord. Dat kan in het algemeen, bijvoorbeeld in een Nota Projectmatig Werken (een algemeen kader voor projectuitvoering) of specifiek bij het raadsvoorstel voor de ontwikkeling van het plan zijn gebeurd.

Voorafgaand of bij de start van de bestemmingsplanontwikkeling worden keuzes gemaakt over de vorm van uitvoering (vorm van grondbeleid) bij de grondexploitatie en daarmee de noodzaak van gemeentelijke (strategische) grondverwerving. Dit kan vertrouwelijke informatie zijn, gelet op bestuurlijke en financiële belangen van de gemeente. De raad geeft met het grondbeleid kaders aan voor de vorm van grondbeleid. Het BBV geeft hiervoor richtlijnen.

Door de bewuste keuze voor het faciliterend grondbeleid kon de rol van de gemeente, zowel van de raad als van het bestuur, beperkter blijven dan bij plannen waarbij de

gemeente het voortouw heeft en zelf de verantwoordelijkheid draagt voor het hele voorbereidingsproces en het financiële resultaat.

De ontwikkelaars kozen niettemin ervoor de raad geregeld te informeren over de stappen die in het planproces zijn gemaakt. In de periode 2008-2009 heeft de raad dan ook meerdere malen gesproken over de MER en het stedenbouwkundig plan.

De Informatie over Distriport in de begroting en de jaarrekening is beperkt. In de Paragraaf Grondbeleid is geen informatie opgenomen over de grondexploitatie(overeenkomst) Distriport. De gemeente Koggenland participeert (met bijna 2% van de aandelen) in het Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland Noord (ONHN) sinds de oprichting in 2007. Het ONHN participeert voor 1/3 in Distriport CV/BV. Tot op heden is hierover geen informatie opgenomen in de paragraaf Verbonden Partijen. Dit zou volgens de richtlijn van het BBV wel moeten. Ad hoc ontwikkelingen betreffende Distriport komen alleen in het hoofdstuk economische zaken aan de orde.

Berkhout is Boos geeft aan dat de raad niet is geïnformeerd over de onhaalbaarheid van het uitgangspunt van een buffer van 200m ten noorden en westen van het bedrijventerrein, wat in de startnotitie MER van oktober 2007 het uitgangspunt was, terwijl het college hiervan op de hoogte was. Het college had dit moeten concluderen uit een provinciale verkenning van de haalbaarheid uit 2005, zo stelt Berkhout is Boos. Die provinciale verkenning kan echter niet als bewijsvoering voor deze stelling van Berkhout is Boos dienen. Daarin werd een ideaalmodel verkend met 80 ha groen en natuur, dat financieel onhaalbaar was<sup>9</sup>, tegenover een haalbaar marktmodel met 50 ha groen en natuur, conform het provinciale kader van motie 8-32. Gedurende het planproces heeft de raad kennis kunnen nemen van de deelstudies en ontwerpen. In de MER-studie zijn alternatieven verkend met verschillende breedten van de bufferzones. Het voorkeursalternatief (VKA) dat in het bestemmingsplan is verwerkt heeft een bufferzone van 200m aan de noordzijde en van 125m aan de westzijde (inclusief een strook weiland buiten het bestemmingsplan). Het uitgangspunt van de Startnotitie is in dit opzicht niet gerealiseerd, maar dit is een uitvloeisel van het planproces dat daarna is doorlopen.

Een tweede punt dat Berkhout is Boos heeft aangevoerd is het achterhouden van het rapport "Markttoets bedrijventerrein Jaagweg" van de Stec Groep in 2007. Hiervan is aan de raadsleden alleen de samenvatting voorgelegd, die concludeert dat tot 2020 behoefte is aan 60-90 ha bedrijventerrein in Koggenland. Dit ondersteunt nut en noodzaak. Berkhout is Boos meent dat deze conclusie niet kan worden getrokken uit het achterliggende rapport. Het college had kennis van het hele rapport vanuit de deelname aan de stuurgroep voor de ontwikkeling van het bestemmingsplan. De kritiek van Berkhout is Boos kan in deze worden gevolgd, gezien het betreffende deel van de bijlagen. In die raming was uitgegaan van een maximum scenario. Verderop in

<sup>9</sup> Ten opzichte van een gangbaar bedrijventerrein werd extra oppervlak groen en natuur toegevoegd waarvan de kosten voor verwerving en aanleg uit de grondexploitatie van het bedrijventerrein moeten worden gedekt. Bij 80 ha extra groen en natuur waren de geraamde totale kosten hoger dan de geraamde opbrengsten op de grondexploitatie. Bij 50 ha extra groen en natuur kwam er een sluitende grondexploitatie uit de berekening.

de bijlage kan echter uit een historische tijdreeks van marktopnamen in de regio en in Hoorn en Koggenland worden opgemaakt dat wel vraag van 7 ha per jaar zou kunnen kan worden verwacht, maar dan niet alleen voor Distriport. Door het niet in zijn geheel beschikbaar stellen van het onderzoek is de raad een moment voor kritische beoordeling over de fasering van het bestemmingsplan ontnomen. Op basis van de Stec samenvatting was de ambitie voor realisatie van Distriport wel verlaagd (van aanvankelijk in 10 jaar met 7 ha per jaar, naar 15 jaar met 5,2 ha per jaar). Maar met de achterliggende informatie uit het gehele rapport, inclusief bijlagen, had met een langere fasering rekening kunnen worden gehouden. Er was ook nog veel ander planaanbod opkomst, waaronder Zevenhuis bij Hoorn.

In de context van het afstandelijk, faciliterende grondbeleid is pas in een laat stadium duidelijk geworden dat er een lacune was ontstaan in de grondpositie van de ontwikkelaars, c.q. de provincie. De gronden van fase IV konden niet worden verworven. De ontwikkelaars hadden een verkeerd beeld gekregen van de bereidheid tot verkoop van deze grondeigenaar. Dit noopte tot een snelle uitwerking van het exploitatieplan voor het kostenverhaal. Zonder dit exploitatieplan kon het bestemmingsplan niet worden vastgesteld.

Berkhout is Boos ziet een andere nalatigheid in het feit dat een brief van de VNG aan het college en de raad over het Convenant Bedrijventerreinen van 15 september 2009 door het college is afgehandeld en niet aan de raad is voorgelegd. In het antwoord van Koggenland aan de VNG is een voorbehoud opgenomen voor *'de ruimtelijke plannen die zijn opgestart binnen het bestaande beleid maar nog niet onherroepelijk zijn, gerespecteerd worden.'* De raad heeft zich zodoende niet kunnen uitspreken over dit Convenant en het antwoord erop van het college hierop. Het niet stellen van het voorbehoud zou tot gevolg kunnen hebben dat het bestemmingsplan niet zou worden vastgesteld omdat het niet zou voldoen aan de intenties van het convenant (SER-ladder, eerst zoveel mogelijk binnenstedelijk of dan aansluitend op de bebouwing, dan pas een nieuwe locatie 'in de wei'). Er is echter geen richtlijn in de gemeente Koggenland dat landelijke convenanten waarbij gemeenten via de belangenvereniging VNG betrokken zijn door het college aan de gemeenteraad moeten worden voorgelegd. Het gemaakte voorbehoud is in lijn met het vastgestelde beleid van de gemeente aangaande Distriport in het structuurplan en de ook eerder gemaakte keuze het bestemmingsplan Distriport te ontwikkelen. Het college voerde hiermee raadsbesluiten uit. Naar aanleiding van publiciteit over het Convenant heeft de raad hier zelf overigens geen vragen over gesteld. Ook heeft de raad niet op andere gronden op een ander moment de planontwikkeling van Distriport ter discussie gesteld.

### 2.3 Rol van het college

**Vraag 10: Op welke momenten, in welke fasen en in welke hoedanigheid is het college gedurende het procesverloop betrokken bij geweest bij de plannen met betrekking tot het bedrijventerrein Distriport?**

#### Normen

Bij de beantwoording van de vragen 2 en 9 zijn al diverse formele momenten van besluitvorming aangegeven voor de betrokkenheid van het college bij de plannen voor Distriport.

Er kunnen daarnaast tussentijds diverse momenten zijn geweest bijvoorbeeld bij of naar aanleiding van stuurgroep vergaderingen (de planontwikkeling van Distriport verliep met een stuur- en projectgroep organisatie).

Daarnaast kan het college ad hoc overleg met de raad en andere partijen hebben gevoerd over de planontwikkeling van Distriport.

Het college van B&W van (Wester-)Koggenland heeft zich in de periode 2004-2011 veelvuldig met het bedrijventerrein Distriport beziggehouden. Dat betrof extern overleg met provincie, regio, marktpartijen, betrokken burgers, actievoerders en uiteraard de beleidsvoorbereiding voor de raad en de uitvoering van besluiten van de raad.

Tot medio 2006 lag het accent op de locatiekeuze: de nut en noodzaak discussie en de gekozen beleidslijnen. Het college heeft juist vanwege de vele externe invloeden hierop veel overleg gevoerd. In 2004 vooral met de regio en de provincie. In 2005 is het een tijd rustig geweest: met uitzondering van de behoefteverkenning (rapport Baas) was het bedrijventerrein even niet aan de orde, vanwege het provinciale standpunt. In het eerste halfjaar van 2006 lag het accent op het fusie-debat, waarin de bedrijventerreinen de boventoon voerden. De burgemeester had hierin een belangrijke rol, in de verkenning van de discussie, het informeren van de Tweede Kamer en de terugkoppeling naar de raad.

Na de fusie is in 2007 de planvoorbereiding (MER en bestemmingsplan) van start gegaan, onder leiding van een stuurgroep (bestuurders) en een projectgroep (ambtelijke vertegenwoordigers). Koggenland werkte hierin samen met de provincie en de ontwikkelaars. Wethouder Wijnker en enkele ambtenaren waren hierdoor nauw betrokken bij de planontwikkeling vanwege de publiekrechtelijke rol van de gemeente om het bestemmingsplan Distriport te maken.

#### **Vraag 11: Op welke momenten en welke fasen heeft het college de raad geïnformeerd over ontwikkelingen met betrekking tot het bedrijventerrein Distriport?**

#### Normen

Het college heeft een actieve informatieplicht. Als er zaken aan de orde zijn die voor de raad van belang zijn dienen deze aan de raad te worden meegedeeld. Zo nodig kan dit in vertrouwelijkheid gebeuren.

Het informeren van de raad over de ontwikkelingen met betrekking tot het bedrijventerrein Distriport is in vraag 8 al aan de orde geweest. In het feitenrelaas zijn de belangrijkste momenten weergegeven. Het college en de ambtenaren hebben aangege-

ven dat daarnaast ook veelvuldig vragen door raadsleden zijn gesteld en door het college zijn beantwoord.

Uit het feitenrelaas blijkt een veelvuldige uitwisseling van informatie en uit de dossieranalyse en uit de gesprekken met raadsleden en college is het beeld dat de raad permanent op de hoogte is gehouden van de essentiële momenten voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein.

Bij de beantwoording van deze vraag kan ons inziens het accent worden gelegd op de informatie die de raad mogelijk niet heeft gehad. Door Berkhout is Boos zijn twee momenten benoemd, naast hetgeen op vraag 8 en 9 aan de orde kwam: de bijlage bij het Afsprakenkader tussen provincie en ontwikkelaars van 20 juni 2007 en het betoog namens de gemeenteraad bij de Raad van State van 7 december 2011.

Nadat de raad zich op 11 juni 2007 had uitgesproken tegen de tijdelijke grondovername van de ontwikkelaars nam de provincie direct deze rol over. Het Afsprakenkader diende om de relatie tussen provincie en ontwikkelaars te regelen. De betrokken partijen wilden echter de garantie dat de gemeente de publiekrechtelijke uitwerking actief zou vervullen. Wethouder Wijnker bevestigde dat met de ondertekening van bijlage 1.

**Verklaring (bijlage 1) bij afsprakenkader inzake ontwikkeling en realisering van het bedrijventerrein c.a. Jaagweg te Koggenland**

Hierbij verklaart de gemeente Koggenland dat zij en haar organen:

- a) de benodigde publiekrechtelijke medewerking zullen verlenen aan de verdere ontwikkeling en realisering van het bedrijventerrein c.a. Jaagweg, zoals dat blijkt uit de door partijen –in overleg met de gemeente– op te stellen stedenbouwkundige schets met betrekking tot de planologische invulling van het Plangebied, en mits daarbij de minimale ambities in de vorm van 15% ruimtewinst, 10% toepassing van duurzame energie en 50 ha groene inpassing als verder aangegeven in het Plan van aanpak, worden gehaald en zulks passen is te achten binnen het structuurplan “OWO”;
- b) in voorkomend geval toepassing zullen geven aan de inzet van het grondverwervings- en/of kostenverhaalsinstrumentarium, indien partijen en het Samenwerkingsverband, danwel de ontwikkelaars (en/of NHN) daarom verzoeken;
- c) medewerking te zullen verlenen aan het tot stand brengen van een exploitatieovereenkomst met partijen en/of het Samenwerkingsverband, dan wel de ontwikkelaar (en NHN), gericht op de verdere ontwikkeling en realisering van het bedrijventerrein c.a. Jaagweg.

De in deze verklaring gehanteerde termen hebben dezelfde betekenis als in bovenvermelde overeenkomst.

Aldus verklaard op 20 juni 2007 te Middenbeemster

De gemeente Koggenland, ten deze vertegenwoordigd door haar (waarnemend) burgemeester, mw. drs. L. Sipkes, ter zake handelend ter uitvoering van het besluit van burgemeester en wethouders d.d. 19-6-2007 (met volmacht getekend door J. Wijnker)

Deze verklaring is niet aan de raad voorgelegd, voor of na de ondertekening. Het college zag de verklaring als een bevestiging van de opdracht om een bestemmingsplan te maken, waartoe de raad het college heeft gemandateerd. Kostenverhaal is een vast



onderdeel daarvan. Dat geldt niet voor de grondverwerving, maar dat zou toch niet kunnen zonder een apart besluit van de raad. Tijdens de ondertekening waren de ontwikkelaars echter ervan overtuigd dat ook voor de nog niet gekochte gronden tijdig overeenstemming zou worden bereikt over de aankoop.

De raad had op 11 juni 2007 net besloten niet financieel te willen participeren in Distriport. Op 20 juni 2007 wordt dit weliswaar in een overeenkomst met andere partijen bevestigd, maar met een deur open voor mogelijke grondverwerving door de gemeente met de bedoeling die gronden dan weer aan de realiserende marktpartijen kostendekkend door te verkopen. Dit is een 'brede' interpretatie van de publiekrechtelijke rol, zoals die ook bij andere gemeenten gebruikelijk is. Deze bredere interpretatie staat echter op gespannen voet met het eerdere raadsbesluit geen financiële betrokkenheid met Distriport te willen.

Risico's heeft de gemeente hiermee in de praktijk niet gelopen, hoewel later toch bleek dat dit het risico er was.

Begin februari 2010 is bijlage 1 van het Afsprakenkader komen te vervallen: de exploitatieovereenkomst met de ontwikkelaars is ervoor in de plaats gekomen. De raad had kort daarvoor op 14 december 2009 besloten de paragraaf over toepassing van het onteigeningsinstrumentarium uit de exploitatieovereenkomst te schrappen. Het was voor de raad wel een gevoelig punt. Daarbij speelde de wetenschap dat in het geval van een niet meewerkende grondeigenaar aan de realisatie van het bestemmingsplan het onteigeningsinstrument kan worden ingezet een belangrijke rol. Dat hoefde dus niet in een privaatrechtelijke overeenkomst of in een Afsprakenkader te worden opgenomen.

In december 2011 heeft Houthoff Buruma namens de gemeente verweer gevoerd bij de Raad van State. In een brief van 7 december aan de Raad van State wordt aangegeven dat indien de planhorizon van 10 jaar een probleem vormt voor goedkeuring van het bestemmingsplan het mogelijk zou zijn om het plan in twee delen te splitsen en de vernietiging te beperken tot plandeel B (fase IV), waarbij voor plandeel A (fase I, II, III) een nieuw exploitatieplan zou moeten worden gemaakt. Berkhout is Boos meent dat dit voorstel bij de raad niet bekend was en dus ten onrechte door de advocaat is gepresenteerd. In de commissie Grondgebied van 21 november 2011 is dit voorstel echter in een besloten bijeenkomst vertrouwelijk besproken.

**Vraag 12: Hoe heeft het college zich ervan vergewist dat de raad in het proces rondom het bestemmingsplan Distriport tijdig over de juiste en volledige informatie kon beschikken om haar controlerende en besluitvormende taak te kunnen uitvoeren?**

**Normen**

Voor normen gelden de vereisten van informatievoorziening aan de raad zoals deze volgen uit de WRO, Gemeentewet en BBV en de kaders die daarvoor door de raad zijn gesteld (zie vraag 9). Deze dienen als 'checklist' voor het college.

De besluitvormende en controlerende taak van de raad bij het bestemmingsplan richt zich op de keuze een bestemmingsplan te maken, de beoordeling van het ontwerpplan en de vaststelling van het definitieve plan. Daarbij moet de raad kunnen beoordelen of het plan voldoet aan eerder gestelde doelen en uitgangspunten.

In de praktijk is dit proces in stappen doorlopen, waarbij het college telkens de benodigde informatie heeft geleverd. In de MER-procedure alternatieven zijn afgewogen en waarbij parallel aan het ontwerp-bestemmingsplan ook het ontwerp-exploitatieplan is beoordeeld. Daarnaast zijn ook vorm van betrokkenheid bij de ontwikkeling en realisatie van het bestemmingsplan Distriport en de exploitatie-overeenkomst met de ontwikkelaars aan de raad voorgelegd. (Zie verder het feitenre-laas in bijlage 1).

Het antwoord op deze vraag is verder lastig te geven. We hebben al gewezen op het niet aan de raad voorleggen van de gemeentelijke verklaring bij het afsprakenkader. Daarnaast heeft in de begroting en jaarrekening in de Paragraaf Verbonden Partijen ontbroken aan informatie over de Ontwikkelingsmaatschappij Noord-Holland Noord (ONHN, opgericht in 2007), waarin de gemeente met bijna 2% deelneemt (verbonden partij volgens het BBV). Het ONHN is voor 1/3 deelnemer in Distriport CV/BV. In de Paragraaf Grondbeleid ontbreekt informatie over de exploitatieovereenkomst Distriport en het kostenverhaal in verband met eventuele financiële risico's die daar uit voort kunnen vloeien, ten behoeve van een complete informatie over de uitvoering van het grondbeleid.

Maar aan de andere kant is sprake geweest van uitgebreide dossiers waarover college en raad veelvuldig met elkaar hebben gesproken. Bij tijd en wijle zijn daarover ook stevige discussies gevoerd. De burgemeester ziet dat als een teken dat er door het college open met de raad over is gesproken. De planontwikkeling Distriport was een bestuurlijk gevoelig dossier. Het college was zich terdege bewust van het op het juiste moment de benodigde informatie aan de raad te verschaffen. De druk vanuit de burgerij heeft daarbij zeker een rol gespeeld.

## 2.4 Rechtmatigheid

**Vraag 13: Aan welke wettelijke en bestuurlijke eisen heeft de procedure van de totstandkoming van het bestemmingsplan Distriport moeten voldoen en heeft de procedure daaraan voldaan?**

### Normen

Wat betreft rechtmatigheid gaat het hier om de eisen die gelden voor ruimtelijke planvorming, inspraak van burgers en het handelen van gemeenteraad en –bestuur.

Voor inspraak van belanghebbenden bij ruimtelijke planontwikkeling gelden wettelijke regels die gekoppeld zijn aan procedures bij ruimtelijke planontwikkeling. Bij ontwikkeling van een streekplan is er inspraak bij de provincie aangaande het ontwerp-streekplan en streekplan (het geven zienswijzen, schriftelijk en op hoorzittingen). Bij de gemeentelijke structuurvisie is dat vergelijkbaar. Bij een bestemmingsplan begint de inspraak bij de start van een Milieu Effectrapportage voor het bestemmingsplan. Daarbij zijn ook Stedenbouwkundige Programma's van Eisen van belang die de raad vaststelt. Daarop volgt doorgaans een Masterplan dat

de raad vaststelt om richting te geven aan de ontwikkeling van het bestemmingsplan. Daarna volgt voor de inspraak ter visielegging van het ontwerp-bestemmingplan (en bij het gemeentelijk kostenverhaal ook mogelijk het exploitatieplan, zoals bij Distriport het geval was) en het bestemmingsplan, met mogelijk een vervolg van een beroep bij de Raad van State tegen (aspecten van) het bestemmingsplan.

De gemeente Koggenland heeft een inspraakverordening voor de wijze waarop ingezetenen en in de gemeente een belang hebbende natuurlijke en rechtspersonen bij de voorbereiding van gemeentelijk beleid worden betrokken.

Inspraak - kenbaar maken van een zienswijze en daarover van gedachten wisselen - is in beginsel mogelijk op alle terrein van gemeentelijk bestuur. Volgens de Inspraakverordening van 21 april 1994 van de gemeente Wester-Koggenland wordt er in elk geval inspraak verleend op beleidsvoornemens betreffende onder andere de voorbereiding of de herziening van ruimtelijke plannen. Geen inspraak wordt volgens de verordening van 1994 verleend bij ondergeschikte herzieningen van een eerder vastgesteld beleidsvoornemen, of indien inspraak krachtens de wet is uitgesloten of indien er sprake is van uitvoeringen van regelingen van hogere overheden waarbij van enige beleidsvrijheid geen sprake is. B&W stellen voor elk voornemen, waarop inspraak wordt verleend, een inspraakprocedure vast. Over de wijze van uitvoering van de inspraak verordening kunnen schriftelijk klachten worden ingediend.

De wijziging van de verordening van 22 maart 2000 betrof inspraak bij toepassing van artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. De herziene Inspraakverordening van 8 september 2005 betreft een strakkere formulering dat elk bestuursorgaan besluit ten aanzien van zijn eigen bevoegdheden. Inspraak wordt altijd verleend indien de wet daartoe verplicht, zoals gemeentelijke ruimtelijke plannen volgens de WRO. Redenen waarom er geen inspraak is zijn uitgebreid, onder andere: indien de uitvoering van een beleidsvoornemen dermate spoedeisend is dat inspraak niet kan worden afgewacht. De geldende Inspraakverordening van de gemeente Koggenland dateert uit 2007. Dit is een vereenvoudigde 'versie' van de verordening van Wester-Koggenland uit 2005.

### **De procedure van het streekplan Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland-Noord 2004**

In het ontwerp-streekplan Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord voor de streekplan periode 2004-2014 van 2003 was het gebied Jaagweg/Distriport aangeduid als uitsluitingsgebied voor verstedelijking wegens waardevol landelijk gebied ('landschapspareel'). In het definitieve streekplan hebben PS hetzelfde gebied op voorstel van GS de functie van regionaal bedrijventerrein toebedeeld (netto 70 ha). In de PS-vergadering over het streekplan op 11 en 25 oktober 2004 werd er ingegaan op hoe met name het voorstel Jaagweg zo als 'duveltje uit het doosje' kon komen. Volgens de heer Graatsma (SP) waren de plannen voor bedrijventerrein Jaagweg en Westfrisia-Noord zeer omstreden. De tegenstanders van Jaagweg kregen van hem een compliment dat deze zich snel hadden georganiseerd.

In de PS-vergadering werd de veranderende besluitvorming aangaande het Jaagweg-gebied, van uitsluitingsgebied tot regionaal bedrijventerrein te realiseren in de streekplanperiode 2004-2014, door sommigen als een niet fraaie werkwijze gekenschetst. In het ontwerp behoorde de locatie tot een zoekgebied ten westen van de A7 voor een bedrijventerrein na 2014. De inspraakmogelijkheden van belanghebbenden zijn veel kleiner dan wanneer het voorstel in zijn uiteindelijke vorm al in het ontwerp-streekplan zou zijn opgenomen.

De besluitvorming is niettemin volgens democratische regels verlopen. Naar aanleiding van een ontwerp-streekplan kunnen ingediende zienswijzen tot een ander streekplan leiden, dat in de nota beantwoording (die ter visie wordt gelegd) wordt voorgesteld. Dan nog kan PS vervolgens tot een ander besluit komen door het aannemen van amendementen of moties. De gekozen organen, zoals PS, nemen immers de besluiten.

Toen het gebied Jaagweg en De Leekerlanden als uitsluitingsgebied in het ontwerp-streekplan was opgenomen heeft de gemeente Wester-Koggenland hier met een zienswijze positief op gereageerd. Vóór het veranderde perspectief in de nota van beantwoording heeft GS overleg gepleegd met B&W van de gemeente Wester-Koggenland. Het standpunt dat het college heeft geformuleerd (in beginsel meewerken, onder enkele voorwaarden) is in vertrouwelijk overleg aan de gemeenteraad voorgelegd. Vertrouwelijkheid was in dit stadium van belang omdat de gemeente de grondspeculatie wilde voorkomen en dit met toepassing van het gemeentelijke voorkeursrecht verder wilde borgen. Deze handelwijze werd bij het voorstel voor toepassing van de WVG op het gebied Jaagweg/Distriport door de meerderheid in de gemeenteraad gesteund.

Na de nota van beantwoording van GS voor de vaststelling van het streekplan konden de gemeente Wester-Koggenland en belanghebbenden zoals Berkhout is Boos nog maar beperkt hun zienswijze kenbaar maken aan PS (bij een vergadering en een hoorzitting van de Statencommissie). De gemeente (het college) had nog enkele overlegmomenten met GS over de gemeentelijke voorwaarden.

PS stelden het streekplan vast. Daarbij werden een amendement en een motie aangenomen die een andere inhoud hadden dan in het ter vaststelling voorgelegde streekplan waren opgenomen aangaande het regionale bedrijventerrein Jaagweg/Distriport. Die gewijzigde vaststelling stond niet meer open voor inspraak.

### **Structuurplan en bestemmingsplan Distriport**

De gemeente Wester-Koggenland heeft daarna medewerking verleend aan het provinciale streekplan door de locatie Distriport op te nemen op de visiekaart van het (inter)gemeentelijke structuurplan en de ontwikkeling van het project in de tijd naar voren te halen (vastgesteld door de raad op 8 juni 2006). Tevens is de voorbereiding van het bestemmingsplan voor Distriport ter hand genomen (vastgesteld door de raad op 8 februari 2010). De procedures zowel voor het intergemeentelijk structuurplan als voor het bestemmingsplan Distriport zijn volgens de regels voor inspraak verlopen. In beide gevallen betrof het de wettelijke procedures volgens de WRO.

Berkhout is Boos heeft geen zienswijze over Distriport ingediend bij de inspraakprocedure over het OWO-structuurplan in 2006. In het beroep van Berkhout is Boos, de eigenaar van Park Westerkogge Topparken Holding en drie appellanten uit Berkhout tegen het bestemmingsplan Distriport bij de Raad van State heeft de Raad blijkens zijn uitspraak over dit beroep geen procedurele of inhoudelijke hiaten in de handelwijze van de gemeente Koggenland gevonden. Inhoudelijk stelde de Raad evenwel vast dat het plan langer gefaseerd was dan de wettelijke 10 jaar. Dat heeft tot partiële goedkeuring van het bestemmingsplan en vernietiging van het exploitatieplan geleid.

In het planproces Distriport zijn de planprocedures voor inspraak gevolgd.

Planprocedures, en dat geldt met name de gevolgde streekplanprocedure, kennen beperkingen wat betreft momenten van inspraak. In de slotfase van de vaststelling van een plan kunnen Provinciale Staten of gemeenteraad besluiten nemen die aanmerkelijk afwijken van het plan dat in de inspraak is geweest. De gemaakte keuzes stellen daarbij doorgaans niet iedere partij tevreden.

Enige tijd voor het vaststellingsbesluit door Provinciale Staten heeft de belangengroep Berkhout is Boos nog de gelegenheid gehad zijn zienswijze bij Statenleden kenbaar te maken. De gemeente Wester-Koggenland heeft toen ook nogmaals de gemeentelijke gestelde voorwaarden voor medewerking kenbaar gemaakt. Bij de finale besluitvorming over het streekplan werd niet aan die voorwaarden voldaan. Berkhout was al boos, bij vaststelling van het streekplan werd ook de gemeente Wester-Koggenland 'boos', maar om andere redenen dan de actiegroep (die was tegen, de gemeente wilde meewerken onder voorwaarden).

Om grondspeculatie tegen te gaan heeft het college van de gemeente Wester-Koggenland vertrouwelijkheid in de besluitvorming door de raad gevraagd, waarmee de gemeenteraad vroegtijdig akkoord is gegaan (26 april 2004 commissie Grondgebied; 13 mei 2004 kwam het voorstel in een openbare raadsvergadering). Enige tijd daarna kregen belanghebbenden zowel bij de Provinciale Staten als bij de gemeenteraad van Wester-Koggenland maar eenmaal de kans hun afwijkende zienswijze te geven. Er bleek in de besluitvorming onvoldoende politiek draagvlak voor deze andere zienswijze.

De inzet van de besluitvorming was een oplossing te bieden voor een regionaal belang: de ruimte voor bedrijven. Dat belang werd door Provinciale Staten en Gedeputeerde Staten zwaar gewogen in de besluitvorming. De gemeente Wester-Koggenland heeft daar onder voorwaarden aan willen meewerken. Door de gang van zaken is de gemeente Wester-Koggenland niet in kunnen gaan op de wensen en belangen van bewoners in Berkhout. Dat heeft aan de kant van de actiegroep Berkhout is Boos ertoe geleid om bij elk vervolgmoment van de planontwikkeling de mogelijkheden van inspraak en rechtspraak aan te grijpen om Distriport tegen te houden.

We kunnen dit vergelijken met de planontwikkeling van Westfrisia-Noord. Het verzet van de gemeente Wognum zal de 'eigen actiegroep' hebben aangesproken. Maar bij de fusie werd vervolgens door de Tweede Kamer die locatie aan Hoorn toegewezen, om het bedrijventerrein te kunnen realiseren. De inspraakmogelijkheden voor ingezetenen van Wognum werden daarmee ingeperkt. Westfrisia-Noord (Zevenhuis) is nu een bedrijventerrein in ontwikkeling waar bedrijven zich vanaf 2013 kunnen vestigen. Momenteel is door bijzondere factoren en veranderende omstandigheden Berkhout is Boos voorsnog dichterbij zijn doel dan de actiegroep in Wognum.

Er zijn integriteitsklachten ingediend tegen de burgemeester, zonder resultaat.

De rechtmatigheid van het handelen van de gemeente is meerdere malen aan de orde gesteld in de beroepen op de Wet Openbaarheid Bestuur door Berkhout is Boos. De uitspraken daarover zijn deels afwijzend geweest (intern beraad), deels is het beroep gegrond verklaard. Dit laatste betreft de milieu-informatie, die onder meer in verslagen van de stuurgroep en projectgroep voor Distriport aan de orde kwam.

**Vraag 14: Is er van deze procedure afgeweken en zo ja in welke mate, in welke vorm en om welke redenen en is de raad tijdig en volledig hiervan in kennis gesteld?**

Normen

Dit zou moeten blijken uit een afwijkend verloop ten opzichte van het gangbare.

De eerste afwijking van een normaal planverloop betreft de correctie van het bestemmingsplan omdat door de raad vastgestelde wijzigingen niet goed in het definitieve plan waren verwerkt.

Dit is voor het college aanleiding geweest om deze correcties alsnog aan te brengen en het plan opnieuw ter visie te leggen.

De tweede afwijking betreft het verweerschrift bij de Raad van State van 7 december 2011. Dit is vooraf gemeld in besloten overleg van de commissie Grondgebied op 21 november 2011. In het vertrouwelijk overleg is het voorstel voorgelegd, waarbij is geïnformeerd dat fasen I, II en III zonder fase IV uitvoerbaar waren (plantechnisch en financieel). Het verweerschrift is na de zitting bij de Raad van State (19 december 2011) aan de raad voorgelegd. De afspraak was dat alle stukken over Distriport ter inzage lagen in de fractiekamer. Dat is voor 5 januari gebeurd. Op 5 januari is de raad met een email hierover geïnformeerd, waarbij het verweerschrift digitaal was bijgevoegd.

Deze besluitvorming vond plaats in het kader van de procedure bij de Raad van State. De uitspraak van de Raad van State was dat alleen het bestemmingsplan Distriport fase I, II en III onherroepelijk is, met inbegrip van enkele inhoudelijke wijzigingen die de Raad van State nodig vond. Dit plandeel is daarmee uitvoerbaar, en hoeft niet door de gemeenteraad als wijziging van het bestemmingplan ter visie worden gelegd, zoals Berkhout is Boos van mening is. Dit is bij Distriport pas aan de orde bij wijziging van het onherroepelijk deel van het bestemmingsplan. De raad heeft daar nog geen voor-nemens toe.

**Vraag 15: Heeft het college gehandeld binnen de kaders die door raad zijn gesteld bij de totstandkoming van het bedrijventerrein Distriport?**

Normen

De kaders die de raad heeft gesteld betreffen de planinhoud, de procedurele betrokkenheid van de gemeente bij het plan en de financiën

Het inhoudelijk plankader betreft de functie voor het gebied en de gewenste duurzame ontwikkeling van het bedrijventerrein Distriport. Op deelaspecten is in de uiteindelijke uitwerking gemotiveerd afgeweken van dit kader.

De raad heeft zich uitgesproken om afstand te houden van de grondexploitatie in de vorm van faciliterend grondbeleid, zonder financiële risico's voor de gemeente en een kostendekkende grondexploitatie. Dit is door het college vorm gegeven door het initiatief voor en de uitwerking van de plannen bij de ontwikkelaars en de provincie te laten. Dat geldt ook voor alle kosten die in de planvoorbereiding zijn gemaakt.

De raad heeft op voorstel van het college een belangrijk deel van de gemeentelijke bijdrage voor de Westfrisiaweg ten laste van de grondexploitatie Distriport kunnen leggen. Dit is vastgelegd in overeenkomsten tussen gemeente en ontwikkelaars en tussen ontwikkelaars en provincie.

De ondertekening van de verklaring bij het Afsprakenkader ('bijlage 1') vormt hierop een uitzondering waar het gaat om de toezegging het grondverwervingsinstrumentarium toe te passen indien de ontwikkelaars daarom vragen. De raad is hier ook niet van in kennis gesteld (zie de beantwoording vraag 13).

## 2.5 Financieel risico

### **Vraag 16 Loopt de gemeente Koggenland op grond van eerder gemaakte afspraken / toezeggingen enig financieel risico bij het wel of niet doorgaan van bepaalde (toekomstige) ontwikkelingen?**

#### Normen

Voor deze laatste vraag vormen de eerder gemaakt afspraken en toezeggingen de normen. Deze vraag naar het mogelijk financiële risico moet worden gezien als een mogelijk gevolg van de wijze waarop het bestemmingsplan tot stand is gekomen. De problemen rond de grondoverdracht van provincie aan marktpartijen en het onthouden van goedkeuring van het exploitatieplan zijn hierbij op voorhand aanwijsbare zaken.

De mogelijke financiële risico's voor de gemeente Koggenland zijn gegeven de afspraken en toezeggingen mogelijk mede afhankelijk van wie de gronden van Distriport bezit (welke partij het gaat realiseren is nog onzeker) en ook afhankelijk van de vraag of het onherroepelijke bestemmingsplan Distriport (3/4 van het oorspronkelijk bestemmingsplan) wel of niet wordt gerealiseerd. Voor het plandeel IV moet nog een nieuw bestemmingsplan worden gemaakt, als daartoe wordt besloten.

De huidige financiële risico's van Distriport beperken zich voor de gemeente tot

1. hetgeen voortvloeit uit de exploitatieovereenkomst met de ontwikkelaars;
2. mogelijke gevolgen van een nieuw te maken exploitatieplan;
3. nieuwe planvorming voor fase IV
4. gevolgen van het afblazen van de hele ontwikkeling

We kunnen deze risico's hier benoemen, het ramen van de omvang ervan is in de huidige onzekere situatie niet mogelijk. Het zal afhankelijk zijn van verdere ontwikkelingen rond eigendom en plannen welk van deze risico's aan de orde is.

Berkhout is Boos ziet in de door de gemeente ondertekende bijlage 1 bij het Afsprakenkader een groot risico van door de ontwikkelaars af te dwingen realisatieverplichtingen (bijvoorbeeld onteigening). Deze bijlage is echter door het afsluiten van de

exploitatieovereenkomst komen te vervallen. Eventuele onteigening vergt zelfstandige besluitvorming door de gemeenteraad en is tot nu toe niet aan de orde geweest.

Ook het risico dat de gemeente wordt aangesproken op de 6,5 miljoen bijdrage voor de Westfrisiaweg, die uit Distriport moet worden opgebracht, is met de gemaakte afspraken niet aan de orde. De provincie Noord-Holland (GS) heeft ook bij meerdere gelegenheden aangegeven dat dit risico voor de provincie is (op vragen van de PVV, 5 juli 2011 en in de commissievergadering Mobiliteit en Wonen van 29 oktober 2012). Het college van Koggenland heeft de raad daarvan in kennis gesteld.

Gedeputeerde Staten beantwoordden vragen van de PVV, 5 juli 2011

PVV Vraag 9: *“Heeft de provincie Noord-Holland van de gemeente Koggenland het risico overgenomen voor wat betreft de ontbrekende opbrengst van 6,5 miljoen euro voor de aanleg van de N32 uit de ontwikkeling van Distriport? Zo niet, waar komt de resterende bijdrage voor de aanleg van de N32 dan vandaan?”* Antwoord GS: *“Ja.”*

PVV Vraag 11: *“In welke mate is het nu de provincie, die alle risico’s draagt van de totstandkoming van het duurzame bedrijventerrein?”* Antwoord GS: *“Op dit moment draagt de provincie alle risico’s.”*

Provinciale Staten, Commissie Mobiliteit en Wonen, 29 oktober 2012

*“D66 heeft daarover de volgende vragen: (1) De gemeente Koggenland zou een bijdrage leveren aan Distriport. Als dat project overgaat naar de provincie, komt de provincie daarmee dan op een achterstand? .....”* Het antwoord hierop van gedeputeerde Post: *“... Met de gemeente Koggenland is afgesproken dat er een bedrijventerrein komt. Uit de opbrengst van het bedrijventerrein wordt 6,5 miljoen euro bijgedragen aan de Westfrisiaweg. Afgesproken is dat de bijdrage wordt geïndexeerd. Het is een broekzak/vestzak verhaal. Als de bijdrage van 6,5 miljoen euro niet uit Distriport kan worden opgebracht, dan staat de provincie aan de lat voor het risico.”*

Gedeputeerde Post bevestigt op 12 november 2012 in de Commissie Mobiliteit en Wonen nogmaals dat ‘de provincie aan de lat staat’ voor de bijdrage van €6,5 miljoen als deze niet uit Distriport komt.

### **Exploitatieovereenkomst**

Doordat de ontwikkelaars momenteel niet over de gronden beschikken zijn ze niet in staat om Distriport te realiseren. De exploitatieovereenkomst is hierdoor in het stadium van “onvoorziene omstandigheden” terechtgekomen. Dat betekent dat partijen met elkaar moeten overleggen over het vervolg en hiervoor een inspanningsverplichting zijn aangegaan. Dergelijk overleg heeft pas zin wanneer de ontwikkelaars alsnog over de gronden kunnen beschikken, ze zijn dan gehouden het plan te realiseren. Aangezien de gemeente part noch deel heeft aan de nu ontstane situatie zou het niet voor de hand liggen dat de gemeente zou gaan bijdragen aan de realisatie.

Een onderdeel van de exploitatieovereenkomst betreft de eigen plankosten van de gemeente. Twee van de vijf termijnen hiervoor zijn door de ontwikkelaars betaald. De



volgende termijnen betreffen de uitvoeringsfasen van het plan, het verloop hiervan is nog ongewis, maar deze kosten zijn ook nog niet gemaakt.

### **Nieuw exploitatieplan**

Door opgelopen renteverliezen, lagere opbrengstverwachtingen, langere afzetperiode en het wegvallen van de opbrengsten van fase IV (schaalverkleining) is het aannemelijk dat Distriport momenteel een minder profijtelijke ontwikkeling zal zijn dan in 2006-2010 werd gedacht. Wanneer meer duidelijkheid komt over de grondeigendom zal een nieuw exploitatieplan moeten worden opgesteld.

De gemeente stelt zich op het standpunt dat de gemeente geen financiële bijdrage levert aan het exploitatieplan van Distriport. Planrealisatie door Distriport CV of eventueel een andere partij zal dan geen financieel risico voor de gemeente vormen. Maar bij een geraamd grondexploitatietekort dat kan tot gevolg hebben dat er druk ontstaat op de kwaliteit van het plan: dure elementen zoals de te realiseren natuur komen dan onder vuur te liggen.

### **Fase IV**

Voor Fase IV is de nieuwe bestemming geschrapt. Het is mogelijk de oude agrarische bestemming te handhaven. Om alsnog de bedrijfsfunctie te realiseren zal een nieuw bestemmingsplan nodig zijn. Gegeven de reden van het schrappen van het plan, de overschrijding van de 10-jaarstermijn, is dat niet op korte termijn aan de orde.

### **Afblazen Distriport**

Indien wordt besloten Distriport niet te realiseren zal het gewenst zijn een nieuw bestemmingsplan te maken, mogelijk een conserverend plan dat de huidige situatie van agrarisch gebruik vastlegt. Maar de gemeente zou ook een andere bestemming aan het terrein kunnen geven. De kosten van het maken van dat plan komen dan voor rekening van de gemeente, indien deze kosten niet via een grondexploitatie kunnen worden gedekt.

Het wegvallen van het plan zal op termijn kunnen leiden tot een tekort aan lokale bedrijventerreinen. Momenteel is er nog een capaciteit van circa 6 ha, maar zonder Distriport valt ook de 8 ha die hiervoor is geraamd weg.



## 3 Conclusies en aanbevelingen

### 3.1 Conclusies

Het onderzoek naar de rechtmatigheid van de besluitvorming over Distriport in de gemeente Koggenland in de periode 2004-2012 is gericht op zestien vragen. De beantwoording van deze vragen wordt hier in concluderende zin geformuleerd. Op basis daarvan kunnen tot slot over de hoofdvraag conclusies worden getrokken.

#### 3.1.1 Aanleiding en doel

- *Door welke partijen is het bedrijventerrein Distriport als een gewenste ontwikkeling gekenschetst en wie hebben het plan geïnitieerd?*

Door de gemeente Hoorn, het regionale bedrijfsleven en de provincie is de locatie voor het regionale bedrijventerrein Distriport op tafel gekomen en is de locatie in het streekplan Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord opgenomen voor de periode 2004-2014. De gemeente Hoorn en het regionale bedrijfsleven hadden voorkeur voor een andere locatie aan de westkant van de A7, in De Leekerlanden. De gemeente (Wester-) Koggenland wilde De Leekerlanden niet bebouwen, zodat Distriport voor Hoorn, het bedrijfsleven en de provincie een 'goed' alternatief was.

- *Wat is het procesverloop (welke stappen zijn op welk moment gezet door welke partijen met welk doel) tot op heden met betrekking tot het bedrijventerrein Distriport?*

De keuze voor de locatie Jaagweg/Distriport als regionaal bedrijventerrein is de gemeente overkomen. Door de druk van Hoorn, het regionale bedrijfsleven en de provincie is de locatie op tafel gekomen en is deze in het streekplan opgenomen voor de periode 2004-2014. In het debat in Provinciale Staten (PS) hierover viel vervolgens ook de locatie Westfrisia Noord (Zevenhuis) voor de periode 2004-2014 af en bleef Distriport als het enige regionale bedrijventerrein in West-Friesland over voor de periode 2004-2014.

In het ontwerpstreekplan was er nog sprake van een zoekgebied voor een regionaal bedrijventerrein voor de periode na 2014 in de zone langs de A7. Bij een locatiekeuze zou het gebied tussen Avenhorn en de A7 (waarbinnen Distriport ligt) in het onderzoek voor de locatiekeuze worden betrokken. De gemeente (Wester-)Koggenland heeft, toen de locatie Jaagweg voor het regionale bedrijventerrein in beeld kwam, drie randvoorwaarden voor medewerking gesteld:

- 1) eerst ontwikkeling van het bedrijventerrein Westfrisia Noord (Zevenhuis) dan pas Distriport
- 2) behoud van De Leekerlanden
- 3) onverdeeld over bij de fusie met Obdam.

PS besloot echter anders: Distriport in 2004-2014, Zevenhuis na 2014.

De poging van (Wester-)Koggenland om zich in 2005 hieraan te onttrekken is in 2006 gestaakt, om annexatie van het gebied door Hoorn te vermijden. Dat vereiste de toezegging van een loyale medewerking aan de planontwikkeling. Via de keuze voor het faciliterend grondbeleid is dit in 2007 verder ter hand genomen, uitmondend in een bestemmingsplan en exploitatieovereenkomst in 2010. Drie ontwikkelende partijen hadden hierin een rol: Zeeman Vastgoed, De Peyler Projectontwikkeling (inmiddels Ooms Bouw en Ontwikkeling) en Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland-Noord (ONHN).

In de periode 2004-2007 is er discussie en onderzoek geweest over en naar de behoefte aan het regionale bedrijventerrein (nut en noodzaak). De gemeente (Wester-)Koggenland heeft de uitkomsten van de provinciale en de regionale behoefte onderzoeken gevolgd.

Vanaf de goedkeuring van het bestemmingsplan door de raad in 2010 is er weinig meer gebeurd met de uitvoering van het plan. Dat kon ook niet. Eerst moest er tot in 2012 gewacht worden op de uitspraak van de Raad van State, die vervolgens maar driekwart van het bestemmingsplan onherroepelijk maakte. Een andere reden voor 'stilstand' in de uitvoering van Distriport is de start van een rechtszaak tussen de drie projectontwikkelaars en de provincie aangaande de terug levering aan de ontwikkelaars van de gronden van het goedgekeurde bestemmingsplan binnen de planfasen I, II en III. De partijen in het conflict kunnen nu weinig, omdat elke stap in de uitvoering een extra risico betekent. Er is zo lang de rechtszaak loopt geen betrokken partij die Distriport wil of kan uitvoeren.

Ook de gemeente Koggenland (college en raad) wacht af wat de uitvoerende partijen gaan doen. De gemeente vervult bij Distriport zijn gekozen publiekrechtelijke rol (faciliterende grondbeleid, waarbij de gemeente het bestemmingsplan maakt en eventuele kosten verhaalt en andere partijen de grondexploitatie uitvoeren voor eigen risico). Na het bestemmingsplan zijn de uitvoerende activiteiten afhankelijk van Distriport CV/BV. De gemeente kan op grond van de exploitatieovereenkomst met Distriport CV/BV opnieuw met Distriport onderhandelen, omdat de uitvoering door Distriport CV/BV niet in de pas loopt met de overeenkomst. De gemeente (het college) wil echter geen tijd investeren in het exploitatieplan. Een verzoek van Distriport CV/BV wordt afgewacht (zie verder het feitenrelaas in bijlage 1).

- *Met welk doel is het bestemmingsplan Distriport opgesteld en zijn alternatieven overwogen om dat doel te bereiken?*

Het primaire doel van het bestemmingsplan Distriport is om met 70 ha netto bedrijventerrein te voorzien in de behoefte aan regionale bedrijventerreinen in de regio West Friesland in 2004-2014. De provincie Noord-Holland en de regio West-Friesland wilden als achterliggend doel de woon-werkbalans verbeteren door de bedrijvigheid in de regio te laten toenemen. Het tijdig voorzien in voldoende bedrijventerreinen in de regio was daarvoor het voornaamste beschikbare instrument.

Daarnaast zijn er secundaire doelen geformuleerd voor ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid en voor de financiële aspecten.

De provincie heeft randvoorwaarden meegegeven voor duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit (motie 8-32 bij de vaststelling van het streekplan in 2004).

Het doel van het bestemmingsplan is vastgelegd in de motie 8-32 van Provinciale Staten bij de vaststelling van het Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord in 2004: 70 ha regionaal bedrijventerrein, te realiseren vóór 2014, waarbij gekozen wordt voor een optimaal duurzame invulling voor het bedrijventerrein Jaagweg bij een sluitende exploitatie d.w.z. voor de ontwikkelaar de volgende eisen op te leggen:

- a. minimaal 15% ruimtewinst,
- b. minimaal 10% toepassing duurzame energie,
- c. minimaal 50 ha groene inpassing, waaronder ecologische verbindingzone en de buffer tussen dorpskern Berkhout en bedrijventerrein Jaagweg,
- d. het opstellen van een beeldkwaliteitsplan dat voorziet in een goede landschappelijke inpassing,
- e. verplicht parkmanagement en meervoudig ruimtegebruik toe te passen.

De gemeente zelf heeft in die lijn nadere kwaliteitsdoelen gesteld voor het bestemmingsplan Distriport. Ook heeft de gemeente een financieel doel gesteld: aan de grondexploitatie Distriport levert de gemeente zelf geen financiële bijdrage.

De doeleinden voor kwaliteit en het financiële aspect voor de gemeente hebben ook meegewogen bij de MER-alternatieven voor de meest milieu duurzame invulling van de locatie. Kosten en kwaliteit zijn daarbij tegen elkaar afgewogen.

De locatie Distriport vormde zelf het alternatief voor andere voorgestelde locaties voor regionale bedrijventerreinen, die in de provinciale besluitvorming afvielen.

Als de gemeente (Wester-)Koggenland de locatie aan de Jaagweg niet had ondersteund dan was er reëel risico geweest, dat een regionaal bedrijventerrein in De Leekerlanden was gekozen, of van een annexatie van het Jaagweggebied door Hoorn bij de fusie tussen Wester-Koggenland en Obdam om het bedrijventerrein Distriport te ontwikkelen, of van een bestuurlijke aanwijzing door de provincie aan (Wester-)Koggenland om het plan voor Distriport te ontwikkelen.

Later is aan het programma van Distriport voor 70 ha regionaal bedrijventerrein nog 8 ha lokaal bedrijventerrein toegevoegd, omdat daar in regionaal verband behoefte aan bleek (een tekort aan locaties voor lokaal bedrijventerrein). De grondexploitatie Distriport kreeg de opgave van het leveren van een aanzienlijke bijdrage aan de gemeentelijke kosten voor de Westfrisiaweg (€6,5 miljoen van de €8,5 mln.).

- *Kan in redelijke mate verwacht worden dat het doel gerealiseerd wordt en zijn voldoende meetpunten geformuleerd om dit aantoonbaar te maken?*

De doeleinden voor Distriport zijn SMART geformuleerd Er zijn voldoende meetpunten voor de realisatie van de doeleinden geformuleerd (zie beantwoording vraag 3).

Voor duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit, waaronder inpassing in het landschap en een groene buffer tussen Berkhout en het recreatiepark Park Westerkogge, zijn 50 ha extra groen en water als doel gesteld. Tevens is uitgegaan van 15% intensiever ruimtegebruik. Het meest milieu duurzame ruimtelijk inrichtingsmodel voor Distriport is met de MER-procedure bepaald. De doelstellingen voor ruimtelijke kwaliteit zijn concreet vastgelegd in het bestemmingsplan Distriport.

Voor de nadere invulling van milieuduurzaamheidsdoelen voor de te vestigen bedrijven zelf is geen concreet beleid gemaakt. Dit komt onder meer doordat de mogelijkheden van regelgeving door de gemeente in deze beperkt zijn en technologische ontwikkeling bij realisatie tot betere maatregelen aanleiding kan geven. Wel is in het financieel kader een fondsconstructie opgenomen, waarbij per m<sup>2</sup> uitgeefbaar terrein 1 euro wordt afgedragen aan het fonds voor duurzame maatregelen die dan te zijner tijd kunnen worden genomen. De inkomsten van het fonds komen uit de gronduitgifte aan bedrijven. De gemeente levert hieraan geen financiële bijdrage.

Voor het bereiken van de gestelde doelen is de behoefte van bedrijven aan het bedrijventerrein de 'motor'. Bij de keuze voor Distriport in streekplanverband en ook daarna in regionaal verband van West-Friesland is de omvang van de behoefte aan bedrijventerrein in de regio meermaals geraamd. Die ramingen gaven de noodzaak van het bedrijventerrein in 2004-2014 aan.

Het ontwikkelde bestemmingsplan Distriport, dat door de raad in 2010 is vastgesteld, voldeed in grote mate aan deze voorwaarden. Maar door een langere duur van de planontwikkeling is de termijn voor realisatie in het bestemmingsplan Distriport aangepast, naar 2010 tot 2026, in plaats van vóór 2014. De veranderde ontwikkeling van de behoefte aan bedrijventerrein in de regio speelde daarbij een rol.

De start van de eerste gronduitgifte gepland in 2011 lijkt in 2014 niet haalbaar. Er was vertraging van de procedure bij de Raad van State. Berkhout is Boos, de eigenaar van park Westerkogge (Topparken Holding) en drie appellanten uit Berkhout waren in beroep gegaan tegen het bestemmingsplan Distriport bij de Raad van State (met een uitspraak van de Raad van State in 2012). Daarnaast loopt er nog een gerechtelijke procedure over onenigheid over het grondeigendom tussen de provincie en Distriport CV/BV. Door de aanhoudende economische crisis is er een overmaat aan bedrijventerreinen in Noord-Holland Noord ontstaan, waardoor het verdere planverloop bij Distriport ook ongewis blijft.

- *Zijn bij het in gang zetten van de bestemmingsplanprocedure noodzakelijke en voldoende voorwaarden gedefinieerd en zijn de risico's in voldoende mate in kaart gebracht?*

Er zijn noodzakelijke en voldoende voorwaarden gedefinieerd.

De raad koos op 11 juni 2007 voor een faciliterend grondbeleid bij de ontwikkeling van het bestemmingsplan. Via een stuurgroep en een projectgroep is gewerkt aan de planontwikkeling conform het Afsprakenkader dat de provincie en de ontwikkelaars op 20 juni 2007 overeen kwamen en waar de gemeente zich met ondertekening van een bijlage zich in voegde (bijlage 1, zie verder beantwoording vraag 11).

De kwalitatieve uitgangspunten voor het plan zijn vooraf vooral door de provincie bepaald en daarna door de gemeente gewogen en aangevuld via de Milieu Effecten Rapportage (MER) en de stedenbouwkundige planvorming. De financiële randvoorwaarden zijn in het planproces verder vormgegeven in een exploitatieovereenkomst tussen de gemeente en Distriport CV/BV (4 februari 2010), waarbij de ontwikkelaars alle kosten dragen, inclusief de vastgestelde bijdrage voor de Westfrisiaweg.

Enkele risico's zijn onvoldoende beeld gebracht.

Bij het Afsprakenkader (2007) was het beeld dat de ontwikkelaars over alle gronden konden beschikken (ook bij henzelf). Dat bleek later (2009) niet zo te zijn. Dit risico is in 2007 onvoldoende onderkend.

In de planning is geen rekening gehouden met vertraging in de planologische procedure als gevolg van een te verwachten beroep bij de Raad van State tegen het bestemmingsplan Distriport.

Het later groeiende risico van een lagere en wegvallende vraag als gevolg van de crisis die in 2008 inzette is onvoldoende onderkend. Inmiddels is dit beeld wel gaan schuiven, gezien de recente publicatie van een nieuw onderzoek van Buck Consultants voor de provincie Noord-Holland.

### **3.1.2 Rol van de raad**

- *Op welke momenten en in welke fasen is de raad gedurende het procesverloop geïnformeerd over de plannen met betrekking tot het bedrijventerrein Distriport?*

Alle belangrijke besluiten met betrekking tot Distriport zijn in de periode 2004-2012 in de raad van (Wester-)Koggenland besproken.

Het betreft de keuze voor het terrein Jaagweg in het streekplan en het structuurplan, de uitgangspunten voor de ontwikkeling van het gebied, de relatie met de ontwikkelende partijen en de formele stappen in de WRO-procedures. Alternatieven voor het ontwikkelingsproces en de planuitwerking zijn eveneens in de raad aan de orde geweest. Ook de optie van een gedeeltelijke vernietiging van het bestemmingsplan is vooraf aan de raad (vertrouwelijk in de commissie Grondgebied) voorgelegd (zie verder het feitenrelaas in bijlage 1).

Uitzondering betreft een verklaring van het college zo nodig het grondverwervingsinstrumentarium in te zetten. Deze verklaring is toegevoegd aan het Afsprakenkader tussen ontwikkelaars en provincie op 20 juni 2007 (bijlage 1 van het Afsprakenkader) is niet aan de raad voorgelegd. De raad had kort daarvoor, op 11 juni 2007, besloten niet financieel te willen participeren in Distriport (zie verder beantwoording vraag 11).

- *Welke kaders heeft de raad gesteld bij de ontwikkeling van de totstandkoming van het bedrijventerrein Distriport?*

De raad heeft duidelijke kaders gesteld voor omvang, kwaliteit en exploitatie van het bedrijventerrein en de periode van uitvoering (zie beantwoording vragen 3, 4 en 5).

De 'totstandkoming' van het bedrijventerrein is momenteel nog een open vraag. Externe factoren (bestuurlijk en markt) vormen momenteel een belemmering voor de totstandkoming (zie beantwoording vraag 5).

- *Op welke momenten en in welke fasen heeft de raad gesproken over proces van besluitvorming rond het bestemmingsplan Distriport en over welke informatie beschikte de raad op elk moment?*

Het proces van besluitvorming is vooral besproken bij de raadsdiscussie over participatie in PPS-vorm in de grondexploitatie (juni 2007). De raad heeft daar afstand van genomen en gekozen voor faciliterend grondbeleid, maar stemde wel in met een actieve planontwikkeling wat betreft het publiekrechtelijke traject. Deze heeft vorm gekregen door vertegenwoordiging van de gemeente in de stuurgroep en de projectgroep Distriport.

Vervolgens is de gefaseerde uitwerking van plannen steeds voorgelegd aan de raad. Naast de MER en de stedenbouwkundige uitwerking betrof dit ook de exploitatieovereenkomst en het exploitatieplan (met het kostenverhaal, dat nodig was toen bleek dat de ontwikkelaars niet alle gronden in bezit hadden). (Zie verder het feitenrelaas in bijlage 1).

- *Heeft de raad rondom het bestemmingsplan Distriport tijdig over de juiste en volledige informatie beschikt, om haar controlerende en besluitvormende taak te kunnen uitvoeren.*

De raad heeft tijdig over de juiste en volledige informatie beschikt voor zijn besluitvormende en controlerende taak (zie verder het feitenrelaas in bijlage 1).

De raad heeft gekozen voor een terughoudende rol wat betreft het grondbeleid. De besluitvorming en controle concentreerden zich op de uitwerking van het plan op grond van door de raad vastgestelde uitgangspunten. Dit is gebeurd in een planproces waarin de raad veelvuldig door het college is geïnformeerd.

Bij enkele ontwikkelingen rondom bestemmingsplan Distriport is de informatievoorziening evenwel tekortgeschoten.

De lacune in de grondposities van de ontwikkelaars is in een te laat stadium duidelijk geworden, waardoor plotseling nog een exploitatieplan (herziening met regeling van het kostenverhaal) nodig was.

De Informatie over Distriport in de begroting en de jaarrekening is beperkt. In de Paragraaf Grondbeleid is geen informatie opgenomen over de grondexploitatie(overeenkomst) Distriport. De gemeente Koggenland participeert (met bijna 2% van de aandelen) in het Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland Noord (ONHN) sinds de oprichting (i.o.) in 2007. Het ONHN participeert voor 1/3 in Distriport CV/BV. Tot op heden is hierover geen informatie opgenomen in de paragraaf Verbonden Partijen. Dit zou volgens de richtlijn van het BBV wel moeten. Ad hoc ontwikkelingen betreffende Distriport komen alleen in het hoofdstuk economische zaken aan de orde.

Berkhout is Boos heeft ook enkele momenten genoemd waarin er tekortkomingen waren.

Berkhout is Boos geeft aan dat de raad niet is geïnformeerd over de onhaalbaarheid van het uitgangspunt van een buffer van 200m ten noorden en westen van het bedrijventerrein, wat in de startnotitie MER van oktober 2007 het uitgangspunt was, terwijl het college hiervan op de hoogte was. Het college had dit moeten concluderen uit een provinciale verkenning van de haalbaarheid uit 2005, zo stelt Berkhout is Boos. Die provinciale verkenning kan echter niet als bewijsvoering voor deze stelling van Berkhout is Boos dienen. Daarin werd een ideaalmodel verkend met 80 ha groen en natuur, dat financieel onhaalbaar was, tegenover een haalbaar marktmodel met 50 ha groen en natuur, conform het provinciale kader van motie 8-32 (zie de beantwoording van vraag 3).

Een tweede punt dat Berkhout is Boos heeft aangevoerd is het achterhouden van het rapport "Markttoets bedrijventerrein Jaagweg" van de Stec Groep in 2007. Van dit onderzoek in opdracht van Distriport CV/BV is aan de raadsleden alleen de samenvatting voorgelegd, die concludeert dat tot 2020 behoefte is aan 60-90 ha bedrijventerrein in Koggenland. Dit ondersteunt nut en noodzaak van Distriport. Berkhout is Boos meent dat deze conclusie niet kan worden getrokken uit het achterliggende rapport. Gekozen was voor een maximum variant waarbij de behoefte van Hoorn ook werd meegeteld voor Distriport. Het college had kennis van het hele rapport vanuit de deelname aan de stuurgroep voor de ontwikkeling van het bestemmingsplan.

De kritiek van Berkhout is Boos kan in deze worden gevolgd, gezien het betreffende deel van de bijlagen. In die raming was uitgegaan van een maximum scenario. Verderop in de bijlage kan echter uit een historische tijdreeks van marktopnamen in de regio en in Hoorn en Koggenland worden opgemaakt dat wel vraag van 7 ha per jaar zou kunnen kan worden verwacht, maar dan niet alleen voor Distriport. Door het niet in zijn geheel beschikbaar stellen van het onderzoek is de raad een moment voor kritische beoordeling over de fasering van het bestemmingsplan ontnomen. Op basis van de Stec samenvatting was de ambitie voor realisatie van Distriport wel verlaagd (van aanvankelijk in 10 jaar met 7 ha per jaar, naar 15 jaar met 5,2 ha per jaar). Maar met de achterliggende informatie uit het gehele rapport (inclusief bijlagen) had met een langere fasering rekening kunnen worden gehouden. Er was ook nog veel ander planaanbod opkomst, waaronder Zevenhuis in de gemeente Hoorn.

Berkhout is Boos ziet een andere nalatigheid in het feit dat een brief van de VNG aan het college en de raad over het Convenant Bedrijventerreinen van 15 september 2009 door het college is afgehandeld en niet aan de raad is voorgelegd. In het antwoord van Koggenland aan de VNG is een voorbehoud opgenomen voor *'de ruimtelijke plannen die zijn opgestart binnen het bestaande beleid maar nog niet onherroepelijk zijn, gerespecteerd worden.'* De raad heeft zich zodoende niet kunnen uitspreken over dit Convenant en het antwoord van het college hierop. Het niet stellen van het voorbehoud zou tot gevolg kunnen hebben dat het bestemmingsplan niet zou worden vastgesteld, omdat het niet zou voldoen aan de intenties van het convenant (SER-ladder, eerst zoveel mogelijk binnenstedelijk of dan aansluitend op de bebouwing, dan pas een nieuwe locatie 'in de wei'). Er is echter geen richtlijn in de gemeente Koggenland dat landelijke convenanten waarbij gemeenten via de belangenvereniging VNG be-



trokken zijn door het college aan de gemeenteraad moeten worden voorgelegd. Het gemaakte voorbehoud is in lijn met het vastgestelde beleid van de gemeente aan- gaande Distriport in het structuurplan en de ook eerder gemaakte keuze het bestem- mingsplan Distriport te ontwikkelen. Het college voerde hiermee raadsbesluiten uit. Naar aanleiding van publiciteit over het Convenant heeft de raad hier zelf geen vra- gen over gesteld. Ook heeft de raad niet op andere gronden op een ander moment de planontwikkeling van Distriport ter discussie gesteld.<sup>10</sup>

### 3.1.3 Rol van het college

- *Op welke momenten, in welke fasen en in welke hoedanigheid is het college gedurende het procesverloop betrokken bij geweest bij de plannen met be- trekking tot het bedrijventerrein Distriport?*

In de periode 2004-2007 heeft het college veel en actief overleg gevoerd met ener- zijds de raad en anderzijds externe partijen (regiogemeenten, provincie, Tweede Ka- mer) over de keuze van de locatie Jaagweg, de eraan verbonden voorwaarden en over de vraag om wel of niet in te stemmen met de ontwikkeling van het bedrijventerrein.

Na de fusie in 2007 was de gemeente vooral in de stuurgroep en projectgroep Distri- port actief, waarin met ontwikkelaars en provincie werd gewerkt aan het bestem- mingsplan en voorgenomen uitvoering. Het college heeft een verbinding gelegd met de aanleg Westfrisiaweg en de gemeentelijke bijdrage daarin (zie verder het feitenre- laas in bijlage 1).

- *Op welke momenten en welke fasen heeft het college de raad geïnformeerd over ontwikkelingen met betrekking tot het bedrijventerrein Distriport?*

De raad is permanent en veelvuldig door het college geïnformeerd over eerst de loca- tiekeuze en later de planontwikkeling voor Distriport (zie verder het feitenrelaas in bijlage 1).

We beperken ons hier tot een belangrijke omissie.

De verklaring die namens de gemeente is toegevoegd aan het Afsprakenkader tussen ontwikkelaars en provincie op 20 juni 2007 (bijlage 1 van het Afsprakenkader) is niet aan de raad voorgelegd. Het Afsprakenkader is in juni onder grote tijdsdruk vastge- steld en ondertekend. De gemeente zegde toe publiekrechtelijke medewerking te verlenen, waartoe ook de mogelijke inzet van het grondverwervings- en kostenver- haalinstrumentarium was inbegrepen.

De raad had op 11 juni 2007 net besloten niet financieel te willen participeren in Distriport. Op 20 juni 2007 wordt in een overeenkomst met andere partijen evenwel een deur geopend voor mogelijke grondverwerving door de gemeente met de bedoe- ling die gronden dan weer aan de realiserende marktpartijen van het Afsprakenkader

<sup>10</sup> Volgens de ambtelijk verantwoordelijken van de gemeente Koggenland is de brief van Con- venant Bedrijventerrein bij veel gemeenten alleen door colleges behandeld, of niet eens door hen beantwoord.

kostendekkend door te verkopen. Dit is een 'brede' interpretatie van de publiekrechtelijke rol, zoals die ook bij andere gemeenten gebruikelijk is. Deze bredere interpretatie staat echter op gespannen voet met het eerdere raadsbesluit geen financiële betrokkenheid met Distriport te willen.

Gelet op dat besluit en de context van het dossier Distriport zou het beter zijn geweest de raad hierover vooraf een uitspraak te laten doen, dan wel (gezien de tijdsdruk) in de betreffende bijlage 1 een voorbehoud van goedkeuring door de raad op te nemen.

Het risico dat er gevraagd kon worden gronden te verwerven bestond. Ten tijde van ondertekening van de verklaring was echter bij alle betrokkenen het idee dat de ontwikkelaars over alle gronden konden beschikken, dus zou de grondverwerving door de gemeente toch niet aan de orde zijn. Bovendien zou zo'n besluit afzonderlijke besluitvorming door de raad vergen. Het was voor de raad wel een gevoelig punt. In latere discussies over de opvolgende exploitatieovereenkomst (14 december 2009) besloot de raad de optie van onteigening te schrappen. Daarbij speelde de wetenschap dat in het geval van een niet meewerkende grondeigenaar aan de realisatie van het bestemmingsplan het onteigeningsinstrument kan worden ingezet een belangrijke rol. Dat hoefde dus niet in een privaatrechtelijke overeenkomst of in een Afsprakenkader te worden opgenomen.

- *Hoe heeft het college zich ervan vergewist dat de raad in het proces rondom het bestemmingsplan Distriport tijdig over de juiste en volledige informatie kon beschikken om haar controlerende en besluitvormende taak te kunnen uitvoeren?*

De besluitvormende en controlerende taak van de raad bij het bestemmingsplan richt zich op de keuze een bestemmingsplan te maken, de beoordeling van het ontwerpplan en de vaststelling van het definitieve plan. Daarbij moet de raad kunnen beoordelen of het plan voldoet aan eerder gestelde doelen en uitgangspunten.

In de praktijk is dit proces in stappen doorlopen, waarbij het college telkens de benodigde informatie heeft geleverd. Het antwoord op deze vraag is verder lastig te geven. We hebben al gewezen op het niet aan de raad voorleggen van de gemeentelijke verklaring bij het afsprakenkader. Daarnaast heeft in de begroting en jaarrekening in de Paragraaf Verbonden Partijen ontbroken aan informatie over de Ontwikkelingsmaatschappij Noord-Holland Noord (ONHN, opgericht in 2007), waarin de gemeente met bijna 2% deelneemt (verbonden partij volgens het BBV). Het ONHN is voor 1/3 deelnemer in Distriport CV/BV. In de Paragraaf Grondbeleid ontbreekt informatie over de exploitatieovereenkomst Distriport en het kostenverhaal in verband met eventuele financiële risico's die daar uit voort kunnen vloeien, ten behoeve van een complete informatie over de uitvoering van het grondbeleid.

Maar aan de andere kant is sprake geweest van uitgebreide dossiers waarover college en raad veelvuldig met elkaar hebben gesproken. Bij tijd en wijle zijn daarover ook stevige discussies gevoerd. De burgemeester ziet dat als een teken dat er door het college open met de raad over is gesproken. De planontwikkeling Distriport was een bestuurlijk gevoelig dossier. Het college was zich terdege bewust van het op het juiste

moment de benodigde informatie aan de raad te verschaffen. De druk vanuit de burgerij heeft daarbij zeker een rol gespeeld.

### 3.1.4 **Rechtmatigheid**

- *Aan welke wettelijke en bestuurlijke eisen heeft de procedure van de totstandkoming van het bestemmingsplan Distriport moeten voldoen en heeft de procedure daaraan voldaan?*

De procedure voor het bestemmingsplan Distriport heeft voldaan aan verschillende eisen moeten voldoen, waarvan die van WRO het belangrijkste waren.

De gangbare procedure bij de besluitvorming voor ruimtelijke plannen is dat een ontwerp wordt voorgelegd, waar betrokkenen zienswijzen op kunnen geven, dat daarna een definitief plan wordt voorgelegd aan het bevoegd gezag: Provinciale Staten of gemeenteraad. Dit bevoegd gezag neemt vervolgens een besluit, waarbij dan in deze besluitvormende fase nog wijzigingen kunnen worden aangebracht. Dit laatste speelt op meerdere momenten in de besluitvorming rond Distriport

De partijen die op een eerder moment dachten dat hun belangen goed verwerkt waren in een ontwerpplan kunnen door deze wijzigingen te elfder ure op het verkeerde been worden gezet. Dat speelde op meerdere momenten in het planproces voor Distriport. Provinciale Staten gaven in 2004 door een amendement en een motie een draai aan het streekplan Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord die zowel bij Berkhout is Boos als bij de gemeente (Wester-)Koggenland veel weerstand gaf.

De gemeente (Wester-)Koggenland stelde ook in laatste instantie in 2006 een gewijzigd structuurplan OWO vast, mét regionaal bedrijventerrein, onder druk van een dreigende annexatie van het bedrijventerrein door Hoorn.

En in de behandeling van de bezwaren tegen het bestemmingsplan Distriport bij de Raad van State kwam de gemeente Koggenland nog met een voorstel om het plan niet geheel te vernietigen maar deels (alleen fase IV vallend binnen vereiste de 10 jaar termijn van het bestemmingsplan), dat door de Raad van State werd overgenomen.

Voor de omstaanders bij de besluitvorming zijn dit onwelkome ingrepen, die het beeld plotseling kunnen veranderen en daardoor mogelijk als onrechtvaardig worden gezien of gevoeld. Maar daarmee zijn ze nog niet onrechtmatig: het is het (voor)recht van het bevoegd gezag om zelfs op het laatste moment nog (gemotiveerd) andere besluiten te nemen.

- *Is er van deze procedure afgeweken en zo ja in welke mate, in welke vorm en om welke redenen en is de raad tijdig en volledig hiervan in kennis gesteld?*

Er is op enkele onderdelen van de procedure afgeweken. De raad is daarvan tijdig en volledig in kennis gesteld.

In de gepubliceerde versie van het bestemmingsplan (maart 2010) zijn niet alle door de raad vastgestelde wijzigingen goed verwerkt. Besloten werd de gecorrigeerde versie alsnog ter visie te leggen (september 2010).

De Raad van State heeft op voorstel van de gemeenteraad besloten alleen fase IV van het bestemmingsplan te vernietigen, vanwege de overschrijding van de 10-jaarstermijn voor realisatie. Als gevolg hiervan is ook het exploitatieplan vernietigd.

In het vertrouwelijk overleg met de raad (commissie Grondgebied) op 21 november 2011 is het voorstel voorgelegd, waarbij is geïnformeerd dat fasen I, II en III zonder fase IV uitvoerbaar waren (planttechnisch en financieel).

Deze besluitvorming vond plaats in het kader van de procedure bij de Raad van State. De uitspraak van de Raad van State was dat alleen het bestemmingsplan Distriport fasen I, II en III onherroepelijk zijn, met inbegrip van enkele inhoudelijke wijzigingen die de Raad van State nodig vond. Dit plandeel is daarmee uitvoerbaar, en hoeft niet door de gemeenteraad als wijziging van het bestemmingsplan ter visie worden gelegd, zoals Berkhout is Boos van mening is. Dit is bij Distriport pas aan de orde bij wijziging van het onherroepelijk deel van het bestemmingsplan. De raad heeft daar nog geen voornemens toe.

- *Heeft het college gehandeld binnen de kaders die door raad zijn gesteld bij de totstandkoming van het bedrijventerrein Distriport?*

Het plan voor Distriport is ontwikkeld conform de door de raad gestelde kaders, waar in het planproces op onderdelen wel voor afwijkende oplossingen is gekozen.

De ondertekening van de verklaring bij het Afsprakenkader ('bijlage 1') vormt hierop een uitzondering waar het gaat om de toezegging het grondverwervingsinstrumentarium toe te passen indien de ontwikkelaars daarom vragen. De raad is hier ook niet van in kennis gesteld (zie de beantwoording vraag 13).

### **3.1.5 Financieel risico**

- *Loopt de gemeente Koggenland op grond van eerder gemaakte afspraken / toezeggingen enig financieel risico bij het wel of niet doorgaan van bepaalde (toekomstige) ontwikkelingen?*

Een aantal risico's is te benoemen: een eventuele herziening van de exploitatieovereenkomst en/of van het exploitatieplan, een nieuw plan voor fase IV en de mogelijkheid dat Distriport geheel niet doorgaat.

Bij wijziging van de exploitatieovereenkomst en/of het exploitatieplan kunnen bijdragen van de gemeente nodig zijn om de kwaliteit van het vastgestelde plan te kunnen realiseren. Indien het uitgangspunt een sluitende exploitatie zonder gemeentelijke bijdrage is, kan het zijn dat de gewenste kwaliteit niet wordt gehaald. Het belangrijkste financiële risico ligt in de realisatie van de 50 ha natuur en in de bijdrage voor de Westfrisiaweg (€6,5 miljoen). Voor wat betreft de bijdrage voor de Westfrisiaweg zijn er in 2011 en 2012 uitspraken van de provincie dat deze het risico draagt.

Gedeputeerde Staten beantwoordden vragen van de PVV, 5 juli 2011

PVV Vraag 9: *"Heeft de provincie Noord-Holland van de gemeente Koggenland het risico overgenomen voor wat betreft de ontbrekende opbrengst van 6,5 miljoen euro voor de aanleg van de N32 uit de ontwikkeling van Distriport? Zo niet, waar*

*komt de resterende bijdrage voor de aanleg van de N32 dan vandaan?”* Antwoord GS: “Ja.”

PVV Vraag 11: *“In welke mate is het nu de provincie, die alle risico’s draagt van de totstandkoming van het duurzame bedrijventerrein?”* Antwoord GS: *“Op dit moment draagt de provincie alle risico’s.”*

Provinciale Staten, Commissie Mobiliteit en Wonen, 29 oktober 2012

*“D66 heeft daarover de volgende vragen: (1) De gemeente Koggenland zou een bijdrage leveren aan Distriport. Als dat project overgaat naar de provincie, komt de provincie daarmee dan op een achterstand? .....”* Het antwoord hierop van gedeputeerde Post: *“... Met de gemeente Koggenland is afgesproken dat er een bedrijventerrein komt. Uit de opbrengst van het bedrijventerrein wordt 6,5 miljoen euro bijgedragen aan de Westfrisiaweg. Afgesproken is dat de bijdrage wordt geïndexeerd. Het is een broekzak/vestzak verhaal. Als de bijdrage van 6,5 miljoen euro niet uit Distriport kan worden opgebracht, dan staat de provincie aan de lat voor het risico.”*

Gedeputeerde Post bevestigt op 12 november 2012 in de Commissie Mobiliteit en Wonen nogmaals dat ‘de provincie aan de lat staat’ voor de bijdrage van €6,5 miljoen als deze niet uit Distriport komt.

(Bron: notulen van de provincie Noord-Holland).

Een nieuw plan voor fase IV kan kosten met zich meebrengen voor planontwikkeling en -realisatie.

Het afblazen van Distriport noopt misschien ook tot een nieuw planproces op kosten van de gemeente. Bovendien zal dan op termijn een locatie moeten worden bepaald om te voorzien in mogelijke tekorten voor lokale bedrijven.

De omvang van de risico’s is in de huidige onzekere situatie niet te ramen.

### **3.1.6 Conclusie centrale vraag**

De centrale vraagstelling voor het onderzoek is door de rekenkamercommissie als volgt geformuleerd:

*Is aan alle geldende wettelijke en bestuurlijke eisen voldaan bij de totstandkoming van het bestemmingsplan Distriport en is de raad tijdig en volledig voorzien van alle informatie om bij de vaststelling van het bestemmingsplan de juiste afwegingen te kunnen maken ten aanzien van haar kaderstellende en controlerende rol?*

De centrale vraagstelling concentreert zich op de bestemmingsplanprocedure die liep van medio 2007 (bepalen gemeentelijke rol) tot april 2012 (uitspraak Raad van State). De condities voor de planontwikkeling zijn in de jaren ervoor gesteld: door besluiten van de provincie in 2004 en door de wens van aanstaande gemeente Koggenland het grondgebied voor Distriport bij het fusieproces (2004-2006) te behouden (niet te moeten af te staan aan de gemeente Hoorn). De gemeente heeft ervoor gekozen dat

de ontwikkelaars het voortouw hadden bij de planontwikkeling, vanwege het risico dat aan de realisatie zou kunnen kleven.

Belangrijke aspecten van de planontwikkeling, zoals de kwantitatieve en kwalitatieve opgave voor de locatie zijn in dit voortraject bepaald. Ook voor het private ontwikkelingsproces is in die fase de grondslag gelegd.

Het planverloop is bijzonder geweest, een dergelijk grote locatie in private exploitatie en tegelijkertijd hoge ambities op gebied van milieu en duurzaamheid zijn niet veel voorkomend. De planontwikkeling duurde lang, bijna 10 jaar gerekend vanaf de eerste locatie-schermselingsen, maar dit is minder uitzonderlijk bij complexe planvorming.

De hele periode van het maken van het bestemmingsplan overziend zijn bij de volgende aspecten kanttelingen te plaatsen:

- De verklaring die de gemeente tekende ten behoeve van de Afsprakenkader-overeenkomst tussen ontwikkelaars en provincie ('bijlage 1') had ter kennis van de raad moeten worden gebracht. De raad had dan zelf kunnen beoordelen welk risico dit mogelijk met zich bracht.
- Er was een behoefte geraamd voor het bedrijfsterrein van 70 ha en in de geplande periode van 2004-2014, maar dat is er niet gekomen, althans in deze periode. In 2007 had de raad met informatie uit het gehele rapport van Stec, in plaats van alleen de samenvatting, kritisch kunnen zijn over de toen al getemperde verwachting van een lagere jaarlijkse vraag. Vanaf die tijd krijgt de kritiek op de behoefte-raming gelijk, maar dat wil niet zeggen dat die indertijd niet aannemelijk was. De keuze voor de locatie en de planning komt niet van de gemeente maar is door provincie en regio afgedwongen.

Bij de raad bestaat nu behoefte aan meer duidelijkheid over de €6,5 miljoen bijdrage van Distriport aan de Westfrisiaweg. Die vraag ligt in het verlengde van de onzekerheden over grondeigendom en verdere gang van zaken. Aan het einde van het planproces is de onzekerheid over het verdere planverloop juist weer sterk toegenomen.



### 3.2 Aanbevelingen

Het 'boek' Distriport is bestuurlijk nog niet gesloten. Het goedgekeurde deel van het bestemmingsplan moet worden gerealiseerd. Het kan ook zijn dat er geen partijen zijn die het nog willen realiseren, gezien de crisis, het huidige aanbod elders en de

mogelijke uitkomst van een lopende rechtszaak tussen provincie en marktpartijen over de grondposities. Het is niet ondenkbaar dat de provincie als grondeigenaar het (voorlopig of geheel) niet wil realiseren en geen andere partij ervoor weet te interesseren.

Of, en zo ja wanneer, de uitvoering van het onherroepelijk gedeelte van het bestemmingsplan Distriport ter hand wordt genomen is dus onduidelijk. Om Distriport te realiseren is het van de kant van de gemeente nodig dat een nieuw exploitatieplan wordt vastgesteld, tenzij dit in een (aangepaste) overeenkomst met (nieuwe) grondeigenaren wordt geregeld. Zo'n overeenkomst is echter niet een exploitatieplan in de zin van de WRO. In 2010 is een 'anterieure' exploitatieovereenkomst (vóór de vaststelling van het bestemmingsplan) gesloten, maar dat is met Distriport CV/BV en niet met een mogelijke andere ontwikkelaar. Een nieuw exploitatieplan volgens WRO kan mogelijk worden aangevochten in een rechtszaak. Een andere situatie kan ontstaan als Distriport CV/BV failliet gaat en de provincie het terrein gaat ontwikkelen, of de stekker er uithaalt. Ook in het laatste geval zal de gemeente iets moeten besluiten, zoals de ontwikkeling van het lokaal bedrijventerrein of niet. De nabije toekomst voor Distriport is hoogst ongewis. Dat laat onverlet dat er enkele aanbevelingen voor de gemeente Koggenland zijn te formuleren.

- 1) De gemeenteraad en het college dienen een actievere houding aan nemen in het proces aangaande Distriport. Dit is vooral nodig voor een beter zicht op de risico's die gemeente loopt en voor openheid en transparantie in de besluitvorming.*

De gemeenteraad en het college nemen na de partiële (3/4) onherroepelijkheid van het bestemmingsplan Distriport een afwachtende houding aan.

Het college wacht af tot Distriport CV/BV toe is aan een herziening van het exploitatieplan. De raad stelt zo nu en dan een vraag over Distriport.

De gemeente Koggenland wilde zelf de regie op de ontwikkelingen van Distriport houden. Dat was ook een hoofdmotief om een grenscorrectie met Hoorn tegen te houden. Daar is momenteel weinig sprake van.

Aangezien de andere partijen (provincie en de marktpartijen) met elkaar een geschil over de grondlevering bij de rechtbank hebben, kan de afwachtende houding opportuun en verstandig zijn. Maar die houding doet geen recht aan de financiële en bestuurlijke risico's die de gemeente loopt. De raad kan eerder en systematisch over de risico's worden geïnformeerd en dan bepalen hoe de gemeente daarmee wil omgaan. Het college heeft in dit opzicht een actieve informatieplicht.

Een specifiek element hierin is de bijdrage Westfrisiaweg. Vanuit de raad is aangegeven dat het gewenst is duidelijkheid te krijgen dat de provincie deze bijdrage voor zijn rekening neemt, zoals dat meerdere malen elders is gezegd, maar niet tegen de gemeente Koggenland.

- 2) De raad dient actiever te zijn in de controle en de bijsturing*

De raad heeft voor Distriport de kaders gesteld voor de ruimtelijke kwaliteit van het bedrijventerrein, de fasering van de uitvoering en de financiële betrokkenheid.

De raad kan actiever optreden om aan deze kaders te toetsen. Het vastgestelde bestemmingsplan zou in 10 jaar moeten worden gerealiseerd. De raad kan dus eenvoudig controleren hoe de voortgang is en wat er gaat gebeuren.

De behoefte aan bedrijventerrein in de regio West-Friesland is vanaf de eerste jaren van besluitvorming over Distriport in discussie geweest. De afgelopen jaren is de markt verslechterd en het aanbod neemt sterk toe, onder andere door de komst van Zevenhuis (toch eerder dan Distriport, zoals de gemeente Koggenland als voorwaarde had gesteld, maar in het provinciaal beleid niet gehonoreerd kreeg). Wat betekenen de recentere en te verwachten marktontwikkelingen voor de kansen van Distriport en de financiële uitvoerbaarheid? Ook hier is het wenselijk dat de raad zijn positie bepaalt en een gewenste beleidsrichting aangeeft.

Voor belanghebbenden, zoals bedrijven en omwonenden, is er ook onzekerheid wat er wanneer gaat gebeuren. De planontwikkeling van Distriport heeft bijna 10 jaar gevegd en nu zijn de uitvoering en het eventuele tempo waarin nog steeds onzeker.

Zelfs al zou Distriport als regionaal bedrijventerrein niet doorgaan is het toch de vraag of Koggenland over een paar jaar geen lokaal bedrijventerrein nodig heeft en daarin wil voorzien. Hoe en waar is dat lokale bedrijventerrein dan te realiseren? Of wordt doorverwezen naar terreinen in elders in de regio? De afspraak met Hoorn over de onderlinge afstemming tussen Distriport en Zevenhuis bestaat nog, maar behoeft aanpassing. Als het beleid op één punt wordt veranderd, dan heeft dat mogelijk effect op andere.

- 3)** *De gemeenteraad dient bij belangrijke en mogelijk omstreden beslissingen meer tijd nemen voor een nut- en noodzaak-onderzoek en -discussie. Hierbij kan ook vaker het instrument van een second opinion worden ingezet om alle aspecten, ook behoefteonderzoek, voldoende te kunnen beoordelen en af te wegen.*

In de besluitvorming over de behoefte aan bedrijventerreinen heeft de gemeenteraad van Koggenland de provincie en de regio gevolgd, en in 2007 ook een onderzoek in opdracht van Distriport CV/BV. Bij een actievere gemeentelijke rol kan het passen om zelf in de beleidsontwikkeling nog een toetsingsmoment in te bouwen.

- 4)** *De informatievoorziening aan de raad kan op enkele punten worden verbeterd*

In de Programmabegroting en Jaarrekening moet meer informatie over Distriport worden opgenomen.

- Ontwikkelingsbedrijf NHN behoort tot de verbonden partijen in de Paragraaf Verbonden Partijen.
- Paragraaf Grondbeleid: ook informatie opnemen over particulier grondexploitaties, zoals Distriport (in verband met het kostenverhaal en risico's daarbij).

Voor grote projecten als Distriport is een integrale voortgangsrapportage voor de raad aan te bevelen (ook financieel). De Rekenkamercommissie van Koggenland heeft hier al eerder op gewezen in het rapport over het risicomangement van de gemeente Koggenland ("De resultaten van het verleden bieden geen garantie voor de toekomst", maart 2010).



# Bijlage 1 De planontwikkeling in fasen

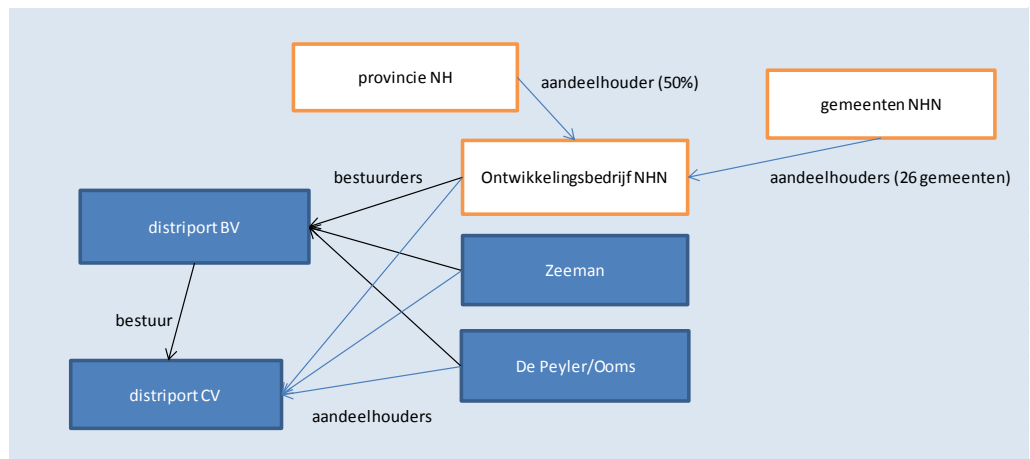
De plangeschiedenis van bedrijventerrein Distriport (eerder bekend als Jaagweg en daaropvolgend ook Vredemaker-Oost Oost) is te onderscheiden in vijf fasen, ook in de tijd gezien:

1. Voorgeschiedenis van Groot Hoorn naar HES
2. Het streekplan Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord
3. Fusie gemeenten Obdam en Wester-Koggenland en OWO structuurplan
4. Bestemmingsplan/exploitatieplan, startend met de MER
5. Uitvoering van het bestemmingsplan

De voornaamste partijen bij de aanwijzing van de locatie en de verdere planontwikkeling en uitvoering zijn:

- Gemeente Koggenland (voorheen Wester-Koggenland)
- Provincie Noord-Holland (aanwijzing locatie in streekplan en kaderstelling voor het bestemmingsplan en betrokken bij de uitvoering van het bestemmingsplan als grondbezitter sinds 2012; en als 50% aandeelhouder van het Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland Noord nv)
- Distriport CV/BV, een combinatie van drie marktpartijen met grondbezit van circa  $\frac{3}{4}$  van plangebied Distriport, die een exploitatieovereenkomst met de gemeente sloot voor de realisatie van het bestemmingsplan Distriport en daarvoor ook participeerde in de werkgroep voor ontwikkeling van het bestemmingsplan. Deze drie marktpartijen zijn:
  - Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland Noord nv (50% provincie, overige aandelen Kamer van Koophandel en 26 gemeenten, waaronder Koggenland met 2%), voor 1/3 participant in Distriport CV/BV.
  - De Peyler Projectontwikkeling bv (inmiddels gewijzigd in Ooms Bouwen Ontwikkeling), voor 1/3 participant in Distriport CV/BV en had in de beginfase grond op de locatie Distriport verworven, nadat de gemeente begin 2005 de Wet Voorkeursrecht Gemeenten (WVG) van het gebied had teruggetrokken en de provincie Noord-Holland regionale marktpartijen hiervoor had benaderd.
  - Zeeman Vastgoed bv, voor 1/3 participant in Distriport CV/BV, en had in de beginfase grond op de locatie Distriport verworven, nadat de gemeente begin 2005 de WVG van het gebied had teruggetrokken en de provincie Noord-Holland regionale marktpartijen hiervoor had benaderd.

In onderstaand organogram is de structuur van de onderneming Distriport CV/BV weergegeven.



De Kamer van Koophandel had nog 1% van de aandelen ONHN. Inmiddels zijn er lichte verschuivingen opgetreden in de aandelenverhoudingen, met name door fusies van gemeenten. Vanaf april 2013 heeft de provincie 49% van de aandelen. Bovendien maakt financiële deelname in de ontwikkeling van bedrijventerreinen geen deel meer uit van de doel- en taakstellingen van het ONHN.

- Berkhout is Boos, een belangengroep van bewoners in het lint dorp Berkhout gelegen aan de noordzijde van de locatie Distriport, die zich vanaf de beginfase tegen de komst van het bedrijventerrein keerde.

Daarnaast vervullen anderen nog een rol:

- De gemeente Hoorn, die al eerder plannen had voor verstedelijking in (Wester-)Koggenland, met aanspraak op het betreffende gebied.
- De regio West-Friesland (een samenwerkingsverband van 13 gemeenten oorspronkelijk) waarin regionale afstemming van onder andere ruimtelijk beleid aangaande bedrijventerreinen en wonen plaatsvond. Recenter is er ook afstemming van het bedrijventerreinenbeleid in een convenant vastgelegd (segmentering).
- De voormalige gemeente Obdam, gefuseerd met Wester-Koggenland met ingang van januari 2007 tot gemeente Koggenland. Beide gemeenten maakten samen een strategische visie om groene gemeente te blijven.
- Het georganiseerde bedrijfsleven (Kamer van Koophandel, en vrijwel alle landelijke en regionale werkgevers en werknemersorganisaties) dat de eigen behoefte aan goed ontsloten en goed zichtbare bedrijventerreinen aan de A7 in West-Friesland aankaarte, waardoor naar Koggenland werd gekeken als locatie voor een bedrijventerrein.
- Een afzonderlijke grondeigenaar in het plangebied (fase 4 van het bestemmingsplan) die zijn grond niet wilde verkopen aan de betrokken ontwikkelaars van Distriport CV/BV en ook nog geen exploitatieovereenkomst met de gemeente wil aangaan.

## **B-1-1 Voorgeschiedenis van Groot Hoorn naar HES: 1970-2000**

Voor de locatiekeuze van het bedrijventerrein Distriport is de voorgeschiedenis relevant van de verstedelijkingsplannen voor Hoorn en omgeving.

Hoorn was in de jaren 1970 door het rijk aangewezen als groeikern voor de verstedelijkingsbehoefte van Amsterdam. Bij verdere groei zou Hoorn op zijn gemeentegrenzen stuiten. Er is toen een verstedelijkingsvisie - structuurvisie Groot Hoorn 1976 - ontwikkeld waarin de groei van Hoorn (met wonen en werken) aan de overzijde van de A7 zou plaats vinden in het gebied De Leekerlanden ten noorden van Berkhout, een lintdorp in de toenmalige gemeente Wester-Koggenland. De gemeente Hoorn wilde dit gebied ook bij het eigen grondgebied voegen. Er speelde ook de tracékeuze van de Westfrisiaweg door de gemeente, die mogelijk ten noorden van de kern Berkhout zou komen lopen, in relatie met verstedelijking van dat gebied.

De gemeente Wester-Koggenland deelde deze visie niet omdat het landelijk karakter van de gemeente verloren zou gaan en bovendien de gemeente grondgebied ervoor zou moeten prijsgeven. De Leekerlanden was 'oud veen' met natuur- en landschappelijke waarden.

In het kader van het Streekplan Noord-Holland Noord van 1994 is vervolgens een andere afweging gemaakt voor verstedelijking tussen Hoorn en Enkhuizen, een gelede 'bandstad' langs bestaande infrastructuur, waarbij niet alleen de provinciale weg maar ook een bestaande OV-verbinding (spoorlijn) voor de verstedelijking kon worden benut. De verstedelijkingsvisie HES (Hoorn-Enkhuizen-Stede Broec) van 1997 was een uitwerking van het streekplan van 1994 en kwam in de plaats van de visie Groot Hoorn.

In de structuurvisie Groot Hoorn en in de structuurvisie HES was aan de noordzijde van Hoorn ten oosten van A7 en ten zuiden van de Westfrisiaweg een locatie voor een nieuw bedrijventerrein opgenomen (Westfrisia-Noord, WFN, recenter bekend als het bedrijventerrein Zevenhuis).

## **B 1-2 Het streekplan Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord**

### **2003 – 2004**

"Koggenland" bleef in het laatste decennium van de vorige eeuw een groen landelijk gebied tussen de stedelijke gebieden HES en HAL (Heerhugowaard-Alkmaar Langedijk).

Rond 2003 waren er al fusieplannen van de gemeenten Obdam en Wester-Koggenland en enkele andere gemeenten (Opmeer en Wognum). De gemeenten werkten ook aan een intergemeentelijk structuurplan. Medio 2003 trok Wognum zich terug.

In een Strategische Visie van de gemeenten Obdam en Wester-Koggenland werd de positie als landelijk gebied tussen HES en HAL benadrukt.

11 november 2003

Dit perspectief van landelijk gebied tussen HES en HAL werd ook overgenomen in het ontwerp-streekplan van de provincie Noord-Holland van medio 2003, genaamd Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord voor de planperiode 2004-2014. Op 11 november 2003 stelden Gedeputeerde Staten het ontwerp-Ontwikkelingsbeeld (streekplan) Noord-Holland Noord vast.



Kaart West-Friesland met hoofdfuncties volgens het ontwerp-Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord (2003). Linkerzijde A7 de groene buffer tussen HAL en HES. Boven Hoorn begint de paarse strook richting Enkhuizen, het voorziene grote regionale bedrijventerrein (het westelijk deel ervan is Westfriesland-Noord/Zevenhuis. Net buiten West-Friesland is ten westen van Medemblik het bedrijventerrein Agriport A7 aangegeven (ook paars gekleurd), voor de behoefte aan bedrijventerrein in de Kop van Noord-Holland.

Het ontwerp-streekplan geeft voor West-Friesland een uitbreidingsbehoefte voor bedrijventerrein van 270 ha netto van 2004 tot 2014 en 255 ha in 2014-2030. De behoefte zou overwegend op regionale terreinen moeten worden opgevangen. Deze concentratie (aanvankelijk 60%, later 70%) was uit hoofde van ruimtelijke ordening, om te voorkomen dat bij elke kern een lokaal bedrijventerrein zou komen. Dat zou het landschap meer aantasten dan een beperkter aantal grote locaties. De opgave was daarbij 10% zuiniger ruimtegebruik op bedrijventerrein te realiseren.

Voor de periode 2004-2014 was er al capaciteit voor 115 ha netto bedrijventerrein, zodat in voor 2004-2014 nog 155 ha netto aan nieuwe locaties moest worden ingepland, vooral op grote regionale locaties (-10% zuinig ruimtegebruik: 140 ha netto). Als nieuw groot regionaal bedrijventerrein in West-Friesland is in het ontwerp-streekplan globaal een strook ten noorden van de N302 (Westfrisiaweg) aangegeven tussen Balkweiterhoek in Wognum / Oostergouw in Hoorn en de Tolweg in Wervershoof (zie de paarse strook op de kaart van het ontwerp-streekplan).

Voor de periode na 2014 zouden, bij voorkeur langs de A7, aanvullende locaties moeten worden gezocht voor 125 ha bedrijventerrein. Er zou tijdig gezocht worden naar een geschikte locatie. De locatie tussen Avenhorn en de A7 zou daarbij worden betrokken (blz. 95 van het ontwerp).

Ruimte voor kantoren moest vooral bij stations worden gevonden.

Het ontwerp-Ontwikkelingsbeeld doorliep daarna de formele streekplanprocedure. Van dinsdag 20 januari tot en met maandag 16 februari 2004 lag het document ter

visie. Gedurende deze vier weken was er gelegenheid een schriftelijke reactie op het ontwerp te geven. En er waren informatieve (burger)bijeenkomsten voor een ieder die nog vragen had naar aanleiding van het ontwerp-Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord. Voor West-Friesland was die bijeenkomst gepland op 26 januari 2004 bij het Samenwerkingsorgaan West-Friesland gevestigd te Hoorn.

In januari 2004 stelde de gemeente Wester-Koggenland het voor-ontwerp van het intergemeentelijk structuurplan OWO (Obdam, Wester-Koggenland-Opmeer) vast. In het voorontwerp geeft aan dat deze gemeenten groene gemeenten willen blijven tussen HES en HAL.

14 januari 2004

Het college van B&W van de gemeente Hoorn nodigde per brief de colleges van de acht andere gemeenten van de West-Friese regio uit voor een 'ronde tafel' gesprek over het ontwerp-streekplan. Dit ten behoeve van een zoveel mogelijk gezamenlijke reactie op het ontwerp-streekplan. De voorgestelde thema's waren de behoefte aan een groot regionaal bedrijventerrein langs de A7, infrastructuur en zoeklocaties woningbouw.

In de brief wordt gesteld dat de lange strook regionaal bedrijventerrein langs de Westfrisiaweg in Hoorn (het voornemen uit het ontwerp-streekplan) geen doorgang kan vinden. De strook bedrijventerrein was wel 10 km lang en stuitte bij verschillende gemeenten op bezwaren. Deze strook voldeed niet aan eisen van concentratie en goede ontsluiting en tast het openlandschap aan.

Ter compensatie daarvan dacht de gemeente Hoorn aan:

1. uitbreiding van het Westfrisia terrein ten noorden van de N302 tot aan de Rijweg op het grondgebied van Wognum (Westfrisia-Noord, thans beter bekend als het nieuwe bedrijventerrein Zevenhuis) en uitbreiding van het WFO/ABC-terrein bij Wervershoof. Het grote middenstuk van de grote strook gepland bedrijventerrein was daarmee van de baan en bleef 'open'.
2. een locatie ten westen van de A7 in De Leekerlanden in de strook tussen de spoorlijn en De Bobeldijk als vervanging voor een groot regionaal bedrijventerrein.
3. de locatie Jaagweg ten westen van de A7, die Gedeputeerde Staten voor de periode na 2014 (volgens de gemeente Hoorn) in beeld had. Dit indien die locatie voor een regionaal bedrijventerrein in De Leekerlanden onbespreekbaar bleef voor de gemeente Wester-Koggenland.

20 januari 2004

Het college van Wester-Koggenland besprak op 20 januari de brief van de gemeente Hoorn van 14 januari. Het college besloot niet deel te nemen aan de ronde tafel bijeenkomst. Het zou geen open gesprek zijn zonder standpunten vooraf. Hoorn had als standpunten ter zake in genomen en de visie van Wester-Koggenland was ook duidelijk. Wester-Koggenland conformeert zich aan het ontwerp-streekplan dat tot stand is

gekomen na een uitgebreide voorbereidingsprocedure met uitgebreid overleg met alle relevante partijen en belanghebbenden. Een brief met deze strekking is 21 januari aan Hoorn verstuurd, met een afschrift aan de andere genodigde gemeenten en de provincie.

30 januari 2004

De gemeente Hoorn stuurde namens de acht gemeenten die deelnamen aan het ronde tafel overleg een brief aan Provinciale Staten met een gezamenlijke reactie op het ontwerp-streekplan. Daarin wordt de Hoornse visie op de problematiek van het geplande grote bedrijventerrein (de strook ten noorden van de N302) aangekaart en op de genoemde alternatieven gewezen, waarbij een regionaal bedrijventerrein aan de westkant langs de A7 in de periode 2004-2014 noodzakelijk wordt geacht, kwantitatief (aantallen ha) en kwalitatief (snelweglocatie noord-zuid en te zijner tijd ook oost-west, in relatie tot capaciteitsvergroting van de Westfrisiaweg).

Vermeld werd dat het bedrijfsleven dat eveneens zo vond.

Voor de locatie Westfrisia-Noord (recenter bekend als Zevenhuis) werd gesteld dat Wognum deze afwees en in mindere mate Andijk en Wervershoof.

11 februari 2004

De gemeente Wester-Koggenland stuurt op 11 februari 2004 een brief aan Provinciale Staten waarin de gemeente aangeeft de voornemens van het ontwerp-streekplan te ondersteunen. Het beleid voor de 'gelede' Bandstad, getuigde van consequent beleid dat ook in het kader van het vorige streekplan regiobreed werd ondersteund. De gemeente Wester-Koggenland deelde ook het voornemen De Leekerlanden als uitsluitingsgebied voor verstedelijking te bestemmen. Het door de gemeente Hoorn bepleitte regionale bedrijventerrein binnen De Leekerlanden was in strijd met in het provinciale ontwerp-streekplan en het intergemeentelijke structuurplan OWO. Het geplande regionale bedrijventerrein boven langs de N302 van het ontwerp-streekplan paste juist in het bundelingsbeleid voor verstedelijking binnen HES. Bereikbaarheid van het regionale terrein langs de N302 zou met uitbreiding van de capaciteit van de Westfrisiaweg geen knelpunt zijn. Met het beoogde regionale bedrijventerrein op die locatie zou de behoefte aan uitbreiding van werkgelegenheid in oostelijk West-Friesland gediend zijn.

De gemeente Wester-Koggenland wees de provincie voorts op het streekplanvoornemen van een groot (boven)regionaal bedrijventerrein in combinatie met onder andere glastuinbouw in de Wieringermeer. Dat regionale bedrijventerrein was niet alleen bestemd voor glastuinbouw-gerelateerde bedrijven, maar zou ook een functie vervullen voor bedrijvigheid uit West-Friesland.<sup>11</sup> Nog een locatie langs de A7 in Wester-

<sup>11</sup> Het college van Wester-Koggenland doelde hier waarschijnlijk op het bedrijventerrein Agriport A7, dat volgens het ontwerp- (en definitieve) streekplan is toegespitst op agribusiness en logistiek. In het ontwerp- (en definitieve) streekplan kan ook het bedrijventerrein Robbenplaat uitgroeien tot een groot centraal gelegen regionaal bedrijventerrein langs de A7 tussen Middenmeer en Wieringerwerf.

Koggenland zou een belemmering vormen voor de ontwikkeling van het regionale terrein in de Wieringermeer.

De gemeente Wester-Koggenland concludeerde tot slot over de regionale bedrijventerreinen dat er dus geen noodzaak was af te wijken van het ontwerp-streekplan en gaf de provincie in overweging onverkort vast te houden aan de uitgangspunten in het ontwerp-streekplan en de keuze voor de ontwikkeling van regionale bedrijventerreinen in de HES-zone te handhaven.

13 februari 2004

Het georganiseerde bedrijfsleven (ondernemersorganisaties en werknemersorganisaties)<sup>12</sup> stuurde op 13 februari ook zijn zienswijze op het ontwerp-streekplan aan provincie Noord-Holland. Aangaande bedrijventerreinen in West-Friesland werd bepleit een locatie ten westen van de A7 die in het ontwerp-streekplan was aangeduid voor de periode na 2014, vóór 2014 te realiseren. Daarbij dachten de organisaties aan een locatie Hoorn-West (De Leekerlanden). Met deze zienswijze wil Hoorn zich evenwichtig stedelijk ontwikkelen, waarvoor een stap over de A7 nodig is. Die stap heeft ook bereikbaarheidsvoordelen van die autoweg. Er wordt gewezen op het feitelijke tempo van uitgifte van bedrijventerreinen voor Hoorn en omgeving, dat versnelde planologische procedure in de periode tot 2014 wenselijk maakte. Avenhorn-Oost (Jaagweg) zou ook als bedrijventerrein denkbaar zijn.

12 maart 2004

Er is een werkoverleg tussen de provincie en de gemeente Wester-Koggenland (wethouder RO en ambtenaar Bouwen en Milieu). Er komt onder meer ter sprake dat de druk op Wester-Koggenland toenam voor een regionaal bedrijventerrein op het gemeentelijk grondgebied.

Volgens de provincie werd er naar aanleiding van de bij de provincie binnen gekomen reacties op het ontwerp-streekplan binnen de provincie gediscussieerd over de invulling van de toekomstige bedrijventerreinlocaties in West-Friesland.

De geplande invulling van het gebied tussen Wognum en Wervershoof als regionaal bedrijventerrein voor 2004-2014 in het ontwerp-streekplan (de bijna tien kilometer lange strook vanaf Westfrisia-Noord en het tussenliggende gebied tot aan het WFO-terrein) zou volgens de provincie waarschijnlijk sneuvelen. Daardoor werd de kans groot dat plaatsvervangende ruimte zou worden gezocht in Wester-Koggenland, met name kwam het gedeelte tussen Avenhorn en de A7 in beeld (Jaagweg - Distriport).

<sup>12</sup> Kamer van Koophandel Noordwest-Holland, VNO NCW-West, MKB Noordwest-Holland, Federatie van Bedrijfsverenigingen HAL, Westfriese Bedrijvengroep, Ondernemersfederatie Kop van Noord-Holland, BouwNED, WLTO, Recron, TLN-Noordwest, FNV, CNV en MHP.

17 maart 2004

Het college van Wester-Koggenland beraadde zich op 17 maart over de informatie van de provincie verkregen op de werkbijeenkomst van 12 maart. De druk voor een regionaal bedrijventerrein op het grondgebied van Wester-Koggenland zou wel eens groot kunnen worden. Het college wilde in dat kader regie houden.

*“B&W zijn bereid mee te denken waarbij de volgende voorwaarden dienen te worden gesteld:*

- 1. Westfrisia-terrein, dan eerst 100 ha Wognum ten noorden van de Westfrisia-weg en WFO-terrein.*
- 2. Akkoord met groene buffer tussen 100 ha Wognum en WFO-terrein.*
- 3. Als na 1 blijkt dat de behoefte aan regionaal bedrijventerrein nog aanwezig is dan zou medewerking aan situering van een bedrijventerrein op het grondgebied van Wester-Koggenland overwogen kunnen worden mits:*
  - a. Dit in het zuiden van de gemeente (Jaagweg/A7) wordt gesitueerd.*
  - b. Leekerlanden groen blijven.*
  - c. Dit niet leidt tot grenscorrectie.*
  - d. Gemeente Wester-Koggenland initiatief houdt en zo mogelijk ontwikkelt.*
  - e. Zo mogelijk Wet Voorkeursrecht Gemeenten wordt ingezet.*
  - f. Vooraf zekerheid over a. t/m. e kan worden verkregen voordat zaken naar buiten en dus ook bij projectontwikkelaars terecht komen.”<sup>13</sup>*

Het college was op 17 maart van plan na afloop van de komende vergadering van de commissie Grondgebied vertrouwelijk mededelingen te doen over dit collegestandpunt.

22 maart 2004

De commissie Grondgebied van Wester-Koggenland is hierover geïnformeerd door het college, zoals het college besloten had op 17 maart 2004. Uit een ambtelijk mail van Wester-Koggenland van 18 maart 2004 is op te maken, dat B&W het streekplan in de eerstvolgende vergadering van de commissie Grondgebied aan de orde zouden stellen, met een eigen positiebepaling. Dit zou gebeurd moeten zijn als vertrouwelijke mededelingen. De eerstvolgende vergadering van de commissie Grondgebied was op 22 maart 2004. Zoals in de mail staat aangegeven is na afloop van deze vergadering de commissie Grondgebied in vertrouwelijkheid geïnformeerd over de ontwikkeling van een eventueel bedrijventerrein. Dit betreft de informatie zoals die in de mail genoemd wordt. In de notulen van de reguliere commissievergadering is hiervan logischerwijs niets opgenomen, omdat het onderwerp niet in de vergadering besproken

<sup>13</sup> Intern ambtelijk vertrouwelijk verslag, emailbericht 18 maart 2004: onderwerp “streekplan en druk op WKL voor bedrijventerrein.



is. Van de mededelingen die na de vergadering zijn gedaan, is voor zover kan worden nagegaan, geen afzonderlijk verslag opgesteld.<sup>14</sup>

29 maart 2004

Bij brief van 29 maart 2004 aan de gemeente Wognum (Projectsecretariaat voor het structuurplan WOWO) gaf de Kamer van Koophandel Noordwest-Holland zijn zienswijze op het voorontwerp van het intergemeentelijk structuurplan OWO. Belangrijk kritiekpunt was dat er in het structuurplan geen plaats was opgenomen voor een regionaal bedrijventerrein aan de westzijde langs de A7 in de buurt van Hoorn.

5 april 2004

Bij brief van 5 april aan de gemeente Wognum (Projectsecretariaat voor het structuurplan WOWO) geeft de gemeente Hoorn zijn zienswijze op het intergemeentelijk structuurplan. De gemeente Hoorn bepleit een regionaal bedrijventerrein ten westen van de A7 voor 2014. De eerder genoemde locatie in De Leekerlanden geniet de voorkeur. Anders de locatie Jaagweg.

26 april 2004

De commissie Grondgebied van de gemeente Wester-Koggenland wordt in beslotenheid geïnformeerd over het college-voorstel de WVG toe te passen op de locatie Jaagweg.

27 april 2004

Gedeputeerde Staten hadden op 20 april bij de behandeling van de Nota van Beantwoording Ontwikkelingsbeeld onder meer besloten de daarop volgende week een aparte beslissing te nemen over het vrij te houden gebied in De Leekerlanden. Op 27 april waren Gedeputeerde Staten voornemens de Nota van Beantwoording te verzenden. De Nota werd echter pas op 11 mei vastgesteld, en enige tijd later verzonden.

Op 27 april was er ook overleg tussen de colleges van Wester-Koggenland en Obdam en de gedeputeerde Moens.<sup>15</sup> Daaruit blijkt dat Wester-Koggenland nadrukkelijk in beeld was voor een regionaal bedrijventerrein. Obdam was ook dit overleg omdat een eventueel voornemen van de provincie voor een regionaal bedrijventerrein in De Leekerlanden verstrekking zou kunnen hebben voor de standpuntbepaling van Wester-Koggenland over een eventuele fusie met Obdam.

<sup>14</sup> Bron ambtelijke informatie aan RIGO, februari 2013. Zie verder het verslag van de raadsvergadering van 13 mei. Daaruit is op te maken dat de raad geen opmerkingen maakt over de gevolgde stappen tot dan toe.

<sup>15</sup> Gemeente Koggenland, Overzicht van de gang van zaken aanwijzing regionaal bedrijventerrein Jaagweg.

3 mei 2004

Naar aanleiding van provinciale berichten was er spoedoverleg van het college van Wester-Koggenland. De gemeente had een concept-brief (met het predicaat geheim) aan de provincie opgesteld waarin de gemeente de bereidheid uit om de ontwikkeling van een bedrijventerrein op het grondgebied van de gemeente onder eerder genoemde voorwaarden bespreekbaar te maken. De zoeklocatie betreft Jaagweg voor de periode na 2014. De locatie fungeert daarbij als alternatief voor het middengebied in de bedrijventerrestrook in het ontwerp- streekplan, nadat Westfrisia-Noord en de uitbreiding van het WFO-terrein zijn gerealiseerd.

Over de concept-brief voerde het college op 3 mei ook overleg met de provincie en spoedoverleg met de fractievoorzitters van de partijen in de gemeenteraad. De fractievoorzitters stemden in met de verzending van de brief.

*“Na intensief overleg tussen Gedeputeerde Staten en ons gemeentebestuur hebben wij er toen voor gekozen om ter behoud van groene Leekerlanden de locatie Jaagweg te accepteren onder een drietal voorwaarden:*

- i. Eerst Westfrisia-Noord en dan Jaagweg*
- ii. Leekerlanden blijvend groen*
- iii. Geen grenswijziging*

*Het gemeentebestuur van Wester-Koggenland mocht er daarbij op vertrouwen dat de door Gedeputeerde Staten op zorgvuldige wijze berekende behoefte aan regionale bedrijfsterreinen van netto 140 ha keihard en absoluut noodzakelijk zijn voor de regio.”<sup>16</sup>*

4 mei

De brief van 3 mei wordt op 4 mei verzonden aan Gedeputeerde Staten met het predicaat geheim.

Op dezelfde dag worden vertegenwoordigers van het college van de gemeente Hoorn vertrouwelijk door het college van Koggenland geïnformeerd over de brief aan de provincie en de daarin genoemde voorwaarden voor ontwikkeling van het bedrijventerrein Jaagweg na 2014.

11 mei 2004

Gedeputeerde Staten besloten op 11 mei 2004 de Nota van Beantwoording Ontwikkelingsbeeld definitief vast te stellen. De locatie Westfrisia-Noord (nu bekend als Zevenhuis) was van de hele voorgestelde strook bedrijventerrein tot WFO in het ontwerp-streekplan de minst bekritiseerde locatie. Het bedrijventerrein ten westen van het WFO-terrein werd geschrapt (40 ha netto). Daarvoor kwam Jaagweg (toen Vredemaker-Oost Oost genoemd) in de plaats. Jaagweg kon ook al vóór 2014 worden ont-

<sup>16</sup> Burgemeester en wethouders van Wester-Koggenland, Wie is feitelijk onbetrouwbaar inzake bedrijventerrein Jaagweg, Wester-Koggenland, 18 januari 2005 (persbericht).

wikkeld als regionaal bedrijventerrein. Westfrisia-Noord (70 ha netto) en een deel van Jaagweg (40 ha van de beoogde 100 ha tot 2014, de rest als reservering voor na 2014) zouden dan voldoende regionaal bedrijventerrein bieden voor de geraamde behoefte in de streekplanperiode 2004-2014. Vanuit de 'markt' werd geopteerd voor regionaal bedrijventerrein langs de A7 (goede bereikbaarheid en zichtbaarheid).

Het aangewezen bedrijventerrein Agriport langs de A7 bij Medemblik was alleen bestemd voor agribusiness (bedrijven verbonden aan een teelt). Robbenplaat II langs de A7 was een regionaal bedrijventerrein voor de behoefte van de Kop van Noord-Holland.

11 mei 2004

Het college van Wester-Koggenland besloot de Wet Voorkeursrecht Gemeenten (WVG) toe te passen op het Jaagweggebied (12 mei is dit besluit gepubliceerd in de Staatscourant; 13 mei zijn de betrokken grondeigenaren door de gemeente hiervan op de hoogte gesteld).

Gelet op de overleggen in de achterliggende periode en de opeenvolgende besluiten van GS was de kans reëel dat Gedeputeerde Staten op dezelfde dag zouden besluiten Jaagweg voor een deel voor 2014 te realiseren, maar wel nadat Westfrisia-Noord eerst zou worden ontwikkeld. De situatie was zodanig dat het voor het college aanleiding was de procedure voor vestiging van de WVG als conserverende maatregel op te starten. In de toelichting aan de raad op 1 juli 2004 werd realisatie van een deel van de locatie voor 2014 als argument door het college gehanteerd voor het voorstel voor toepassing van de WVG voor het Jaagweggebied.

13 mei 2004

Het onderwerp Jaagweg en het WVG-besluit van het college is op 13 mei 2004 in een openbare raadsvergadering van de gemeente Wester-Koggenland door het college aan de orde gesteld.<sup>17</sup>

Het college had naar aanleiding van een onduidelijk bericht over het plan voor het bedrijventerrein in de krant besloten nadere informatie te geven de werkelijke stand van zaken, zoals hierboven beschreven. De reacties van de raad op de handelwijze van het college waren positief. De 'oorlog' was daarmee volgens een raadslid nog niet gewonnen. Hoorn had een heel ander plaatje in gedachten. Ook werd gewezen op 'andere aanslagen' op het grondgebied van Wester-Koggenland, zoals de voornemens de het tracé van de Westfrisiaweg langs de spoorlijn Alkmaar-Hoorn te leggen.

Wethouder Moeijes gaf daarbij ook aan dat het college 11 mei 2004 had besloten de Wet Voorkeursrecht Gemeenten (WVG) van toepassing te verklaren voor het gebied Jaagweg (100 ha), om het terrein niet over te laten aan 'het krachtenspel van ontwik-

<sup>17</sup> Besluitenlijst van de vergadering van de raad van de gemeente Wester-Koggenland, 13 mei 2004. Uit het Verslag van de bijeenkomst van het fractievoorzittersoverleg op maandag 10 mei 2004 blijkt dat het onderwerp bedrijventerrein Jaagweg tijdens die bijeenkomst niet aan de orde is geweest.

kelaars' (het behoud van de regierol van de gemeenten en tegengaan van grondspeculatie). De reacties van de betreffende grondeigenaren waren volgens de wethouder niet 'bijster negatief'. Wester-Koggenland had zich constructief opgesteld. Daar hadden Gedeputeerde Staten positief op gereageerd. De opstelling van Wester-Koggenland werd nogmaals duidelijk door de WVG voor het Jaagweggebied van toepassing te verklaren. Een raadslid vroeg zich daarbij af hoe het zat met de invloed van de raad bij dit collegebesluit. De wethouder antwoordde dat de raad binnen 8 weken een definitief besluit daarover moest nemen.

14 mei 2004

Berkhout is Boos – een belangengroep – wordt naar aanleiding van dit nieuws opgericht door bewoners van het dorp Berkhout die zich tegen het plan voor het bedrijventerrein ten zuiden van hun dorp keren.

Voor De Leekerlanden bestond er al eerder een belangengroep, Stichting De Groene Leekerlanden, opgericht in 1996. Tot de oprichters van Berkhout is Boos behoorden ook leden van de Stichting De Groene Leekerlanden. Dit is niet onlogisch, bewoners wilden noch ten noorden noch ten zuiden een bedrijventerrein in het open landschap. De stichting De Groene Leekerlanden wees Jaagweg echter niet geheel af, en wilde de locatie meer naar het oosten verschuiven (aansluitend op Vredemaker-Oost) om een ecologische zone lang de A7 te kunnen behouden. Bij Wognum was er een belangengroep opgericht - Leefbaar Zwaagdijk - tegen het geplande bedrijventerrein Westfrisia-Noord.

19 mei 2004

Wethouders van Hoorn vernemen in een overleg met de Stuurgroep Obdam-Wester-Koggenland van de bereidheid van Wester-Koggenland mee te werken aan een regionaal bedrijventerrein Jaagweg. Hoorn regeert positief, ook op de fusieplannen van beide gemeenten. Hoorn wilde grenscorrecties in de toekomst echter niet uitsluiten en dacht aan gelijktijdige ontwikkeling van de bedrijventerreinen Westfrisiaweg en Jaagweg. Dit bevestigde Hoorn op 8 juni 2004 in brief aan het college van Wester-Koggenland.

Vooraf de zinsnede over de grenscorrectie in de Hoornse brief zorgde voor reactie van de kant van Wester-Koggenland en ook van de provincie. Hoorn ontkrachtte dit in een brief van 23 juni 2004.

1 juni 2004

Berkhout is Boos stuurde een brief aan alle raadsleden van de gemeente Wester-Koggenland over het plan voor het bedrijventerrein Jaagweg (Vredemaker-Oost Oost).

Volgens het schrijven voelden vele Berkhouters zich bekocht door de overheden omdat er geen enkel overleg met hen over het plan is geweest, niet met de gemeente en

ook niet met de provincie. Daarnaast klopten de argumenten van de gemeente niet om het bedrijventerrein 'aan de provincie te moeten aanbieden'.

De provincie stelde in het ontwerp-streekplan dat Wester-Koggenland een groene gemeente ('landschapsparel') was. Een half jaar erna kon er een grootschalig bedrijventerrein komen wat betreft dezelfde provincie. Dan kan de provincie toch geen druk hebben uitgeoefend op de gemeente, als de provincie het eerst al groen gebied wilde behouden? De locatie zou in januari 2004 al door de gemeente (wethouder Vriend) in het openbaar zijn aangeboden aan de provincie om De Leekerlanden groen te houden (tijdens een voorlichtingsavond over het ontwerp-streekplan op de Blauwe Berg). De streekplanprocedure zou opnieuw moeten worden doorlopen omdat een deel van het bedrijventerrein Jaagweg in het uitsluitingsgebied van het ontwerp-streekplan lag. Het bedrijventerrein moet eerder worden aangelegd dan de gemeente als voorwaarde had gesteld, zoals het ontwerp-streekplan ook aangaf. De gemeente zou ook onder druk staan van andere gemeenten in de regio en het regionale bedrijfsleven. De provinciale nota van beantwoording (van 11 mei 2004) gaf geen argument waarom een locatie bij de A7 in Wester-Koggenland nodig zou zijn. Het voornemen de locatie 'groen in te pakken' met een bufferstrook van 200 meter tussen het bedrijventerrein en de bebouwing van Berkhout zou een ingrijpende, onherstelbare en onnodige wijziging in het landschap niet goed maken.

De gemeente werd verweten de eigen troefkaarten niet te hebben uitgespeeld, die al bij het ontwerp-streekplan van 2003 waren binnengehaald: De Leekerlanden gevrijwaard van bebouwing en ook een grootdeel van het Jaagweggebied was uitsluitingsgebied waarin niet of nauwelijks gebouwd mocht worden. Volgens Berkhout is Boos was de vraag dan ook waarom de gemeente zomaar overstag was gegaan.

De raadsleden werden verzocht het plan tegen te houden. Een eenmaal ingezette ontwikkeling is nog moeilijker te stoppen. Grosthuisen en De Leekerlanden zouden dan op nieuw in gevaar komen.

3 juni 2004

Op een vergadering van een commissie ROV van Provinciale Staten van 3 juni 2004 waren de wijzigingen die Gedeputeerde Staten wilden doorvoeren in het streekplan ter bespreking voorgelegd. Jaagweg wordt genoemd als locatie voor een regionaal bedrijventerrein die al vóór 2014 kan worden ontwikkeld. De verdeling voor en na 2014 wordt niet genoemd.

Berkhout is Boos kreeg op deze vergadering gehoor bij enkele fracties in Provinciale Staten. Deze waren onder meer verrast door deze opmerkelijke verandering in het ontwerp-streekplan en de mogelijke gevolgen zoals meer uitbreiding in het zuidelijk deel van de gemeente Wester-Koggenland.

Er werden nog hoorzittingen over de Nota met wijzigingen gepland in juni. Na de zomer, 13 september zou het streekplan voor vaststelling aan Provinciale Staten worden voorgelegd (dit werd 11 en 25 oktober 2004).

7 juni 2004

Op 7 juni werd het herindelingsontwerp Obdam-Wester-Koggenland door de gemeenteraad van Wester-Koggenland vastgesteld, met als bijlage de ontwerp Strategische Visie. Hierin is de ontwikkeling van een regionaal bedrijventerrein opgenomen.

*“De gemeente heeft een primaire groene doelstelling, maar biedt in het kader van de actuele ontwikkelingen binnen de regio ruimte voor één van de geplande bovenlokale en duurzaam in te richten bedrijventerreinen. ....De gemeente voert een actief grondbeleid, gebaseerd op de geformuleerde hoofdoelstellingen.”*

8 juni 2004

De gemeenteraden van Obdam en Wester-Koggenland besluiten tot een fusie van beide gemeenten. Voor fusie van gemeenten moet een wetsvoorstel door de Tweede Kamer worden goedgekeurd. Dit zou in 2006 gebeuren.

10 juni 2004

Er vond overleg plaats bij de provincie tussen de twee gedeputeerden en vertegenwoordigers van Hoorn en Wester-Koggenland over het streekplan en met name het regionale bedrijventerrein Jaagweg, de verdeling lokale en regionale bedrijventerreinen (30%-70%), de status van de Leekerlanden, de ecologische zone, de rolverdeling tussen de betrokken overheden en het tijdspad. Volgens het verslag van de gemeente Wester-Koggenland zou de provincie voor de ontwikkeling van de bedrijventerreinen Westfrisia-Noord en Jaagweg geen fasering aangeven. De fasering en differentiatie zouden in een nog op te stellen regionale bedrijventerreinvisie moeten worden uitgewerkt. Het eerder genomen besluit van Gedeputeerde Staten zou volgens de provincie met een erratum bij de vaststelling van het Streekplan worden gecorrigeerd.

De provincie gaf aan dat er van de kant van de provincie geen initiatief voor een grenscorrectie zal worden genomen (om het Jaagweggebied aan Hoorn toe te delen zodat die gemeente het bedrijventerrein zou kunnen ontwikkelen). De Leekerlanden waren in het ontwerp-streekplan al uitsluitingsgebied. Voor bescherming van dit gebied was opname in de provinciale ecologische hoofstructuur niet noodzakelijk.

17 juni 2004

Het college van Wester-Koggenland stuurde op 17 juni een brief aan Gedeputeerde Staten over de voorwaarden die gemeente stelde aan medewerking aan de ontwikkeling van een bedrijventerrein bij de Jaagweg. Eenzelfde brief werd 24 juni aan Provinciale Staten gezonden.

De voorwaarde van behoud van de Leekerlanden wordt uitvoerig onderbouwd. Ook wordt ingegaan op de voorwaarde geen grenscorrectie met de gemeente Hoorn. Er wordt ten aanzien van de fasering van de ontwikkeling van het bedrijventerrein voor of na 2014 (na de streekplanperiode) of eerst ontwikkelen Westfrisia-Noord niets vermeld. De voorkeur van flexibiliteit van de kant van de provincie wordt gedeeld. De

gemeente wenst wel een concrete beleidsbeslissing van de provincie over de aanwijzing van de locatie en deze ook zodanig op te nemen in het streekplan. Een deugdelijke onderbouwing van de beslissing wordt verwacht.

De keuze van de provincie om de capaciteitsvergroting van de Westfrisaweg-west bij het tracé de Jaagweg te doen wordt ondersteund. Zo waren er goede mogelijkheden om de verschillende voornemens te combineren.<sup>18</sup>

22 juni 2004

Op 22 juni is er een hoorzitting over het streekplan van de Statencommissie. Van de kant van Wester-Koggenland ging de wethouder in op het provinciale voornemen voor het bedrijventerrein bij de Jaagweg en de gestelde gemeentelijke voorwaarden voor medewerking. De gemeente Wester-Koggenland had besloten, rekening houdend met de wensen van de provincie en de regio, onder voorwaarden met de ontwikkeling Jaagweg in te stemmen. De provincie werd gevraagd om een deugdelijke onderbouwing van de beslissing en zou belanghebbenden de gelegenheid moeten bieden bij de provincie voor hun belangen op te komen. De gemeentelijke voorwaarden vormde volgens de wethouder minimale waarborgen om de negatieve aspecten voor de gemeente enigszins te beperken. De bereidheid van Wester-Koggenland mee te werken aan realisatie van een substantieel deel van de regionale bedrijventerreinen zou ingrijpende gevolgen hebben en grote offers vragen van Wester-Koggenland.

Berkhout is Boos hield een pleidooi tegen de keuze voor een bedrijventerrein Jaagweg en kaartte het gebrek aan inspraakmogelijkheden in de kwestie aan voor de betrokken burgers. De provincie werd verweten dat de locatie pas op de proppen kwam nadat de inspraaktermijn van het ontwerp-streekplan was verstreken. En de gemeente Wester-Koggenland had alleen zaken gedaan met de provincie, zonder inspraak van belanghebbenden uit Berkhout. Het vertrouwen in de overheid was weg bij de actiegroep. In het ontwerp-streekplan bleef Wester-Koggenland (in 2004-2014) groen. Maar in het uiteindelijke streekplanvoorstel komt er een groot regionaal bedrijventerrein. Gemeenten konden hun gang gaan zonder controle van de provincie.

De Stichting Groene Leekerlanden steunde het voorstel van de provincie om zo De Leekerlanden open te houden. Het geplande bedrijventerrein Jaagweg kon echter beter richting Vredemaker-Oost worden opgeschoven om een brede strook langs de A7 open te houden voor een ecologische zone.

De actiegroep Leefbaar Zwaagdijk bepleitte het schrappen van het voorgenomen bedrijventerrein Westfrisia-Noord.

Volgens de Kamer van Koophandel was het georganiseerde bedrijfsleven tevreden met plan voor een regionaal bedrijventerrein aan de Jaagweg. De goede ligging aan de A7 als bedrijvenaantrekkende transportas werd benadrukt.

<sup>18</sup> Er speelde ook de tracékeuze van de Westfrisaweg-west over het grondgebied van de gemeente Wester-Koggenland in relatie met verstedelijking van dat gebied en een nieuwe locatie van een nieuw regionaal bedrijventerrein. De keuze is gevallen op de variant zuidelijk langs de locatie Distriport met verdubbeling van de provinciale weg.

28 juni 2004

De problematiek van de besluitvorming over het bedrijventerrein Jaagweg komt in de vergadering van de commissie Grondgebied van Wester-Koggenland aan de orde.

Berkhout is boos heeft daarbij zijn spreekrecht genomen. De actiegroep was 'boos', omdat in eerdere plannen en visies van provincie en vooral ook van de gemeente het Jaagweggebied om diverse redenen tot waardevol landelijk gebied was benoemd. Het plan voor een bedrijventerrein was op 3 mei voor de belanghebbenden hard aangekomen. De raadscommissie werd door Berkhout is boos voorgehouden dat de gemeente en de raadsleden de afspraken zomaar aan de kant schoven.

De actiegroep vond het argument dat de gemeente moest kiezen tussen twee kwaden (De Leekerlanden of de Jaagweg) niet steekhoudend. De gemeente had nee moeten zeggen tegen het plan van de provincie.

De provincie had toch zelf ook in het ontwerp-streekplan beide gebieden uitgesloten van verstedelijking. Van provinciale druk kon volgens de actiegroep dus geen sprake zijn. De gekozen beleidslijn van de gemeente kreeg ook op het punt van een mogelijke grenscorrectie met Hoorn geen bijval. Het rijk zou expansiedrift van Hoorn toch niet als doorslaggevend argument daarvoor hanteren. Dat zou niet meer van deze tijd zijn. De actiegroep meende dat bij het argument 'de ontwikkeling in eigen hand houden' het gemeentelijk financiële belang van zelf een bedrijventerrein ontwikkelen meetelde. En ook daardoor werd het landschap verkwaanseld en werden burgers in de kou gezet, aldus de actiegroep. Een alternatief voor het bedrijventerrein Jaagweg lag volgens Berkhout is Boos in de Wieringermeer waar 125 ha regionaal bedrijventerrein werd gepland.

De Berkhouters kregen weinig steun van leden van de raadscommissie. Vrijwel alle commissieleden stemden in met het gevoerde beleid en het besluit van B&W om de Wet Voorkeursrecht Gemeenten voor het Jaagweggebied toe te passen. Raadslid Helder (VVD) was tegen de ontwikkeling. Het bedrijventerrein Jaagweg van 100 ha zou 15 ha waterberging als compensatie tot gevolg hebben. Die waterberging zou, volgens het raadslid, voor een deel in De Leekerlanden moeten worden gezocht. En daarmee kon het raadslid niet akkoord gaan.

De wethouder wees op de druk van de provincie om De Leekerlanden aan te wijzen. De onderbouwing van de behoefte aan bedrijventerreinen kwam volgens de wethouder van de kant van de provincie en het bedrijfsleven. *"Als later blijkt dat er geen behoefte is draaien we alles terug"*, stelde de wethouder.

Raadslid Schoenmaker (CDA) begreep de kritiek van Berkhout is boos niet. Jaagweg werd in het ontwerp-streekplan al genoemd als mogelijke locatie voor regionale bedrijven na 2014. De locatie werd alleen maar een paar jaar voren gehaald. De raad heeft daarbij een zorgvuldige afweging kunnen maken, aldus dit raadslid. Beslotenheid was daarbij nodig, anders zouden ontwikkelaars er tussenkomen en dat zou veel hebben gekost.



Raadslid Vlaar (PvdA) gaf aan geen voorstander van het bedrijventerrein aan de Jaagweg te zijn. Maar hij verzette zich er niet tegen. Dat zou volgens dit raadslid een 'achterhoedegevecht' zijn.

De eenmansfractie J. Mollet was afwezig op deze vergadering.

1 juli 2004

Op de vergadering van de gemeenteraad van Wester-Koggenland op 1 juli 2004 doet het college het voorstel de WVG te vestigen op het gebied van de Jaagweg.<sup>19</sup> De keuze om het landelijk gebied bij de Jaagweg voor 100 ha in bedrijventerrein te veranderen kwam daarbij gezien bovenstaande weer aan de orde.

De motivering voor het vestigen van de WVG op het Jaagweggebied houdt verband met de mogelijkheid dat de optie van een bedrijventerrein bij de Jaagweg die eerst na 2014 in beeld komt, naar voren kan worden gehaald. Ontwikkelingen binnen de regio West-Friesland aangaande aanwijzing van bedrijventerrein hebben het college doen besluiten nader met de provincie te overleggen over die optie.

De gemeenteraad besloot tot de vestiging van het voorkeursrecht. Twee raadsleden (Helder en Mollet) stemden tegen het voorstel.

De discussie in de raad over het bedrijventerrein en de besluitvorming had een vergelijkbare inhoud als de commissievergadering van 28 juni kort daarvoor (zie hierboven).

Het raadslid Mollet had kritiek op de handelwijze van het college, zoals Berkhout is Boos al had geformuleerd. Als er sprake zou zijn geweest van provinciale druk, dan getuigde het bezwijken voor druk niet van politieke moed. Het voornemen van toepassing van de WVG kreeg de steun van dit raadslid niet, omdat dit zou leiden tot actief gemeentelijke grondbeleid met grote financiële risico's voor de gemeente. De marktverwachting werd daarbij niet positief ingeschat voor een bedrijventerrein van 100 ha.

De verantwoordelijk wethouder Moeijes gaf aan dat de gemeente zijn verdere strategie opnieuw zou bepalen als de provincie de garantie voor behoud van De Leekerlanden niet zou geven. De financiële gevolgen voor de gemeente bij toepassing van de WVG vielen volgens de wethouder erg mee, omdat er nog financiële constructies zonder risico's waren te bedenken.

29 en 30 september 2004

Aanvankelijk stemden alle 13 gemeenten in de regio in met het voorstel van Gedeputeerde Staten maar op de valreep trok het gemeentebestuur van Wognum zich terug.

<sup>19</sup> Voorstellen aan de raad van de gemeente Wester-Koggenland jaar 2004, voorstel 04-4344, vergadering 1 juli 2004, agendapunt 4: Vestiging voorkeursrecht op grond van de Wet Voorkeursrecht Gemeenten op gronden gelegen ten westen van de Hulkerweg en ten noorden van de Lijsbeth Tijsweg.

Wognum wilde geen medewerking meer verlenen aan realisatie van de locatie Westfrisia-Noord.

Het gemeentebestuur van Wognum had in een eerder stadium de locatie Westfrisia-Noord als bedrijventerrein aan Hoorn en de regio aangeboden. Deze locatie was ook van meet af aan steeds in het Ontwikkelingsbeeld en het ontwerp-Streekplan opgenomen. De overige gemeenten hebben op de veranderde visie van de gemeente Wognum gereageerd naar de provincie.

Bij brief van 29 september 2004, hadden 12 van de 13 gemeentebesturen in West-Friesland (dus zonder Wognum, maar met Wester-Koggenland) er bij provincie aangedrongen op het ongewijzigd overnemen van het voorstel van Gedeputeerde Staten aangaande de bedrijfsterreinen in West-Friesland.

De gemeente Wester-Koggenland heeft zelf voorafgaande aan de vaststelling van het Streekplan op 25 oktober 2004 bij brief van 30 september 2004 Provinciale Staten nogmaals nadrukkelijk gewezen op de voorwaarden van de gemeente Wester-Koggenland aangaande Westfrisia-Noord.

10 en 25 oktober 2004

Op 10 oktober en 25 oktober 2004 werd het streekplan Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord behandeld door Provinciale Staten. De vergadering van 10 oktober bood onvoldoende tijd voor de besluitvorming. De vergadering werd op 25 oktober voortgezet.

Bij de vaststelling van het streekplan op 25 oktober besloot de provincie echter anders dan was afgesproken met de gemeente Wester-Koggenland door het aannemen van een amendement en een motie door Provinciale Staten aangaande Distriport: het amendement 8-23 en de motie 8-32.

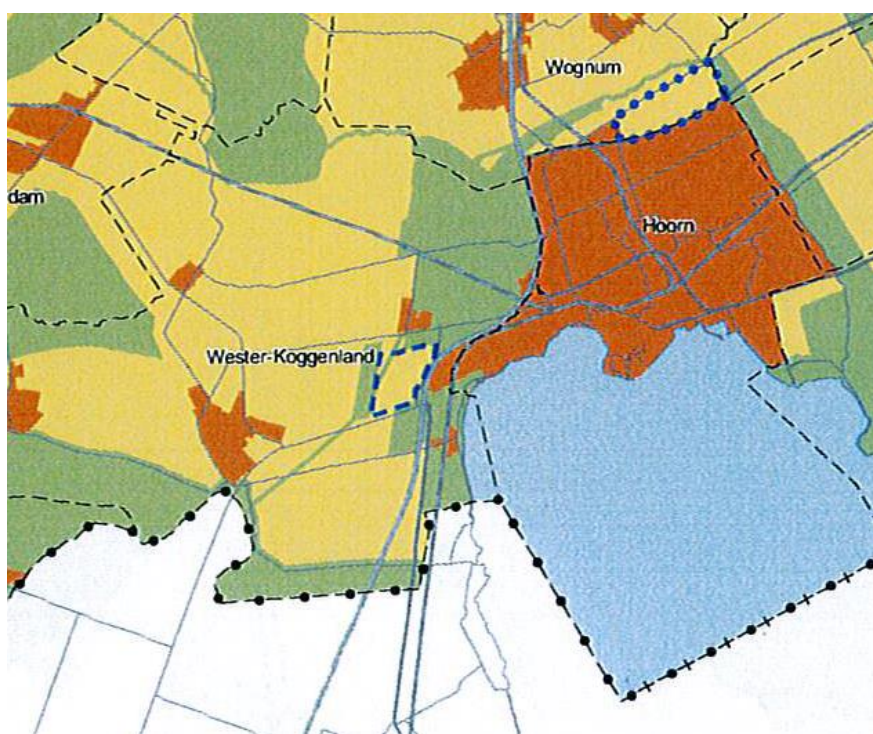
Provinciale Staten stelden op 25 oktober 2004 het streekplan voor de periode 2004-2014 zodanig gewijzigd vast, dat bedrijfsterrein Westfrisia-Noord wordt geschrapt en alleen Jaagweg/Distriport overblijft, door aanvaarding van het door Groen Links ingediende amendement 8-23:

- eerst het bedrijventerrein A7/Jaagweg geheel tot ontwikkeling te brengen;
- het voor de huidige streekplanperiode geplande bedrijventerrein Westfrisia-Noord bij Zwaagdijk-West als zodanig te schrappen en te wijzigen in een ruimtelijke reservering na 2014;
- de teksten en cijfers op p.97 en p. 145 van het ontwikkelingsbeeld alsmede de juridische kaart dienovereenkomstig te wijzigen.<sup>20</sup>

In de motie 8-32, ingediend door D'66 en Groen Links, spreken Provinciale Staten zich uit, dat:

<sup>20</sup> De locatie (70 ha netto) is concreet opgenomen op de streekplankaart 'Planologisch beleidskader 2004-2014'.

- a) realisering van het regionale bedrijventerrein op de Jaagweg alleen kan plaatsvinden op een ecologisch verantwoorde wijze, d.w.z. 100% duurzaam ingericht met de ambitie dit een nationaal voorbeeldproject te maken;
- b) daarbij in ieder geval ook sprake moet zijn van een robuuste groene buffer tussen het dorp Berkhout en het bedrijventerrein;
- c) het regionale bedrijventerrein een absolute begrenzing kent, waarbuiten geen verdere grootschalige bebouwing zal worden toegestaan;
- d) geen bebouwing van het natuurgebied de Leekerlanden aan de orde zal kunnen komen;
- e) gelijktijdig met de aanleg van het bedrijventerrein de ecologische verbindingzone wordt gerealiseerd;
- f) dat de kosten van duurzame inrichting, waaronder landschappelijke inpassing, en de relevante infrastructuur ten laste komen van het Jaagwegproject.



Uitsnede van de definitieve streekplankaart Noord-Holland Noord vastgesteld op 25 oktober 2004: Jaagweg als regionaal bedrijventerrein zoals vastgesteld in de periode 2004 tot 2014, Westfrisia- Noord na 2014. Het ontwerp-streekplan beoogde een regionaal bedrijventerrein in een strook vanaf Westfrisia Noord langs de N302 naar Wervershoof. Daar is alleen Westfrisia-Noord van overgebleven, maar dan na 2014; er is voor de periode 2004-2014 Jaagweg-Distriport voor in de plaats gekomen.

15 november 2004

De provincie heeft met de aangenomen motie 8-23 niet aan één van de drie voorwaarden van de gemeente voldaan: 'eerst Westfrisia-Noord dan pas Jaagweg', in huidige benaming 'eerst Zevenhuis dan pas Distriport'.

Het gemeentebestuur van Wester-Koggenland constateert na de vaststelling van het streekplan dan, dat kennelijk de behoefte aan nieuw bedrijventerrein minder groot is dan Gedeputeerde Staten hebben berekend en Jaagweg derhalve niet nodig is; en dus volstaan had kunnen worden met Westfriesland-Noord.<sup>21</sup>

De aangenomen motie 8-32 heeft naar de mening van het gemeentebestuur van Wester-Koggenland zeer ingrijpende consequenties en schept in hoge mate onduidelijkheid en onzekerheid, zowel in bestuurlijk als in financieel opzicht ten aanzien van mogelijke ontwikkelingen van de locatie Jaagweg.

Onder meer over deze aspecten hebben de gemeenteraad en het college van Wester-Koggenland aan Provinciale Staten een brief geschreven op 15 november 2004.

23 december 2004

Voorts heeft wethouder Moeijes van Wester-Koggenland tijdens de vergadering van de Statencommissie ROV van 23 december 2004 aan deze commissie vijf vragen gesteld:

- a) Wat wordt bedoeld met de toevoeging "het natuurgebied" en wat is volgens u het natuurgebied Leekerlanden?
- b) Wat wordt bedoeld met 100% duurzaam en welke criteria gelden daarvoor?
- c) Over welke ecologische verbindingzone wordt in de motie gesproken en wie zorgt voor realisering ervan?
- d) De kosten van duurzame inrichting en landschappelijke inpassing dienen ten laste van het project Jaagweg te komen. Hoe is dat gebied exploitabel te maken gelet op uw voorwaarden, de kosten van infrastructuur en verwerving van een 8-tal grote bedrijven?
- e) Wie neemt de verantwoordelijkheid voor de eventuele exploitatie en de risico's?

In een concept-reactie van de provincie op de brief van de gemeente Wester-Koggenland van 15 november 2004, die zonder discussie in genoemde Statencommissievergadering van 23 december 2004 werd vastgesteld, worden geen antwoorden op de vragen van Wester-Koggenland gegeven.

7 januari 2005

Tijdens een gesprek (op verzoek van de provincie) op 7 januari 2005 tussen de gedeputeerden Moens en Schipper en waarnemend burgemeester Sipkes en wethouder Moeijes van de gemeente Wester-Koggenland waren toezeggingen van de provincie

<sup>21</sup> De behoefte aan nieuwe bedrijventerreinen in de regio tot 2014 bleek bij de gekozen lage variant (ondergrens) ook niet zo groot, dat een tweede terrein met 70 ha (netto) nodig was. Intensiever ruimtegebruik (15%) speelde daarbij ook een rol. Zie: Sociaal-Wetenschappelijk Bureau Samenwerkingsorgaan West-Friesland, Behoefte aan bedrijventerreinen in West-Friesland, juli 2005 (blz.3).

gedaan. Deze toezeggingen zouden op 10 januari 2005 per fax worden bevestigd. De door de gemeente ontvangen fax bevatte geen van de gedane toezeggingen.

13 januari 2005

Het college van Wester-Koggenland heeft daaropvolgend op de vergadering van de raad van 13 januari 2005 een maatregel voorgesteld de WVG voor het gebied Jaagweg/Distriport weer in te trekken. Bovengenoemde besluiten van de provincie werden aangehaald ter motivering van het intrekken van het aanwijzingsbesluit WVG. Het voorstel is zonder hoofdelijke stemming door de raad aangenomen.

Op deze manier liet de gemeente Wester-Koggenland de provincie weten geen actieve medewerking aan de ontwikkeling van Distriport te zullen verlenen.

De drie voorwaarden voor medewerking telden voor de gemeente Wester-Koggenland: eerst aanleg van regionaal bedrijventerrein Westfrisia-Noord en dan Jaagweg en indien de noodzaak daartoe blijkt eventueel een gelijktijdige ontwikkeling van beide terreinen mits De Leekerlanden blijvend groen blijven en er geen sprake is van een gemeentegrenswijziging.

Provinciale Staten zijn van de eerste voorwaarde afgeweken bij de vaststelling van het Streekplan: alleen de aanleg van Distriport en dan wel in de periode 2004-2014.

12 januari 2005

Een gedeputeerde (Schipper) heeft aan Gedeputeerde Staten gevraagd of het mogelijk is anticiperend grondbeleid in te schakelen voor aankoop van gronden in het gebied Jaagweg. Dit meldde gedeputeerde Poelmann aan B&U op die dag.

26 januari 2005

Burgemeester (waarnemend) en de wethouder van Wester-Koggenland maken het plan voor het bedrijventerrein aan de Jaagweg in de regio weer 'bespreekbaar'.

De gemeenten Enkhuizen, Hoorn, Wervershoof, Wester-Koggenland en Wognum gingen samen met de provincie Noord-Holland aan de slag om binnen drie maanden tot een door de hele regio gedragen bedrijfsterreinvisie te komen.<sup>22</sup> Zij vormden hier toe een bestuurlijke stuurgroep en een ambtelijke werkgroep. Burgemeester J. Baas van Enkhuizen trad op als voorzitter van de stuurgroep. Tot dit voorstel kwamen de colleges van de gemeenten in oostelijk West-Friesland op 26 januari tijdens het rondetafelgesprek in Hoorn.

Het opstellen van de geactualiseerde bedrijfsterreinvisie was nodig vanwege het nijpende tekort aan beschikbare bedrijfsgrond in de regio, zowel op korte als op lange

<sup>22</sup> Persbericht in NHD 26 januari 2005 (Gemeenten en provincie gaan samen aan de slag om tot een door de gehele regio gedragen bedrijfsterreinvisie te komen).

termijn. Vanwege het tekort aan bedrijfsgrond waren er nu al bedrijven die door gemeenten moesten worden afgewezen omdat er niet voldoende grond beschikbaar was. Minder bedrijven betekent minder werkgelegenheid en meer woon-werkverkeer. Op dit punt dreigt echt een serieus maatschappelijk probleem te ontstaan. Met een goed onderbouwde bedrijfsterreinvisie wilden de Westfriesse gemeenten de provincie overtuigen van de noodzaak om sneller méér bedrijfsgrond beschikbaar te stellen. Dat zou bijvoorbeeld kunnen door de bedrijventerreinen Jaagweg in Westerkoggenland en Westfriesland-Noord in Wognum gelijktijdig vóór 2014 tot ontwikkeling te brengen.

Er waren nog wel enkele hobbels te nemen, want de gemeente Wognum stelde de eventuele ontwikkeling van Westfriesland-Noord afhankelijk van het opwaarderen van de Westfrieslandweg, terwijl de gemeente Westerkoggenland het gevestigde gemeentelijk voorkeursrecht op de te verwerven gronden aan de Jaagweg had laten vervallen.

14 juli 2005

Het Samenwerkingsorgaan West-Friesland (Sociaal Wetenschappelijk Bureau) publiceert de studie "Behoeftes aan Bedrijventerreinen in West-Friesland", later ook bekend als het rapport 'Baas' of 'Jan Baas' (zie 26 januari 2005).

Uit de studie blijkt dat er behoefte is aan regionaal bedrijventerrein van 84 ha (netto) in de periode 2004-2014. Daarvoor wordt volgens het rapport 70 ha gereserveerd op de locatie Jaagweg.

### **B 1-3 OWO structuurplan en fusie Obdam en Westerkoggenland**

19 september 2005

Het ontwerp-structuurplan OWO ("Gemeenten Obdam, Westerkoggenland en Opmeer Intergemeentelijk structuurplan") is gereed. In het ontwerp van het intergemeentelijk structuurplan wilden de drie gemeenten alleen ruimtelijke ontwikkelingen nastreven voor de eigen ruimtebehoefte. De gemeenten wensten groene gemeenten te blijven tussen HAL en HES en voor die stedelijke regio's geen opvangfunctie van hun ruimtebehoefte vervullen. Mogelijke invoeging van een regionaal bedrijventerrein van netto 70 ha bij de Jaagweg zou mogelijk zijn gelet op de behoefte in de periode na 2010. Gesteld werd dat een dergelijk terrein op gespannen voet staat met de visie van groene buffer tussen HAL en HES. De locatie Jaagweg was niet op de plankaart opgenomen.

Het structuurplan heeft volgens de procedurele vereisten ter visie gelegen. Hiertegen zijn geen zienswijzen ingediend aangaande het regionale bedrijventerrein.

13 oktober 2005 en 8 november 2005

De besluiten van de gemeenteraden van Westerkoggenland respectievelijk Obdam tot instemming met het rapport van het Samenwerkingsorgaan West-Friesland (rap-

port 'Baas') over de behoefte aan bedrijventerreinen in West-Friesland (gepubliceerd 14 juli 2005, zie hierboven).

10 december 2005: Hoorn vraagt Tweede Kamer om een grenscorrectie

De gemeente Hoorn maakte gebruik van het recht om bij fusie van gemeenten een grenscorrectie aan te vragen. Dat doet Hoorn voor het gebied bij de Jaagweg en ook voor het gebied Westfrisia-Noord van de gemeente Wognum om beide regionale bedrijventerrein te kunnen realiseren.

Berkhout is Boos maakt zijn zienswijze kenbaar aan de minister.

17 januari 2006

Vanuit de provincie zijn naar aanleiding van de moties 8-11 en 8-32 bij besluit van Gedeputeerde Staten over het streekplan van 25 oktober 2004 de uitgangspunten voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein aan de Jaagweg definitief vastgesteld (zie verder 13 februari 2006).

24 januari 2006

Gedeputeerde Staten antwoordden (2006/9384) op vragen van mevr. Jankie (SP) over de interpretatie van de motie 8-32.

13 februari 2006

Statencommissie ELE (Economie, Landbouw en Europa) besprak de besluitvorming rond bedrijventerreinen West-Friesland.

*"Het besluit van de Statencommissie Economie, Landbouw en Europa om in te stemmen met de uitwerking van motie 8-32 en waarbij deze motie als afgehandeld wordt beschouwd;*

*6. n.a.v. de uitwerking van motie 8-32 te kiezen voor een optimaal duurzame invulling voor het bedrijventerrein Jaagweg bij een sluitende exploitatie d.w.z. voor de ontwikkelaar de volgende eisen op te leggen: a. minimaal 15% ruimtewinst, b. minimaal 10% toepassing duurzame energie, c. minimaal 50 ha groene inpassing, waaronder ecologische verbindingzone en de buffer tussen dorpskern Berkhout en bedrijventerrein Jaagweg, d. het opstellen van een beeldkwaliteitsplan dat voorziet in een goede landschappelijke inpassing, e. verplicht parkmanagement en meervoudig ruimtegebruik toe te passen*

*7. om te voorzien in de acute vraag naar bedrijventerrein in West-Friesland te kiezen voor:*

*-de optie uit het rapport Jan Baas i.c. : gepland bedrijventerrein WFO/ABC in Wervershoof te herbestemmen van lokaal tot regionaal bedrijventerrein, en hiertoe mee te werken aan een afwijkingsprocedure*

*-als er eind 2006 nog geen bereidheid is bij de gemeente Wester-Koggenland tot het ontwikkelen van de Jaagweg en/of de gemeente Wervershoof niet besluit tot uitbreiding van het WFO/ABC-terrein zal de provincie overwegen de locatie Westfrisia-Noord versneld planologisch mogelijk maken via een streekplanherziening*

*8. op basis van het besluit van PS in het Ontwikkelingsbeeld ten aanzien van bedrijventerrein Jaagweg voor de zomer van 2006 samen met gemeente Wester-Koggenland het ontwikkelingsbedrijf noord-holland-noord io opdracht te geven voor het opstellen van een inrichtingsplan voor bedrijventerrein Jaagweg, conform de voorwaarden onder 6."*

28 maart 2006

Gedeputeerde Staten besloten (2006/9080) de gedeputeerden Hooijmaijers en Schipper te mandateren de strategie uit te voeren waarbij Wester-Koggenland verzocht werd om de realisatie van Jaagweg ter hand te nemen middels het aanpassen van het bestemmingsplan (het toen vigerende plan had een agrarische bestemming voor het plangebied), en het starten van een aanwijzingsprocedure indien de gemeente weigert.

Hierbij werd door de provincie vastgehouden aan het Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord waarbij eerst Jaagweg ontwikkeld wordt en na 2014 Westfrisia-Noord. Gedeputeerde Staten gingen akkoord met het sturen van een bijgevoegde brief aan Wester-Koggenland met de vraag om een formele reactie om de voorbereiding tot de realisatie van de Jaagweg ter hand te nemen.

7 april 2006

De brief van Gedeputeerde Staten (2006/17831) aan de gemeente Wester-Koggenland werd verstuurd met het verzoek om de realisatie van het bedrijventerrein Jaagweg ter hand te nemen middels het aanpassen van het bestemmingsplan.

Tevens werd vermeld dat in de exploitatie van de Jaagweg rekening is gehouden met €3 miljoen aan kosten voor het inrichten van de ecologische verbindingzone. *"Door van de 3 miljoen 1 miljoen uit reguliere provinciale budgetten te halen komt er voor de Jaagweg extra ruimte beschikbaar om verdere duurzaamheidsmaatregelen te treffen, zoals een startkapitaal voor de verplichte afname van duurzame energie (via verplichte deelname aan parkmanagement-organisatie)."*

12 april 2006

De Peyler Projektontwikkeling BV en Zeeman Vastgoed BV (2006-21320) meldden zich aan bij Gedeputeerde Staten voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein Jaagweg. Zij spraken over een samenwerkingsvorm waarbij het risico bij De Peyler/Zeeman ligt. Beide marktpartijen hadden grondposities op de locatie verworven.



18 april 2006

De gemeenteraad van Hoorn sprak op 18 april 2006 een voorkeur uit voor een samenvoeging van Hoorn en Wognum, tezamen met een bescheiden grenscorrectie met Wester-Koggenland.<sup>23</sup> Dat was volgens het gemeentebestuur van Hoorn de beste en snelste manier om te komen tot een krachtige en duurzame ontwikkeling van de regio West-Friesland met Hoorn als centrumgemeente. Een samengaan met Wognum zou Hoorn tot 2025 voldoende ruimte geven om samenhangende stedelijke functies onder één bestuurlijk gezag te ontwikkelen. Dan gaat het om voldoende ruimte voor wegen, bedrijven, woningen en recreatie.

22 mei 2006

Gedeputeerde Staten antwoorden per brief (2006/27668) op de brief van De Peyler en Zeeman dat de provincie met hen in contact treedt zodra de gemeente Wester-Koggenland besloten heeft het bestemmingsplan te wijzigen ten gunste van bedrijventerrein Jaagweg.

7 juni 2006

Behandeling door de Tweede Kamer van de twee wetsvoorstellen Samenvoeging van de gemeenten Obdam en Wester-Koggenland en van de Samenvoeging van Medemblik, Noord-Koggenland en Wognum .

Het regionale bedrijventerrein Jaagweg en bedrijventerrein Westfrisia-Noord hebben een prominente rol gespeeld in de uiteindelijke besluitvorming over de fusies. In de Tweede Kamer kwamen PvdA en VVD met een amendement om het gebied van het toekomstige bedrijventerrein Westfrisia-Noord van Wognum over te hevelen naar Hoorn.<sup>24</sup> Over dit amendement en de beide wetsontwerpen voor herindeling werd een week later gestemd. Daarmee kreeg Hoorn gedeeltelijk haar zin. De stad had liever geheel Wognum willen annexeren, maar die wens bleek al op voorhand een brug te ver. De besturen van de betrokken gemeenten waren sterk bij het debat van de Tweede Kamer vertegenwoordigd. Met de inlijving van Westfrisia-Noord is Hoorns burgemeester O. van Veldhuizen tevreden. „Samen met de toezegging van Wester-Koggenland voor de Jaagweg, kunnen tegelijkertijd twee bedrijventerreinen worden ontwikkeld. Voor het stimuleren van de regionale economie is dat heel belangrijk.”

De Tweede Kamer liet de fusie tot Koggenland ongemoeid, omdat Wester-Koggenland zelf de ontwikkeling van het regionale bedrijventerrein Jaagweg ter hand wilde nemen. Dat had de gemeenteraad van Wester-Koggenland nog aan het rijk met een brief kenbaar gemaakt. Dat was voor de Tweede Kamer voldoende reden om geen voorstel te doen voor een grenswijziging.

<sup>23</sup> Hoorngids.nl, 13 juni 2006 (Tweede Kamer kiest voor grenscorrectie tussen Hoorn en Wognum Bedrijventerrein Westfrisia Noord komt op Hoorns grondgebied).

<sup>24</sup> NHD, 8 juni 2006 (Remkes heeft haast met fusies).

8 juni 2006

De gemeenteraad van de gemeente Wester-Koggenland heeft op 8 juni 2006 het OWO-structuurplan vastgesteld, inclusief de mogelijkheid om te komen tot de ontwikkeling van het bedrijventerrein aan de Jaagweg. De gemeenteraad van Obdam had het structuurplan al eerder, op 14 maart 2006 vastgesteld.

De gemeenteraad van Wester-Koggenland heeft het college op 8 juni de opdracht gegeven om de voorbereiding van een bestemmingsplan voor Distriport ter hand te nemen. Hieraan ging een verzoek van de provincie vooraf, brief aan Wester-Koggenland 7 april 2006.

12 juni 2006

De Tweede Kamer nam op 12 juni 2006 het besluit over de fusie van Wester-Koggenland en Obdam, waarbij geen grondgebied verloren ging. Bij amendement werd bij de fusie van Medemblik, Noorder-Koggenland en Wognum door de Tweede Kamer besloten dat het gebied voor het regionale bedrijventerrein Westfrisia-Noord van Wognum werd met een grenscorrectie werd toebedeeld aan de gemeente Hoorn.<sup>25</sup>

27 juni 2006

Gedeputeerde Staten besloten (2006/33825) in te stemmen met de actieve rol van provincie, in het bijzonder van het Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland Noord, in het ontwikkelen en realiseren van de bedrijvenlocatie Jaagweg, in overleg met de gemeente Wester-Koggenland.

In 2006 is er volgens geïnterviewden een projectgroep met stuurgroep opgericht om Distriport te ontwikkelen. Hieraan namen de provincie, de twee ontwikkelaars met grondposities (De Peyler en Zeeman) en de gemeente deel. De gemeente nam deel vanwege de publieke taak (het bestemmingsplan) en de eventuele participatie in de uitvoering van het plan (de grondexploitatie). Bij de start nam de provincie de voorzittersrol in de stuurgroep op zich. Eind 2008 nam de gemeente deze voorzittersrol over.

1 januari 2007

De fusie tot de nieuw gemeente Koggenland is met ingang van 1 januari 2007 een feit.

<sup>25</sup> Hoorngids.nl, 13 juni 2006 (Tweede Kamer kiest voor grenscorrectie tussen Hoorn en Wognum Bedrijventerrein Westfrisia Noord komt op Hoorns grondgebied).

## **B 1-4 Bestemmingsplan en exploitatieplan**

De fase van de ontwikkeling van het eigenlijke bestemmingsplan begint met het nemen van een besluit door de raad van Koggenland over het SPvE/masterplan en de start van MER (de procedure en inhoud van de wettelijk verplichte Milieu Effect Rapportage) voor de locatie op 17 december 2007. De MER moet duidelijk maken of de gekozen locatie voor het bedrijventerrein de beste oplossing is voor de beperking van de negatieve milieueffecten.

In 2007 waren er ook besluiten aangaande de wijze van samenwerking tussen partij en bij de realisatie van het bestemmingsplan Distriport, c.q. de grondexploitatie.

De gemeente koos op 11 juni 2007 uiteindelijk om niet financieel te participeren. In verband met (doorgaans gebruikelijke) afspraken om overdrachtsbelasting te vermijden nam de provincie de rol van de gemeente in deze over om binnen de door de fiscus gestelde termijn de transactie en het 'juridisch bouwrijp maken van de gronden'. Daar had een samenwerkingsovereenkomst met de inmiddels bekende 'sideletter' tussen provincie en betrokken marktpartijen ook betrekking op. De fiscus heeft daaraan ook zijn goedkeuring gegeven.

2 februari 2007

Het Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland Noord is op 2 februari 2007 opgericht. Hierin participeerde provincie voor 50%. De overige 50% aandelen waren in bezit van de Kamer van Koophandel en 26 gemeenten in het gebied, waaronder Koggenland met 2%. Het doel van ONHN was risicodragend te participeren in ontwikkelingen van belang voor de regionale economie van Noord-Holland Noord, waaronder het regionale bedrijventerrein Distriport.

20 maart 2007

GS besloten (2007/13799):

- *“kennis te nemen van de voorovereenkomst Ontwikkeling Regionaal Bedrijventerrein Jaagweg*
- *gedeputeerde Schipper te machtigen de annex, behorende bij deze voorovereenkomst te tekenen.*

*Toelichting: De gemeente Koggenland, het ontwikkelingbedrijf Noord-Holland Noord en de private ontwikkelaars Zeeman Vastgoed willen hun bereidheid om samen te werken bij de ontwikkeling en exploitatie van bedrijventerrein Jaagweg verwoorden in een intentieverklaring.*

*De provincie Noord-Holland geeft steun aan dit initiatief door in de Annex bij de voorovereenkomst nogmaals de eerder bepaalde voorwaarden te herhalen die aan ontwikkeling van de Jaagweg zijn gesteld. Zo is in het Streekplan Noord-Holland Noord vastgelegd dat tegelijk met het bedrijventerrein een ecologische verbindingzone (EVZ noord-zuid) wordt aangelegd. De kosten voor voorbereiding en inrichting van deze EVZ wordt geraamd op 3 miljoen euro. In de PS-commissie ELE dd 6 februari 2006 is toege-*

*zegd 1 miljoen uit reguliere provinciale budgetten voor de EHS te halen. Dit is tevens vermeld in de brief van GS aan de gemeente Wester-Koggenland dd 7/4/6 (2006-17831). Dekking voor deze toezegging moet komen uit ILG-middelen. Over de verdeling van de ILG-middelen besluiten Gedeputeerde Staten half april 2007.*

*Inhoud Annex: In aanmerking nemende dat:*

*De provincie in haar besluit van 17 januari 2006 en de bespreking daarvan in de provinciale statencommissie Economie, Landbouw en Europa op 13 februari 2006 de ambitie voor het bedrijventerrein Jaagweg als volgt heeft geformuleerd:*

*minimaal 15% ruimtewinst; minimaal 10% duurzame energie; inpassen van ca. 50 ha groene zone, inclusief ecologische verbindingzone; beeldkwaliteitplan dat aansluit bij landschappelijke en cultuurhistorische waarden; verplicht parkmanagement.*

*Verklaart de provincie Noord-Holland zich - voor zover redelijkerwijs mogelijk - te zullen inspannen om een bedrijvenbestemming te realiseren op de gronden die in aansluiting op het door de provincie Noord-Holland in 2004 vastgestelde Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord door de gemeente in het 'Structuurplan OWO' op 8 juni 2006 zijn aangewezen als toekomstige locatie voor een regionaal bedrijventerrein."*

20 maart 2007

De gemeente Koggenland gaf aan de voorovereenkomst niet te willen tekenen; de provincie tekende Annex ook niet.

27 maart 2007

Gedeputeerde Staten besloten in de besluitenlijst van 20-3-2007 de overwegingen bij agendapunt 17 Jaagweg uit te breiden met de tekst: "De aanleg van de ecologische hoofdstructuur kost € 3 miljoen, waarvan € 2 miljoen wordt betaald uit exploitatiekosten en € 1 miljoen uit ILG-budget."

25 april 2007

In de stuurgroep Jaagweg is door gedeputeerde Bond (voorzitter) gemeld dat de provincie bereid is NHN in positie te brengen om te participeren in het project Jaagweg. NHN zal 25% deelnemen (50% private partijen en 25% gemeente). Op 15 juni zou de intentieovereenkomst tussen private partijen, NHN en gemeente ondertekend worden met een annex van de provincie dat zij positief staat tegenover de ontwikkeling en waarin de provinciale ruimtelijk-inhoudelijke randvoorwaarden zijn opgenomen.

19 mei 2007

Stand van zaken Jaagweg volgens een email van Bert Cozijnsen (NHN) aan gedeputeerde Hooijmaijers:

*"De stand van zaken met betrekking tot het project Jaagweg is als volgt:*

-Er wordt gewerkt aan een (op 15 juni as te ondertekenen) intentieovereenkomst (IOK) tussen partijen (gemeente, NHN, De Peijler en Zeeman) met de volgende inhoud:

- Partijen willen samen Jaagweg realiseren, de wijze van samenwerking wordt uitgewerkt (bouwclaim of CV/BV model) in een samenwerkingsovereenkomst (SOK) en, indien tot overeenstemming wordt gekomen, uiterlijk 1 januari 2008 ondertekend.
- De gronden komen per 15 juli as op naam van gemeente. Dit scheelt 6% overdrachtsbelasting over de verwervingskosten (ad. ± €30.000.000) van de gronden (de door de ontwikkelaars aangegane koopovereenkomsten en de daarin vermelde data van overdracht aan hen zijn de reden dat deze overeenkomst voor 15 juli moet worden getekend) indien de gronden door de gemeente (fiscaal) bouwrijp gemaakt kunnen worden door/teruggeleverd aan de samenwerkende ontwikkelende partijen.
- partijen participeren ieder voor 25% in het resultaat dat op basis van de SOK wordt behaald.
- lukt één en ander niet dan worden de gronden door de gemeente tegen integrale kostprijs (verwervingskosten plus alle bijkomende kosten in de periode tot en met de teruglevering) teruggeleverd aan de ontwikkelaars. De ontwikkelaars kunnen vervolgens met NHN verdergaan, indien partijen hierover overeenstemming bereiken.
- in het concept van de IOK, zoals die er nu ligt, worden alle kosten die ontwikkelaars tot nu toe hebben gemaakt ten behoeve van de grondverwerving (ongeveer 30 mln. euro) doorberekend aan de samenwerking die dit jaar dan verder wordt uitgewerkt.
- Op 7 mei is voorgaande gepresenteerd in besloten commissievergadering in Koggenland.
- Resultaat is dat de raad wil meewerken aan realisatie maar men is er nog niet uit of de gronden op naam van de gemeente komen en of men risicodragend wil participeren (en zo ja, dan voor welk percentage).
- Marktonderzoek moet nog nader worden uitgewerkt wat betreft omvang en tempo van de afzetbaarheid van het programma. Dit kan eventueel aanpassing van de huidige financiële opstelling betekenen. De inhoud zoals inrichtingsplan, MER, etc., komen allemaal nog aan de orde dit najaar. Dit is dan allemaal input voor de uit te werken SOK die op 1 januari 2008 ondertekend moet worden indien partijen tot overeenstemming komen."

11 juni 2007

De gemeenteraad van Koggenland besloot op 11 juni 2007 tot afwijzing van financiële participatie door de gemeente in de grondexploitatie van het project Jaagweg.

Het debat met de raad op 11 juni 2007 ging over de varianten voor de gemeentelijke rol bij de juridische en financiële samenwerking in de realisatie van Distriport.

Dit leidt tot de conclusie dat de gemeente ervoor kiest om zijn rol te beperken tot de publiekrechtelijke:

Wethouder Wijnker: *'heeft goed geluisterd naar de raad. Dat betekent dat het college niet zal overgaan tot het juridisch op naam zetten van de gronden. Het college zal ook niet overgaan tot nader onderzoek naar financiële participatie. De gemeente zal uitsluitend de rol van overheid gaan vervullen, maar zal dat wel actief oppakken in goed overleg met de raad en in goede samenwerking met de projectontwikkelaars, het*

*ontwikkelingsbedrijf en de provincie. De wethouder zal dat doen met alle elan die nodig is alsof de gemeente wellicht geparticipeerd zou hebben. Daar wordt morgen mee begonnen. Er is morgenmiddag een overleg bij de provincie. Het college zal het ontwikkelingsbedrijf en de projectontwikkelaars op de juiste wijze informeren.'*

Deze conclusie wordt nog nader bediscussieerd in de raad en door de voorzitter samengevat, die *'denkt dat het helder is voor de raad en het college dat voor wat betreft de toekomst van de Jaagweg het college op een voortvarende manier verdergaat met de taak als lokale overheid daar waar het gaat om planologische voorbereidingen voor het bedrijventerrein aan de Jaagweg'*.

Dit geeft een ruimere interpretatie aan de uiteindelijk beperkte conclusie van het debat, namelijk dat de raad instemt met "het voornemen van het college een nader onderzoek in te stellen naar een vorm van samenwerking tussen gemeente, Ontwikkelingsbedrijf en ontwikkelaars."

De gemeentelijke rol bij de planontwikkeling van Distriport werd met het raadsbesluit beperkt tot die van overheid ten aanzien van de planologische voorbereiding, de bestemmingplanontwikkeling. De gemeenteraad wilde dit doen op voortvarende manier in samenwerking met de projectontwikkelaars, het ontwikkelingsbedrijf en de provincie.

Dit besluit van de gemeenteraad van Koggenland had tot gevolg dat er voor de grondexploitatie meer fiscale kosten zijn omdat er overdrachtsbelasting betaald moet worden door de private partijen. De provincie nam de rol van Koggenland in deze evenwel over (zie hieronder).

19 juni 2007

Gedeputeerde Staten besloten (2007/34093) positief over de geplande participatie van de provincie in Jaagweg, mandateren gedeputeerde Hooijmaijers voor de ondertekening van intentionele afspraken met de andere betrokken partijen NHN NV, Zeeman en De Peyler, gaan uit van 33% financiering van de aankopen door de provincie, 3,8925 ha (AC699) te verwerven ad € 1.167.750 kk, Jaagweg en Frisia-Noord ruimtelijk programmatisch te koppelen en de mogelijkheden voor vrijstelling van overdrachtsbelasting van de provincie te gebruiken om de fiscale kosten te beperken. E.e.a. moest spoedig gerealiseerd zijn om de fatale termijnen in de koopovereenkomsten (grondeigenaar-private partijen) te kunnen halen en tijdig de daadwerkelijke leveringen (grondeigenaar-provincie) te kunnen laten plaatsvinden (26 juni 2007 en 14 juli 2007).

Er werd op 19 juni 2007 ook een samenwerkingsovereenkomst gesloten voor de realisatie van Distriport tussen de drie marktpartijen De Peyler, Zeeman en ONHN: Distriport CV/BV in oprichting.

20 juni 2007

Het Afsprakenkader en Sideletter werden ondertekend door PNH, NHN NV, Zeeman Vastgoed BV, De Peyler Projectontwikkeling BV. De partijen zullen zich tot het uiterste inspannen om vóór 1 januari 2008 te komen tot een samenwerkingsovereenkomst over Jaagweg. Indien de partijen op 1 januari 2008 geen schriftelijke overeenstemming hebben bereikt dan zal de levering van de gronden aan de ontwikkelaars binnen één week na de datum van 1 januari 2008 plaatsvinden.

De leveringen van de Koopovereenkomstgronden I aan de provincie (par. 3.1) zullen plaatsvinden uiterlijk op 26 juni 2007 en de leveringen van de Koopovereenkomstgronden II uiterlijk op 14 juli 2007. In bijlage 5 "Uitgangspunten grondexploitatie" staat "Naast de toegezegde groensubsidie (provincie) van 1 miljoen euro wordt uitgegaan van minimaal 3,5 miljoen extra subsidie."

De Sideletter impliceert dat de provincie zich verplicht het verschil tussen de koopsom van teruglevering en een eventueel hogere marktconforme koopsom in de vorm van een bijdrage, subsidie of anderszins ten gunste te laten komen van de exploitatie.

In bijlage 1 verklaart de gemeente Koggenland mee te werken aan de ontwikkeling en realisatie van Distriport.

Bijlage 2 is een kaart met eigendommen van partijen. Hierop was zichtbaar dat zo'n 23ha van het gebied nog te verwerven waren door de ontwikkelaars.

26 juni 2007

Gedeputeerde Staten besloten (2007/35737, Tranche I) 55,3053 ha percelen te verwerven voor €12,46 mln. k.k. en uiterlijk per 1 januari 2008 terug te leveren aan De Peyler en Zeeman.

17 oktober 2007

De gemeente Koggenland heeft in het Regioakkoord N23 Westfrisiaweg (stuurgroep, 17 oktober 2007, daarna door gemeenteraden vastgesteld, allen uiteindelijk in 2008) voor de bijdrage van Koggenland van in totaal €8,4 mln. in relatie tot de Westfrisiaweg een clause opgenomen: *"uitgaande van een inning van de opbrengsten van het bedrijventerrein 'Jaagweg' via de gemeente Koggenland. Is dit niet het geval dan treden gemeente Koggenland en de provincie Noord-Holland in nader overleg"*.

17 december 2007

In het kader van de aanvaarding van het Regioakkoord Westfrisiaweg en de daarmee samenhangende financiële bijdrage (€8,5 miljoen) van de gemeente Koggenland aan de opwaardering van deze weg, heeft de gemeenteraad van Koggenland op 17 december 2007 besloten in te stemmen met de ontwikkeling van netto 78 ha bedrijventerrein op de locatie Distriport, waarvan de 8 ha extra met name zal worden bestemd voor de (vaak) kleinschalige(r) lokale bedrijven.

Eveneens op 17 december 2007 heeft de gemeenteraad de Startnotitie MER Bedrijvenpark Jaagweg vastgesteld en besloten in te stemmen met de stedenbouwkundige uitgangspunten (SPvE, Stedenbouwkundig Programma van Eisen) voor het te ontwikkelen bedrijventerrein.

Aan de formele start van de procedure is het nodige overleg voorafgegaan en heeft het college ook de raad daarbij op verschillende momenten nadrukkelijk betrokken.

8 februari 2008

De gemeente Koggenland hield een Informatiebijeenkomst over de planontwikkeling Distriport voor burgers.

28 maart 2008

Advies Commissie MER aan de gemeenteraad met Richtlijnen voor het milieueffectrapport bedrijvenpark Jaagweg.

19 juni 2008

Op 19 juni 2008 tekenden ONHN, Zeeman en De Peyler een samenwerkingsovereenkomst voor de realisatie van Distriport. Tevens is toen een grond- en borgovereenkomst getekend tussen provincie NH, ONHN, Zeeman en De Peyler. De grondovereenkomst voorziet in de bijdrage van €6,5 miljoen door Distriport aan de provincie voor de Westfrisiaweg.

30 juni 2008

Besluit van de gemeenteraad tot de vaststelling van de Richtlijnen voor het milieueffectrapport bedrijvenpark Jaagweg.

3 november 2008

Toelichting aan de gemeenteraad over de stand van zaken MER Distriport (alternatieven voor de inrichting van de locatie, procedure etc.).

20 april 2009

Op 20 april 2009 heeft de raad de MER, milieueffectrapport bedrijventerrein Distriport aanvaard.

Nadat op verzoek van de Commissie voor de milieueffectrapportage een aanvulling op het MER is opgesteld, heeft deze commissie op 27 juli 2009 een positief toetsingsadvies uitgebracht (zie ook hieronder).



11 mei 2009

Op 11 mei 2009 heeft een presentatie van het ontwerp-stedenbouwkundig plan (Masterplan) Distriport aan de raad plaatsgevonden. Op basis daarvan is het voor-ontwerp-bestemmingsplan opgesteld.

9 juni 2009

Oprichting Distriport CV/BV. De drie private partijen Zeeman Vastgoed, De Peyler Projectontwikkeling en het Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland-Noord hadden zich verenigd tot de commanditaire vennootschap Distriport Noord-Holland C.V. met als behorend vennoot Distriport Noord-Holland B.V. gevestigd te Scharwoude. Distriport NH treedt vanaf dat moment op als private ontwikkelaar van het bedrijventerrein en als opdrachtgever voor de opstelling van alle noodzakelijke onderzoeken, plannen en documenten om de officiële procedure tot planologische inpassing van de door de provincie aangewezen locatie te kunnen starten.

Distriport heeft daartoe later ook een exploitatieovereenkomst gesloten met de gemeente Koggenland.

11 juni 2009

Presentatie ontwerp-stedenbouwkundig plan (Masterplan) aan de gemeenteraad.

14 juni 2009

Memo van de Commissie MER aan de gemeente Koggenland met verzoek het MER voor Distriport op onderdelen te verduidelijken c.q. aan te vullen.

15 juni 2009

Op 15 juni 2009 is het voor-ontwerp-bestemmingsplan in een openbare vergadering van de commissie Grondgebied van de gemeente Koggenland gepresenteerd.

27 juli 2009

Positief toetsingsadvies van Commissie MER aan de gemeenteraad over het MER-rapport Distriport en de aanvulling.

24 augustus 2009

Op 24 augustus 2009 heeft de raad ingestemd met de start van de formele bestemmingsplanprocedure. De commissie Grondgebied ging akkoord met het ontwerp-

bestemmingsplan Distriport incl. aanvulling MER en toetsingsadvies Cie MER. Er werd ook ingestemd met de start van bestemmingsplanprocedure.

Gedurende deze periode heeft Distriport NH op basis van marketingonderzoek besloten om het bedrijventerrein als hoofdthema "Distributie en Logistiek" mee te geven. Enerzijds om een onderscheidend bedrijventerrein te zijn en anderzijds om daarmee invulling te geven aan de wens van de provincie om het bedrijventerrein Distriport in de gemeente Koggenland en het bedrijventerrein Zevenhuis in de gemeente Hoorn op elkaar af te stemmen om 'het juiste bedrijf op de juiste plek' te huisvesten.

26 augustus 2009

Het ontwerp-bestemmingsplan Distriport Noord-Holland, inclusief aanvulling MER en toetsingsadvies Cie MER werd van 26 augustus 2009 tot 8 oktober 2009 ter inzage gelegd. Het ontwerp was ook digitaal te raadplegen op de website van de gemeente.

Tegelijk met het ontwerp-bestemmingsplan is een ontwerp-exploitatieplan gepubliceerd en dit heeft ook vanaf 26 augustus 2009 tot 8 oktober 2009 ter inzage gelegen.

Dit ontwerp-exploitatieplan voor Distriport bevatte alleen een faseringsvoorschrift op basis waarvan het college een instrument in handen krijgt om bouwvergunningen te weigeren als (delen van) de infrastructuur niet voldoet aan een aantal vastgelegde criteria. Gedurende de ter inzage legging van 26 augustus tot 8 oktober 2009 werd het de gemeente duidelijk dat niet alle gronden binnen het geplande bedrijventerrein Distriport daadwerkelijk in eigendom van de ontwikkelaar (Distriport CV/BV) zijn. Dat noodzaakte de gemeente om dit exploitatieplan uit te breiden met de mogelijkheid het kostenverhaal via deze weg alsnog vast te leggen.

In het geval alle gronden wel in handen zouden zijn van de ontwikkelaar kan het (door de wetgever verplicht gestelde) kostenverhaal via de exploitatieovereenkomst plaatsvinden.

7 oktober 2009

Het college informeerde de raad over het herziene ontwerp-exploitatieplan Distriport in relatie tot het grondeigendom op de locatie Distriport. De gronden van boer Groen waren nog niet door Distriport CV/BV verworven, evenals gronden van het hoogheemraadschap. Voor het geval deze partijen hun plandeel zelf willen realiseren is kostenverhaal nodig via het exploitatieplan. Het college stemde in met het ontwerp-exploitatieplan en het in het kader van de procedure te publiceren en aan de raad toe te zenden. Het exploitatieplan moet gelijktijdig met het bestemmingsplan worden vastgesteld. Het college streefde er naar beide plannen aan te bieden in de vergadering van 14 december 2009 ter vaststelling door de raad.

8 oktober 2009

Het aangepaste ontwerp-exploitatieplan Distriport heeft daarom opnieuw vanaf 8 oktober 2009 tot 19 november 2009 ter inzage gelegen.

Tegen dit (aangepaste) ontwerp-exploitatieplan zijn diverse (schriftelijke) zienswijzen bij de raad ingediend. Deze zienswijzen en ook de gemeentelijke wensen zijn van dien aard, dat het exploitatieplan opnieuw een wijziging heeft ondergaan. Een wijziging die niet zozeer ruimtelijke of inhoudelijke gevolgen heeft, maar met name de ontwikkelingsfasering en de borging daarvan ten doel heeft. Daarnaast zijn redactionele aanpassingen doorgevoerd.

12 oktober 2009

De gemeenteraad van Koggenland besluit tot vaststelling van de gemeentelijke Structuurvisie 2009-2020, inclusief de ontwikkeling van bedrijventerrein Distriport.

13 oktober 2009

Tegen het ontwerp-bestemmingsplan Distriport zijn diverse (schriftelijke) zienswijzen bij de raad ingediend. De indieners van de zienswijzen zijn op 13 oktober 2009 in de gelegenheid gesteld hun zienswijzen toe te lichten aan de hoorcommissie Grondgebied.

De samenvatting van de ingekomen zienswijzen en de concrete beantwoording daarvan zijn opgenomen in de Nota van zienswijzen en wijzigingen bestemmingsplan Distriport NH. Het verslag van de hoorzitting is als bijlage bij deze nota gevoegd.

De zienswijzen zijn aanleiding geweest het bestemmingsplan en daarmee verband houdende plannen op onderdelen te verduidelijken en/of aan te passen.

Belangrijke wijzigingen betreffen de binnen het bedrijventerrein toegestane milieucategorieën. In het ontwerp-bestemmingsplan was opgenomen de mogelijkheid om in de westelijke, oostelijke en noordelijke delen (aangeduid met B1) van het gebied bedrijven toe te laten tot en met de milieucategorie 3.1 en met ontheffing categorie 3.2. In het middengebied en aan de zuidzijde (aangeduid met B2) werden de categorieën 3.1, 3.2 en 4.1 toegestaan en met ontheffing categorie 4.2. Voorgesteld is nu om voor de gebieden aangeduid met B1 de milieucategorie tot en met 3.1 toe te staan en categorie 3.2 met ontheffing en dan uitsluitend als deze bedrijven qua milieubelasting vergelijkbaar zijn met categorie 3.1. De ontheffingsmogelijkheid is een verplichting die voortvloeit uit uitspraken van de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Voor de gebieden aangeduid met B2 wordt voorgesteld tot en met de milieucategorieën 3.2 toe te staan en met ontheffing categorie 4.1.

De lijst van bedrijfsactiviteiten is daarbij opgeschoond en een groot aantal bedrijven daaruit verwijderd, omdat die niet passen in de hoofdthematiek van Distriport NH. Deze lijst is onderdeel van het bestemmingsplan. Tenslotte is productiegebonden detailhandel slechts bij ontheffing mogelijk. Overige wijzigingen staan vermeld in de Nota zienswijzen en wijzigingen bestemmingsplan Distriport Noord-Holland.

Tevens is besloten het provinciale locatiebeleid van toepassing te verklaren op het bedrijventerrein Distriport NH en daarmee vestiging van solitaire kantoren tot 10.000 m<sup>2</sup> bvo (bruto vloer oppervlakte) te laten vervallen. Vestiging van solitaire kantoren is - conform het provinciale locatiebeleid - nog wel mogelijk als dit past binnen de typologie van het vestigingsmilieu of als dit onontbeerlijk is voor het functioneren van het bedrijventerrein als geheel.

27 oktober 2009

In een brief van de provincie Noord-Holland aan de gemeente Koggenland van 27 oktober 2009 wordt ingegaan op de Bijdrage ontwikkeling Distriport NH aan Westfrisiaweg. De provincie zal de bijdragen voor de Westfrisiaweg van €6,5 mln. vanuit Distriport rechtstreeks innen bij de ontwikkelaars (conform de overeenkomst van 19 juni 2008, zie hierboven).

26 november 2009

De gemeente heeft het opnieuw gewijzigde exploitatieplan Distriport ingaande 26 november 2009 voor 6 weken ter visie gelegd. Alle (eerder) ingediende zienswijzen zijn verwerkt in de Nota van zienswijzen Exploitatieplan Distriport NH.

7 december 2009

Op 7 december 2009 is op initiatief van de provincie een convenant tot stand gekomen tussen de gemeenten Hoorn en Koggenland, alsmede de betrokken projectontwikkelaars (Ontwikkelingsbedrijf NHN, Zeeman Vastgoed, Peyler Projektontwikkeling en Scholtens Projecten), over de afstemming van Distriport NH en het bedrijventerrein Zevenhuis te Hoorn. In dit convenant zijn afspraken vastgelegd over een regionaal samenhangend en afgestemd bedrijventerreinenbeleid met als uitvoerder het Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland Noord.

14 december 2009

In de vergadering van 14 december 2009 heeft de gemeenteraad de exploitatieovereenkomst tussen de gemeente Koggenland en Distriport CV/BV aangaande het kostenverhaal en andere afspraken aangaande Distriport besproken. Er was een vraag of meebeslissen van de gemeente over het gezamenlijk beheer van het duurzaamheidsfonds niet in strijd is met de uitspraak van de raad niet te participeren in Distriport. Het fonds krijg zijn voeding uit de grondopbrengsten. Dus er is geen gemeenschaps-geld mee gemoeid. Volgens de wethouder werd voldaan aan de opdracht niet te participeren. Maar in dit geval mocht wel mee worden beslist.

De gemeenteraad had één bedenking ten aanzien van de exploitatieovereenkomst met de grondeigenaren van Distriport CV/BV: de onteigeningsbepaling, waarbij de gemeente een inspanningsverplichting aanging het onteigeningsinstrument zo nodig in te zetten indien een eigenaar niet aan de uitvoering van het bestemmingplan wilde

meewerken. In dat uiterste geval, zo antwoordde wethouder Wijnker, treft het college voorbereidingen en dat het uiteindelijk aan de raad is om het besluit tot onteigening te nemen. De wethouder gaf vervolgens aan als een gemeenteraad bereid is een bestemmingsplan vast te stellen, dan kan het daarna niet zo zijn dat de uitvoering daarvan daarna niet mogelijk wordt gemaakt door een eigenaar die niet wil mee werken aan de uitvoering van het bestemmingsplan. Daarom zat de zinsnede over de onteigening in de exploitatieovereenkomst, aldus de wethouder. De PvdA was van mening dat deze inspanningsverplichting tot het inzetten van het onteigeningsinstrumentarium niet paste in een privaatrechtelijke overeenkomst. De mogelijkheid tot onteigening is er altijd en hoefde dus niet op deze manier te worden benadrukt in een exploitatieovereenkomst. Het voorstel de onteigeningsparagraaf te schrappen werd de een meerderheid in de raad gesteund.

16 december 2009

Op 16 december 2009 is het beeldkwaliteitplan Distriport voor zes weken ter inzage gelegd om eventuele zienswijzen in te kunnen dienen.

In het Stedenbouwkundig plan (Masterplan) en de aanvulling MER Bedrijvenpark Distriport zijn de elementen beschreven die in een beeldkwaliteitplan aan de orde dienen te komen. De Aanvulling MER heeft bij het ontwerp-bestemmingsplan ter inzage gelegen en in die zin is dus voldaan aan de wens van de provincie om voor het bedrijventerrein vanwege de landschappelijke inpassing een beeldkwaliteitplan op te stellen.

Daarnaast heeft Distriport CV opdracht gegeven op perceel- en gebouwniveau, als verfijning van het Masterplan en Aanvulling MER, voor dit bedrijventerrein ook een beeldkwaliteitplan op te stellen. De welstandscommissie heeft dit ontwerp-beeldkwaliteitplan beoordeeld en goedgekeurd. Bouwplannen voor het bedrijventerrein Distriport zullen dan door de welstandscommissie daarop worden getoetst.

18 januari 2010

De commissie Grondgebied behandelde het raadsvoorstel over het bestemmingsplan Distriport en het exploitatieplan.

Het college stelde voor ten aanzien van de ingediende zienswijzen te besluiten overeenkomstig het gestelde in de Nota zienswijzen en wijzigingen bestemmingsplan Distriport Noord-Holland.

4 februari 2010

Op 4 februari 2010 is de exploitatieovereenkomst tussen de gemeente Koggenland en Distriport CV/BV getekend over de realisatie van het plan Distriport voor zover het de gronden betreft die Distriport CV/BV in bezit heeft (de meeste gronden voor fase I t/m III, uitgezonderd een beperkt oppervlak in eigendom van het waterschap). De

overeenkomst is enkele dagen eerder gesloten dan het door de gemeenteraad vastgestelde exploitatieplan op 8 februari 2010.

8 februari 2010

Raadsbesluit tot gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan Distriport en het bijbehorende exploitatieplan.

De raad besloot:

- 1. "het bestemmingsplan Distriport Noord-Holland gewijzigd vast te stellen, ten opzichte van het ontwerp-bestemmingsplan, zoals dit vanaf 26 augustus 2009 gedurende 6 weken ter inzage heeft gelegen, overeenkomstig de bij dit voorstel behorende Nota zienswijzen en wijzigingen bestemmingsplan Distriport Noord-Holland;*
- 2. het exploitatieplan Distriport Noord-Holland vast te stellen zoals dat van 26 november tot 7 januari 2010 ter inzage heeft gelegen, overeenkomstig de bij het voorstel behorende Nota zienswijzen en wijzigingen exploitatieplan Distriport Noord-Holland;*
- 3. het college op te dragen eventuele tekstuele aanpassingen in de toelichting en de planregels door te voeren, voor zover die betrekking hebben op taalkundige verbeteringen en/of verduidelijkingen."*

24 maart 2010

Publicatie van het gewijzigd vastgestelde bestemmingsplan en exploitatieplan (tot 6 mei 2010).

28 april 2010

Aanwijzing Distriport door minister Wonen, Wijken en Integratie als één van de dertien Excellente Gebieden in het kader van (subsidieregeling) innovatieve energiebesparing.

29 april en 3 en 4 mei 2010

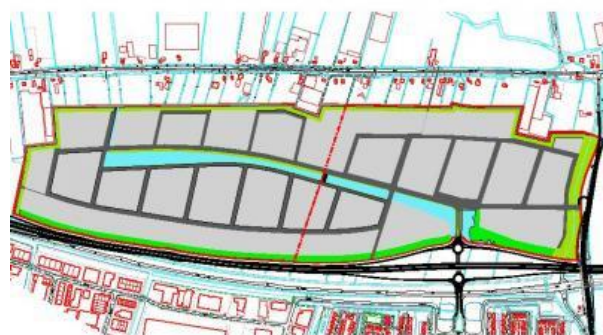
Tegen het bestemmingsplan en exploitatieplan werd beroep aangetekend bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State door een burger uit Berkhout, de Stichting belangengroep Berkhout is Boos, Topparken Holding en twee andere appellanten uit Berkhout. Aanvullend stukken zijn op 1 juni en 15 juni 2010 ingediend. De bezwaren waren gericht op de bestemmingsplanprocedures, waarin fouten zouden zijn gemaakt en op de inhoud, zoals de omvang van de behoefte aan bedrijventerreinen ('nut en noodzaak').

30 juni 2010

De gemeente Hoorn stelde op 30 juni 2010 de structuurvisie voor het bedrijventerrein Westfrisia-Noord (Zevenhuis) vast.

#### **Planontwikkeling bedrijventerrein Zevenhuis (Westfrisia-Noord)**

De gemeente Hoorn wil ten noorden van de Westfrisiaweg een nieuw en duurzaam bedrijventerrein aanleggen. Het gaat om een terrein van 89.6 hectare. Dit is nodig, omdat er in Hoorn al een aantal jaren geen grond meer is voor bedrijven. Hoorn wil met het plan Zevenhuis de economische groei in de regio stimuleren. Uitgangspunten bij de ontwikkeling zijn ruimtelijke kwaliteit, representativiteit, duurzaamheid en klimaatneutraliteit. Het terrein heeft een goede ligging aan de N23 (Westfrisiaweg), die de komende jaren wordt verbeterd. Op het bedrijventerrein is plaats voor kleinschalige bedrijvigheid



In 2009 is Hoorn begonnen met de voorbereidingen. De gemeente heeft toen gesprekken gevoerd en workshops gehouden met diverse belanghebbenden. Tijdens deze sessies is gesproken over duurzaamheid en de invulling van het toekomstige bedrijventerrein. Het resultaat van deze bijeenkomsten is vertaald in een masterplan Zevenhuis. Hierna is verder gewerkt aan de structuurvisie. Deze is op 30 juni 2010 vastgesteld door het college. In december 2011 is het voor-ontwerp-bestemmingsplan ter inzage gelegd gedurende 6 weken. De verder planning was als volgt: maart/mei 2012: ontwerp-bestemmingsplan ter inzage voor inspraak ; 27 juni 2012: vaststelling bestemmingsplan door gemeenteraad; oktober 2012: bouwrijp maken van de kavels en start toewijzing kavels aan bedrijven.

(Bron: website gemeente Hoorn)

6 juli 2010

Brief van de gemeente Koggenland aan de Voorzitter van de Afdeling Bestuursrecht-spraak inzake een voorlopige voorziening.

9 juli 2010

Gedeputeerde Staten stuurden een brief aan gemeente Koggenland over Distriport in relatie tot het provinciale structuurvisie Noord-Holland 2040. De provincie bevestigde de gemeente dat Distriport in overeenstemming is met het provinciale beleid zoals dat is verwoord in het Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord 2004 en de Provinci-

ale Ruimtelijke Verordening Noord-Holland 2009. Een ontheffing op grond van die verordening is niet van toepassing.

26 augustus 2010

De Realisatieovereenkomst N23 Westfrisiaweg is op 26 augustus 2010 door betrokken overheden ondertekend. Het college van Koggenland ging hier op 24 augustus 2010 mee akkoord. Volgens de Realisatieovereenkomst N23 Westfrisiaweg 2010 (artikel 11) vervangt deze overeenkomst echter alle eerder tussen partijen gemaakte afspraken met betrekking tot het project N23 Westfrisiaweg. In bijlage 3 van de Realisatieovereenkomst is de clausule bij de bijdrage van de gemeente vervallen (zie hierboven). In de Realisatieovereenkomst is een algemene geschillenregeling (artikel 12) opgenomen en een regeling voor onvoorziene omstandigheden (artikel 13, over de noodzaak van wijziging van de realisatieovereenkomst zullen partijen in overleg treden).

2 september 2010

Hernieuwde publicatie bestemmingsplan Distriport en Exploitatieplan na geconstateerde omissies in eerder ter inzage gelegd exemplaar van het bestemmingsplan (tot 14 oktober 2010).

20 december 2010

Presentatie van het beeldkwaliteitsplan Distriport voor vormgeving en architectuur (op perceelsniveau) aan de gemeenteraad.

Na vaststelling te zijner tijd door de gemeenteraad zal dit beeldkwaliteitsplan een bijlage worden bij de gemeentelijke welstandsnota.

28 december 2010

Indiening verweerschrift van de gemeente Koggenland bij de Afdeling Bestuursrecht-spraak Raad van State namens de gemeenteraad.

8 februari 2011

Indiening aanvullende stukken door de gemeente bij de Afdeling Bestuursrecht-spraak Raad van State.

3 maart 2011

De gemeente Koggenland ontving het advies van de Stichting Advisering Bestuursrecht-spraak (StaB) voor milieu en ruimtelijke ordening inzake het beroep tegen het



bestemmingsplan Distriport. Dit betreft het zogenaamde deskundigenbericht van 24 februari 2011.

31 maart 2011

Indiening van de reactie van de gemeente op StaB-advies bij de Afdeling Bestuursrechtspreek Raad van State.

Juni 2011

Na juni 2011 heeft de projectgroep voor Distriport niet meer vergaderd.

5 juli 2011

Gedeputeerde Staten beantwoordden vragen van de PVV.

PVV Vraag 9: *“Heeft de provincie Noord-Holland van de gemeente Koggenland het risico overgenomen voor wat betreft de ontbrekende opbrengst van 6,5 miljoen euro voor de aanleg van de N32 uit de ontwikkeling van Distriport? Zo niet, waar komt de resterende bijdrage voor de aanleg van de N32 dan vandaan?”* Antwoord GS: *“Ja.”*

PVV Vraag 11: *“In welke mate is het nu de provincie, die alle risico’s draagt van de totstandkoming van het duurzame bedrijventerrein?”* Antwoord GS: *“Op dit moment draagt de provincie alle risico’s.”*

21 november 2011

Op 21 november 2011 wordt de commissie Grondgebied in een besloten bijeenkomst vertrouwelijk geïnformeerd over het nader verweer voor de procedure bij de Raad van State, waarin de mogelijkheid aan de orde komt dat fase IV niet wordt goedgekeurd, maar de eerdere planfasen wel.

1 december 2011

Instemming/ondersteuning regio (7 West-Friese gemeenten) met realisering bedrijventerrein Distriport.

7 december 2011

Aanvulling verweerschrift namens de gemeenteraad bij de Afdeling Bestuursrechtspreek Raad van State inzake het beroep tegen het bestemmingsplan Distriport.

19 december 2011

Zitting Afdeling Bestuursrechtspraak Raad van State met een Pleitnota van de gemeente Koggenland.

5 januari 2012

Mail van sectorhoofd Grondgebied aan gemeenteraad over gang van zaken rond verweer advocaat bij Raad van State.

Het verweer voor de Raad van State van 7 december 2011 was vooraf gemeld in besloten overleg van de commissie Grondgebied op 21 november 2011. Het verweerschrift is na de zitting bij de Raad van State (19 december 2011) aan de raad voorgelegd. De afspraak was dat alle stukken over Distriport ter inzage lagen in de fractiekamer. Dat is voor 5 januari gebeurd. Op 5 januari is de raad met een email hierover geïnformeerd, waarbij het verweerschrift digitaal was bijgevoegd.

4 april 2012

De Afdeling Bestuursrechtspraak Raad van State doet zijn uitspraak. Het bestemmingsplan Distriport NH wordt gedeeltelijk vernietigd en blijft voor het overige deel in stand en wordt daarmee voor dat gedeelte onherroepelijk.

Als gevolg van de gedeeltelijke vernietiging van bestemmingsplan wordt het exploitatieplan Distriport NH tevens geheel vernietigd.

De Raad van State heeft ten aanzien van de gevolgde bestemmingsplanprocedure geen hiaten of tekorten geconstateerd, niet procedureel en nauwelijks inhoudelijk.

De looptijd van het plan was echter langer dan 10 jaar. De laatste, vierde fase van het bestemmingsplan werd door de Raad van State geschrapt, alsmede het exploitatieplan. Dat betrof net het plandeel waar de 'vierde' marktpartij zijn gronden had waarvoor het exploitatieplan nodig was. De gronden van de 'vierde' marktpartij liggen langs de A7, in een deelgebied waarin vooral kantoren waren voorzien.

Het bestemmingsplan Distriport kan met dit besluit dus grotendeels worden gerealiseerd. Voor de betreffende gronden geldt de samenwerkingsovereenkomst met Distriport CV/BV.

De uitvoering van de eerste fase het bestemmingsplan Distriport laat echter nog op zich wachten. De economische crisis leidt ook tot een forse afname van de vraag naar bedrijventerreinen. En de partijen die de grondexploitatie uitvoeren zijn in een conflict geraakt over de levering van gronden. Hierop wordt in de volgende paragraaf ingegaan.

7 mei 2012

In de vergadering van de gemeenteraad van Koggenland op 7 mei 2012 is een vraag gesteld tijdens het vragenhalfuurtje over Distriport naar aanleiding van het tussenonnis van de rechtbank Haarlem over het geschil over de grondlevering en borgovereenkomst tussen de Provincie Noord-Holland en marktpartijen.

15 mei 2012

Het college heeft op 15 mei 2012 besloten het besluit om een nieuw exploitatieplan voor Distriport op te stellen aan te houden in afwachting van meer duidelijkheid over de positie van de provincie, de huidige ontwikkelaars en/of nieuwe partijen.

29 oktober 2012

Provinciale Staten, Commissie Mobiliteit en Wonen:

*“D66 heeft daarover de volgende vragen: (1) De gemeente Koggenland zou een bijdrage leveren aan Distriport. Als dat project overgaat naar de provincie, komt de provincie daarmee dan op een achterstand? .....”* Het antwoord hierop van gedeputeerde Post: *“... Met de gemeente Koggenland is afgesproken dat er een bedrijventerrein komt. Uit de opbrengst van het bedrijventerrein wordt 6,5 miljoen bijgedragen aan de Westfrisiaweg. Afgesproken is dat de bijdrage wordt geïndexeerd. Het is een broekzak/vestzak verhaal. Als de bijdrage van 6,5 miljoen euro niet uit Distriport kan worden opgebracht, dan staat de provincie aan de lat voor het risico.”*

5 november 2012

De Oke-partij had een verzoek aan de gemeenteraad van Koggenland een onderzoekscmissie ex art 155a Gemeentewet in te stellen om het besluitvormingsproces in zake Distriport op rechtmatigheid te onderzoeken.

12 november 2012

Gedeputeerde Post bevestigt in de Commissie Mobiliteit en Wonen nogmaals dat ‘de provincie aan de lat staat’ voor de bijdrage van €6,5 miljoen als deze niet uit Distriport komt.

3 januari 2013

De commissie Middelen van de gemeente Koggenland wordt op 3 januari 2013 door het college schriftelijk geïnformeerd over de Betalingsregeling gemeentelijke bijdrage Westfrisiaweg (n23).

De eerder gemaakte afspraken in zake de gemeentelijke bijdrage van in totaal €8,5 mln. werden kort toegelicht. *“Met de ontwikkelaars van Distriport NH en de provincie Noord-Holland is overeengekomen dat van dit bedrag €6.500.000 rechtstreeks door de ontwikkelaars aan de provincie wordt betaald. Mocht Distriport om wat voor reden dan ook geen doorgang vinden, dan is de provincie zelf verantwoordelijk voor dit bedrag. Voor de gemeente resteert daarom de betaling van een bedrag van €1.951.565 (prijspeil 1 januari 2008). Met dit gegeven is op 13 december 2010 door de gemeenteraad ingestemd met de Realisatieovereenkomst Westfrisiaweg en is krediet tot dit bedrag beschikbaar gesteld.”* De gemeentelijke bijdrage van €1,9 mln. wordt volgens

afpraak met de GWW-index geïndexeerd, zodat bijdrage per 1 juli 2012 was gestegen naar €2,2 mln.

14 januari 2013

De gemeenteraad van Koggenland besloot op 14 januari 2013 een onderzoek naar de besluitvorming over Distriport te laten verrichten door de Rekenkamercommissie van Koggenland. Daarna volgde het voorstel voor het verhogen van het budget van de rekenkamer in verband met het gewenste onderzoek naar Distriport.

## **B 1-5 Uitvoering bestemmingsplan**

In het voorgaande overzicht van de planontwikkeling van Distriport in 2003-2012 zijn al diverse feiten over de uitvoering van het bestemmingsplan Distriport naar voren gekomen. In deze paragraaf wordt een eerste inhoudelijke schets gegeven om de vraag 16 aangaande de gemeentelijke financiële risico's te kunnen beantwoorden.

### **Van deelname in grondexploitatie naar faciliterend grondbeleid met kostenverhaal**

Vóór de vaststelling van het bestemmingsplan is gekozen voor een bepaalde vorm van grondbeleid. Met de grondexploitatiewet en herziene WRO 2008 is dat ook verplicht. Ten tijde van het streekplanprocedure in 2004 koos de gemeente Wester-Koggenland impliciet voor een actieve rol, voor actief grondbeleid, door de WVG voor het plangebied Jaagweg van toepassing te verklaren.

De toepassing van de WVG was bedoeld om belangstellende ontwikkelaars de pas af te snijden om regie over de ontwikkeling van Distriport te kunnen houden. Door de handelwijze van de provincie trok de gemeente de WVG voor de locatie Distriport begin januari 2005 weer in. In de periode dat de WVG van toepassing was zijn geen gronden door de gemeente gekocht. Kort na het intrekken van de WVG in 2005 hebben marktpartijen grondposities in het gebied genomen.

Voor de grondexploitatie maakte het college in 2007 een voorstel voor een gemeentelijke deelname van 25% in een PPS-grondexploitatie voor Distriport.

De raad besloot toch niet deel te nemen in de PPS, met name in verband met de grote financiële risico's voor de gemeente Koggenland. De gemeente heeft toen gekozen alleen de publieke rol te vervullen, de bestemmingsplanontwikkeling- en procedure (verder) uit te voeren.

De gemeente Koggenland neemt indirect alleen voor een klein deel via de participatie in het ONHN (2% aandeel, inmiddels 1,2%). ONHN heeft recent afscheid genomen van de gebiedsontwikkeling als ondernemingsactiviteit.

De gemeente heeft met de drie marktpartijen (inclusief ONHN) een overeenkomst gesloten (exploitatieovereenkomst), waarin aangaande kosten van de grondexploitatie is geregeld dat de gemeente de plankosten die de gemeente voor Distriport (bestemmingsplan) maakt vergoed krijgt.

De kosten van de gemeentelijke bijdrage Westfrisiaweg (n23) van €6,5 mln. worden uit de grondexploitatie Distriport betaald. De gemaakte afspraken in zake de bijdrage

van in totaal €8,5 mln. van de gemeente Koggenland komen op het volgende neer: *“Met de ontwikkelaars van Distriport NH en de provincie Noord-Holland is overeengekomen dat van dit bedrag €6.500.000 rechtstreeks door de ontwikkelaars aan de provincie wordt betaald. Mocht Distriport om wat voor reden dan ook geen doorgang vinden, dan is de provincie zelf verantwoordelijk voor dit bedrag. Voor de gemeente resteert daarom de betaling van een bedrag van €1.951.565 (prijspeil 1 januari 2008). Met dit gegeven is op 13 december 2010 door de gemeenteraad ingestemd met de Realisatieovereenkomst Westfrisiaweg en is krediet tot dit bedrag beschikbaar gesteld.”* De gemeentelijke bijdrage van €1,9 mln. wordt volgens afspraak met de GWW-index geïndexeerd, zodat bijdrage per 1 juli 2012 was gestegen naar €2,2 mln. (zie brief commissie Middelen, 3 januari 2013).

#### **Exploitatieplan Distriport**

Voor de uitvoering van het bestemmingsplan Distriport is een exploitatieovereenkomst gesloten tussen de gemeente Koggenland en de Distriport CV/BV (Zeeman Vastgoed, De Peyler Projectontwikkeling en ONHN over de grondexploitatie door Distriport CB/BV, die de gronden in bezit had. Daarmee was ook het verhaal van gemeentelijke kosten voor het plan Distriport (plankosten en bijdrage bovenwijkse voorziening) geregeld. Er bleek evenwel dat binnen het bestemmingsplangebied nog een vierde grondeigenaar was. Deze vierde marktpartij wilde niet meewerken aan een overeenkomst of wilde zijn grond niet verkopen. Hierdoor was de gemeente (wettelijk en ook voor het kostenverhaal) genoodzaakt een exploitatieplan voor het bestemmingsplan Distriport op te stellen. Beiden werden nagenoeg gelijktijdig in procedure gebracht.

Tegen het bestemmingsplan en exploitatieplan werd beroep aangetekend bij de Kroon. De Raad van State heeft ten aanzien van de gevolgde bestemmingsprocedure geen hiaten of tekorten geconstateerd, niet in procedure en nauwelijks inhoudelijk. De looptijd van het plan was echter langer dan 10 jaar. De laatste fase van het bestemmingsplan werd door de Raad van State geschrapt alsmede het exploitatieplan. Dat betrof net het plandeel waar de ‘vierde’ marktpartij zijn gronden had waarvoor het exploitatieplan nodig was. Het bestemmingsplan Distriport kan met dit besluit dus grotendeels worden gerealiseerd. Voor de betreffende gronden geldt de samenwerkingsovereenkomst met Distriport CV/BV.

De gronden van de ‘vierde’ marktpartij liggen langs de A7, in een deelgebied waarin in eerste instantie vooral kantoren waren voorzien, later bedrijven met gerelateerde kantoorfunctie. Deze marktpartij heeft bij de gemeente kenbaar gemaakt eventueel zelfrealisatie te beogen.

In 2007 stelde het college op verzoek van de ontwikkelaars voor de gronden van de ontwikkelaars tijdelijk over te nemen om de betaling van overdrachtsbelasting over de te ontwikkelen gronden te vermijden en aldus alleen BTW-plichtig te maken. Toen de gemeente zich terugtrok heeft de provincie deze rol van de gemeente overgenomen en vastgelegd in de samenwerkingsovereenkomst tussen provincie, ONHN en de marktpartijen (Afsprakenkader).

Provincie en marktpartijen krijgen een verschil van mening over naleving van de voorwaarden van grondtransactie en teruglevering van de gronden van de provincie

aan de marktpartijen. Dit betreft met name de financiering van de verworven grond door de marktpartijen (inclusief ONHN).

De provincie is van mening dat de marktpartijen de financiering niet rond hebben. De marktpartijen zijn van mening dat de provincie de eigen rol bij voorgestelde financiering niet wil vervullen. De marktpartijen spannen in de nazomer 2011 een rechtszaak aan tegen de provincie (gedagvaard voor de rechtszitting van 5 oktober 2011).

De Rechtbank Haarlem stelt in het vonnis van 2 mei 2012 de provincie in het gelijk, maar houdt de zaak aan voor een nadere beoordeling van de eis van de provincie de geleden schade door het uitstel van de grondovername van de marktpartijen vergoed te krijgen.

De provincie diende medio april 2013 een schadeclaim bij de Rechtbank Haarlem in voor €13,8 mln., inclusief de €6,5 mln. voor de Westfrisiaweg (bron: NHD 16 april 2013). De uitspraak van de Rechtbank Haarlem wordt medio mei 2013 verwacht. Daarna kan nog een hoger beroep gaan spelen.

De huidige situatie kenmerkt zich door onduidelijkheid over grondeigendom en exploitatieovereenkomst, het wegvallen van fase IV en het exploitatieplan en een nieuwe te entameren discussie over een teveel aan bedrijventerreinen in Noord-Holland

## **Bijlage 2 Opzet onderzoek Rekenkamer- commissie Koggenland**

## 1 Inleiding

Op 5 november 2012 heeft de raad van de gemeente Koggenland een voorstel aangenomen om de rekenkamercommissie te vragen onderzoek te doen naar de rechtmatigheid van het proces van besluitvorming rond het bestemmingsplan Distriport.

Aanleiding van dit verzoek is de behoefte van de raad om antwoord te krijgen op de vraag of het hele proces, vanaf de initiatiefase tot aan de besluitvorming, rondom het bestemmingsplan Distriport verlopen is volgens de geldende wet en regelgeving.

De rekenkamercommissie heeft op 9 november 2012 het verzoek van de raad besproken. Hierbij is vooral gekeken naar de uiteindelijke "vraag achter de vraag". Immers een onderzoek naar de rechtmatigheid van het proces van besluitvorming rond het bestemmingsplan Distriport is op velerlei manieren uitlegbaar. Zo'n onderzoek kan variëren in enkel het beoordelen de rechtmatigheid van de vaststelling van het bestemmingsplan (is alles conform wet en regelgeving verlopen) tot waarheidsvinding in het hele proces dat heeft geleid tot de vaststelling van het bestemmingplan (bijvoorbeeld: heeft de raad haar besluit gebaseerd op volledige en juiste informatie).

Teneinde meer inzicht te krijgen in wat de raad nu eigenlijk wilde met haar verzoek aan de rekenkamercommissie en waarom eerder in de raadsvergadering van 5 november een voorstel tot het instellen van een enquêtecommissie naar de gang van zaken rond Distriport werd afgewezen heeft er op 19 november 2012 nader overleg plaatsgevonden met alle fractievoorzitters.

De uitkomst van dat overleg was tweeledig

1. De rekenkamercommissie ziet mogelijkheden om binnen een aantal randvoorwaarden (waaronder het wettelijke kader) aan het verzoek van de raad om een onderzoek te doen naar de rechtmatigheid van het proces van besluitvorming rond het bestemmingsplan Distriport te voldoen;
2. De rekenkamercommissie zal hiervoor een onderzoeksopzet uitwerken en deze op 3 december 2012 bespreken met de fractievoorzitters. De uitkomst van dat overleg is bepalend voor het al dan niet opstarten van het bedoelde onderzoek.

## 2 Leeswijzer

Dit document beschrijft de onderzoeksopzet voor het uitvoeren van een onderzoek naar de rechtmatigheid van het proces van besluitvorming rond het bestemmingsplan Distriport. Als eerste gaan we in hoofdstuk 3 in op wat een rechtmatigheidsonderzoek door een rekenkamercommissie eigenlijk inhoudt. Deze toelichting is van belang om de volgende hoofdstukken goed te kunnen kaderen.

Hoofdstuk 4 beschrijft het doel van het onderzoek en van daaruit zijn in hoofdstuk 5 de onderzoeksvragen geformuleerd.

Hoofdstuk 6 gaat in op het normenkader maar beperkt zich tot een aanvulling op wat in hoofdstuk 3 hierover is toegelicht.

Hoofdstuk 7 en 8 tenslotte gaan in op aanpak en uitvoering van het onderzoek.

## 3 Rechtmatigheidsonderzoek

Alvorens in te gaan op alle aspecten van het rekenkameronderzoek zelf willen we kort toelichten wat een rechtmatigheidsonderzoek door een rekenkamercommissie eigenlijk inhoudt. Wat behelst een dergelijk onderzoek?; wat is de taak en reikwijdte van rechtmatigheidsonderzoek door rekenkamers?; wat zijn de normenkaders die gebruikt worden?; etc.

Voor een nadere duiding van de begrippen in deze notitie is gebruik gemaakt van de conceptnotitie "handreiking rechtmatigheidsonderzoek" van de NVRR uit 2009.



### 3.1 Het begrip rechtmatigheid

Rechtmatigheid betekent in zijn letterlijke vorm "in overeenstemming met of volgens het recht, de regels".

De letterlijke betekenis van rechtmatigheid is wettigheid. Rechtmatig handelen wil dus zeggen dat de geldende wet- en regelgeving wordt nageleefd.

Bij het naleven van wet- en regelgeving zijn drie belangrijke spelers betrokken:

- De opsteller. Dit kan de wetgever zijn maar ook een ander overheidslichaam, zoals een gemeente of een provincie;
- De nalever. Degene op wie de regels van toepassing zijn. Hij moet de regels naleven;
- De toezichthouder. Hij controleert of de wet- en regelgeving wel wordt nageleefd. Hij moet zich daarbij houden aan de wettelijke beschrijving van zijn taken.

De nalever van regels heeft vaak met meerdere opstellers van wet- en regelgeving te maken. Daarnaast zijn er in praktijk meerdere toezichthouders die controleren op naleving van deze wet- en regelgeving. Voor elk van deze toezichthouders zijn andere wetten en regels relevant. Zo zal een rekenkamer niet controleren op de naleving van de wegenverkeerswet of de vreemdelingenwet. En een accountant niet op wetten en regels die helemaal niets met financiën te maken hebben. Er worden door de verschillende toezichthouders dus verschillende normenkaders voor rechtmatigheidsonderzoek gebruikt. Op welke wet- en regelgeving een toezichthouder moet controleren, hangt af van de wettelijke beschrijving van de taak van de toezichthouder

### 3.2 Rechtmatigheid in artikel 182 GW

In artikel 182 van de Gemeentewet staat: "de rekenkamer onderzoekt de rechtmatigheid van het door het gemeentebestuur gevoerde bestuur".

Het gemeentebestuur is hierbij de nalever van wet- en regelgeving. Het gemeentebestuur omvat alle bevoegde organen van de gemeente, dus zowel de raad, het college, de burgemeester als de commissies.

De wet- en regelgeving die door deze bevoegde organen moet worden nageleefd bij het uitoefenen van hun functie vormt de bron van het normenkader voor het rechtmatigheidsonderzoek van de rekenkamer. Daarbij zijn alleen die wetten en regels van belang die betrekking hebben op het specifieke deel van het gemeentebestuur dat door de rekenkamer wordt onderzocht en die tot het terrein van de rekenkamer behoren.

Dat leidt tot de volgende definitie van een rechtmatigheidsonderzoek door een rekenkamer:

*Een onderzoek naar rechtmatigheid van de rekenkamer betreft niet alle geldende wet- en regelgeving, maar alleen die (rechts)regels die gegeven de situatie en omstandigheden relevant zijn.*

### 3.3 Normenkader

Het normenkader waaraan gevoerd bestuur zal worden getoetst beslaat de geldende wet- en regelgeving waar een gemeentebestuur bij het uitvoeren van haar taak mee te maken krijgt:

- publiekrechtelijke regels tussen nationale overheden;
- publiekrechtelijke regels tussen overheidslichamen;
- interne regels van een overheidslichaam, waaraan op publiekrechtelijke wijze vorm is gegeven;
- publiekrechtelijke regels tussen overheidslichamen en private huishoudingen, respectievelijk natuurlijke personen;
- privaatrechtelijke regels tussen huishoudingen;
- interne regels van huishoudingen die het functioneren van die huishoudingen betreffen.

Dat betekent dat in het geval van een onderzoek naar de rechtmatigheid van het proces van besluitvorming rond het bestemmingsplan Distriport we dus moeten kijken naar toepasselijk set van (rechts)regels. Deze set van regels vormt het normenkader voor het onderzoek.

### 3.4 Reikwijdte rechtmatigheidsonderzoek rekenkamer

Hoewel er geen specifieke voorschriften in de wet zijn opgenomen over de invulling van rechtmatigheidsonderzoek, kunnen er wel vijf mogelijke onderzoekobjecten uit artikel 182 GW en toelichtingen daarop worden afgeleid:

1. Het toetsen van de rechtmatigheid van de kaders die door de gemeenteraad worden gesteld.  
In de toelichting op de Gemeentewet staat dat de rekenkamer het beheer van de gemeentelijke organisatie kan onderzoeken. De organisatie van het beheer van de gemeente begint met de kaders die daarvoor door de gemeenteraad worden gesteld;
2. De verantwoording die wordt afgelegd door het college van burgemeester en wethouders.  
De controle van de jaarrekening maakt expliciet geen deel uit van het rechtmatigheidsonderzoek van de rekenkamer. Uit de wettekst en de toelichting volgen geen verdere beperkingen voor rechtmatigheidsonderzoek naar de verantwoording over het gevoerde bestuur;
3. De uitvoering door het gemeentebestuur  
Een voorbeeld van rechtmatigheidsonderzoek naar de uitvoering die in de toelichting op de Gemeentewet wordt genoemd, is een onderzoek naar het financiële beheer van de gemeentelijke organisatie;
4. De accountantscontrole.  
Ook de accountantscontrole kan het object zijn van een rechtmatigheidsonderzoek. De rekenkamer voert dan door middel van een review een rechtmatigheidsonderzoek uit op de accountantscontrole. Heeft de accountant getoetst aan alle relevante wet- en regelgeving?;
5. De reguliere toets op de rechtmatigheid zoals deze door het gemeentebestuur wordt uitgevoerd  
De eerste verantwoordelijkheid voor de rechtmatigheid van het bestuur ligt volgens de toelichting op de wet bij het gemeentebestuur zelf. Hiervoor dient het bestuur toetsen uit te voeren. De rekenkamer heeft daarbij de positie van externe onafhankelijke controleur ten behoeve van de gemeenteraad. Een rekenkamer kan de uitvoering van de reguliere rechtmatigheidstoetsen van het bestuur in een onderzoek beoordelen.

### 3.5 Typen rechtmatigheidsonderzoek

Het blijkt dat rekenkamers op het gebied van rechtmatigheidsonderzoek inhoudelijk vele kanten uit kunnen. Afhankelijk van de keuze van het onderzoeksobject zijn er drie verschillende typen onderzoek te onderscheiden.

1. Regulier rechtmatigheidsonderzoek.  
Het doel van dit type rechtmatigheidsonderzoek is het geven van informatie aan de volksvertegenwoordiging over het gevoerde financiële beheer en het toetsen van de kwaliteit van de verantwoordingsinformatie.  
Het regulier rechtmatigheidsonderzoek beperkt zich tot één mogelijk onderzoeksobject: de verantwoording over het gevoerde financiële beheer. Door deze focus op de gemeentelijke financiën wordt dit type onderzoek ook wel aangeduid als een onderzoek naar de 'financiële rechtmatigheid';
2. Specifiek rechtmatigheidsonderzoek  
Hierbij vindt er een algemene toetsing plaats op naleving van de wetten en regels die met betrekking tot het onderzoeksobject relevant zijn. Afhankelijk van het onderzoeksobject (of de objecten) waarvoor is gekozen, wordt bekeken welke wet- en regelgeving van toepassing is. De focus bij dit type rechtmatigheidsonderzoek beperkt

zich dus niet alleen tot de financiën, maar strekt zich uit over alle mogelijke objecten van onderzoek;

### 3. Integraal rechtmatigheidsonderzoek

Als zowel de doelmatigheid, de doeltreffendheid en de rechtmatigheid in één onderzoek worden getoetst, is er sprake van een integraal rechtmatigheidsonderzoek.

#### Toepasselijkheid onderzoek Distriport

Het terrein van rechtmatigheidsonderzoek door rekenkamers is breed. De vraag van de raad om een onderzoek te doen naar de rechtmatigheid van het proces van besluitvorming rond het bestemmingsplan Distriport past binnen de kaders die wetgever aan rekenkamers heeft gesteld.

De wetgever heeft in artikel 182 GW het begrip rechtmatigheid benoemd en met het toetsen van het hele proces van de totstandkoming van het bestemmingsplan Distriport aan wet en regelgeving (het normenkader) wordt hieraan voldaan.

## 4 Doel van het onderzoek

Het doel van het onderzoek is het inzichtelijk maken vanaf de initiatiefase tot en met de uiteindelijke vaststelling van de wijze waarop het bestemmingsplan Distriport tot stand is gekomen en om vast te stellen of in dat proces al dan niet is voldaan aan de geldende wet en regelgeving.

Verder moet het onderzoek antwoord geven op de vraag of de raad tijdig en volledig is geïnformeerd en in positie is gebracht rondom de vaststelling van het bestemmingsplan Distriport en of de raad daadwerkelijk in staat is gesteld haar kaderstellende en controlerende rol ten aanzien hiervan op een juiste wijze te vervullen.

## 5 Centrale vraagstelling en deelvragen

Vanuit het hiervoor geformuleerde doel van het onderzoek kan de volgende centrale vraagstelling worden geformuleerd:

*Is aan alle geldende wettelijke en bestuurlijke eisen voldaan bij de totstandkoming van het bestemmingsplan Distriport en is de raad tijdig en volledig voorzien van alle informatie om bij de vaststelling van het bestemmingsplan de juiste afwegingen te kunnen maken ten aanzien van haar kaderstellende en controlerende rol?*

De hiervoor geformuleerde hoofdvraag is in een aantal onderdelen uit te splitsen. Allereerst is daar natuurlijk de aanleiding.

### 5.1 Aanleiding / doel

1. Door welke partijen is het bedrijventerrein Distriport als een gewenste ontwikkeling gekenschetst en wie hebben het plan geïnitieerd?;
2. Wat is het procesverloop (welke stappen zijn op welk moment gezet door welke partij en met welk doel) tot op heden met betrekking tot het bedrijventerrein Distriport?;
3. Met welk doel is het bestemmingsplan Distriport opgesteld en zijn alternatieven overwogen om dat doel te bereiken?;
4. Kan in redelijke mate verwacht worden dat het doel gerealiseerd wordt en zijn voldoende meetpunten geformuleerd om dit aantoonbaar te maken?;
5. Zijn bij het in gang zetten van de bestemmingsplan procedure noodzakelijke en voldoende voorwaarden gedefinieerd en zijn de risico's in voldoende mate in kaart gebracht?;

Vervolgens kunnen we inzoomen op het proces en de rol van de raad en het college hierin.

## 5.2 Rol van de raad

6. Op welke momenten en in welke fasen is de raad gedurende het procesverloop geïnformeerd over de plannen met betrekking tot het bedrijventerrein Distriport?;
7. Welke kaders heeft de raad gesteld bij de ontwikkeling van de totstandkoming van het bedrijventerrein Distriport?;
8. Op welke momenten en in welke fasen heeft de raad gesproken over proces van besluitvorming rond het bestemmingsplan Distriport en over welke informatie beschikte de raad op elk moment?;
9. Heeft de raad rondom het bestemmingsplan Distriport tijdig over de juiste en volledige informatie beschikt, om haar controlerende en besluitvormende taak te kunnen uitvoeren.

## 5.3 Rol van het college

10. Op welke momenten, in welke fasen en in welke hoedanigheid is het college gedurende het procesverloop betrokken bij geweest bij de plannen met betrekking tot het bedrijventerrein Distriport?;
11. Op welke momenten en welke fasen heeft het college de raad geïnformeerd over ontwikkelingen met betrekking tot het bedrijventerrein Distriport?;
12. Hoe heeft het college zich ervan vergewist dat de raad in het proces rondom het bestemmingsplan Distriport tijdig over de juiste en volledige informatie kon beschikken om haar controlerende en besluitvormende taak te kunnen uitvoeren?;

Het onderzoek richt zich op de rechtmatigheid van het proces van besluitvorming rond het bestemmingsplan Distriport.

## 5.4 Rechtmatigheid

13. Aan welke wettelijke en bestuurlijke eisen heeft de procedure van de totstandkoming van het bestemmingsplan Distriport moeten voldoen en heeft de procedure daaraan voldaan?;
14. Is er van deze procedure afgeweken en zo ja in welke mate, in welke vorm en om welke redenen en is de raad tijdig en volledig hiervan in kennis gesteld?;
15. Heeft het college gehandeld binnen de kaders die door raad zijn gesteld bij de totstandkoming van het bedrijventerrein Distriport?;

Als laatste element willen we nog kijken naar de financiële risico's

## 5.5 Financieel risico

16. Loopt de gemeente Koggenland op grond van eerder gemaakte afspraken / toezeggingen enig financieel risico bij het wel of niet doorgaan van bepaalde (toekomstige) ontwikkelingen?

## 6 Omschrijving normenkader

Het normenkader in dit onderzoek zal gevormd worden door toepasselijke set van (rechts)regels. Zie ook hoofdstuk 3. Welke dat precies zullen zijn zal uit het onderzoek nader moeten blijken. De rekenkamercommissie zal minimaal in elk geval kijken naar:

- De Administratieve Organisatie -procedures;
- Geldende verordeningen (bijvoorbeeld de inspraakverordening);
- Wettelijke bepalingen uit de (oude) WRO en de BRO;
- De gemeentewet.

## 7 Globale onderzoeksopzet

Het "dossier" Distriport is omvangrijk. De eerste concrete plannen dateren van 2004 en inmiddels zijn we 10 jaar verder. Hoewel het onderzoek door de rekenkamercommissie zich zal richten op een enkel element uit dat hele proces zullen we toch, om dat in de goede context te

plaatsen, ons moeten verdiepen in het hele dossier. Dat vergt de nodige tijd en energie wat in de globale planning tot uitdrukking komt.

Ook de wens van de raad om te onderzoeken of de informatievoorziening bij de totstandkoming van het bestemmingsplan Distriport aan de raad adequaat was, vergt dat we het hele proces vanaf 2004 tot en met heden in ogenschouw moeten nemen.

### **7.1 Rechtmatigheid als rode draad**

De onderzoekslijn die de rekenkamercommissie in deze wil volgen is en blijft het rechtmatigheidsaspect. Alle research, zoals het raadplegen van documenten, het horen van burgers of overleg met instanties c.q. belangengroepen is daarop gericht. De rekenkamercommissie gaat actief op zoek naar rechtmatigheidsomissies in het proces van besluitvorming rond het bestemmingsplan Distriport.

Waarheidsvinding hoort daar niet bij. We gaan er in het onderzoek vanuit dat partijen meewerken aan het onderzoek en zij de commissie naar eer en geweten voorziet van de juiste en volledige informatie. Als de rekenkamercommissie toch constateert dat dit niet het geval is, dan informeren we de raad hierover. Mochten we tijdens het onderzoek op zaken stuiten of verbanden kunnen leggen die de betrouwbaarheid van het onderzoek aantasten zullen we onmiddellijk de raad hiervan op de hoogte stellen en in overleg treden ten aanzien van te nemen vervolgstappen.

### **7.2 Werkwijze**

De rekenkamercommissie wil haar onderzoek uitvoeren conform de groepering van de deelvragen zoals deze in hoofdstuk 5 zijn geformuleerd.

- Aanleiding/doel
- Rol van de raad
- Rol van het college
- Rechtmatigheid

Als eerste wil de rekenkamercommissie een zo compleet mogelijk beeld hebben van het proces van 2004 tot en met nu. Aan de hand van dit chronologische overzicht kan worden bepaald welke partijen op welk moment (de gebeurtenis), met welk mandaat, met welke middelen en met welk doel hebben geacteerd. De volgorde der dingen is essentieel in een rechtmatigheidsonderzoek.

Vervolgens kunnen we dit uitzetten in een tijdlijn en bij iedere gebeurtenis met behulp van de deelvragen onderzoeken wat de aanleiding van die gebeurtenis was, met welk doel deze heeft plaatsgevonden, wat de rol van de raad, het college of andere partijen was en of een en ander rechtmatig is verlopen.

Het samenstel van al deze gebeurtenis en de bevindingen van de rekenkamercommissie hierop geven ons antwoord op de vraag

*Is aan alle geldende wettelijke en bestuurlijke eisen voldaan bij de totstandkoming van het bestemmingsplan Distriport en is de raad tijdig en volledig voorzien van alle informatie om bij de vaststelling van het bestemmingsplan de juiste afwegingen te kunnen maken ten aanzien van haar kaderstellende en controlerende rol?*

---

## **8 Organisatie en planning**

De rekenkamercommissie zal het onderzoek laten uitvoeren door een extern bureau.

Lopende het onderzoek kan de rekenkamercommissie op zaken stuiten die de scope van het onderzoek beïnvloeden. We stellen ons om in voorkomende gevallen in nauw overleg met de raad te bepalen wat deze feiten betekenen voor het onderzoek en hoe we deze feiten al dan niet in het onderzoek betrekken. Verder geldt vanzelfsprekend dat in de aanbesteding van het onderzoek we meerdere partijen vragen om offerte te doen voor het onderzoek.

Het streven van de rekenkamercommissie is in ieder geval om zo snel mogelijk met het onderzoek te starten teneinde dit in het voorjaar (april/mei 2013) te kunnen afronden.

Na de inwerk / inleesperiode zullen we de werkwijze zoals beschreven in hoofdstuk 7.2 vervatten in een planning en deze de raad doen toekomen. In deze planning zullen wij, conform het verzoek van de raad momenten inplannen voor periodiek overleg.

## **Bijlage 3 Gesprek met en documenten van Berkhout is Boos**

## **Verslag gesprek Berkhout is Boos voor onderzoek Rechtmatigheid besluitvorming Distriport van Reken- kamercommissie Koggenland**

Datum: 16 april 2013

Locatie: Berkhout

Deelnemers : mw. A. Vethman, mw. A. Wood, J. Pronk en W. van der Oord namens Berkhout is Boos; K. Brand (Rekenkamercommissie Koggenland), R. de Wildt en G. Keers (RIGO Research en Advies)

---

### 1. INLEIDING

Stichting en Belangengroep Berkhout is Boos heeft naar aanleiding van de vooraf gestuurde onderzoeksvragen ten behoeve van het gesprek op 15 april 2013 een notitie voor het onderzoek getiteld 'Input voor het rechtmatigheidsonderzoek naar het besluitvormingsproces rond Distriport' toegestuurd. In deze notitie geeft Berkhout is Boos zijn antwoorden op, c.q. vragen bij de onderzoeksvragen. Dit beperkt zich tot die zaken waarover Berkhout is Boos informatie kan verstrekken.

Aan het begin van het gesprek op 16 april is afgesproken de notitie van Berkhout is Boos van 15 april integraal op te nemen bij dit verslag. In dit verslag wordt daarom voornamelijk verslag gedaan van de toelichting die is gegeven bij deze notitie van Berkhout is Boos.

De bijlagen bij dit verslag bestaan uit

- de 'Input voor het rechtmatigheidsonderzoek' d.d. 15 april van Berkhout is Boos, inclusief alle daarbij gevoegde documenten;
- de tijdens de bijeenkomst overhandigde stukken;
- de nagezonden brief van Berkhout is Boos van 18 april 2013 met aanvullingen op het gesprek van 16 april (bij RIGO ontvangen op 23 april j.l.)
- brief van Berkhout is Boos d.d. 28 maart 2013 en reactie RIGO.

Afgesproken is dat het concept-verslag ter verificatie aan Berkhout is Boos wordt voorgelegd. Het nog door Berkhout is Boos te accorderen verslag met deze bijlagen wordt in zijn geheel als een bijlage in het rapport van de Rekenkamercommissie opgenomen.

Aan het begin van het gesprek wordt teruggekomen op de brief van Berkhout is Boos d.d. 28 maart 2013. Gevraagd wordt door Berkhout is Boos wie de term 'wijst aan' gekozen had die stond in het document dat RIGO op 26 maart 2013 verzond. Namens RIGO werd gesteld dat zij deze terminologie zelf hadden gekozen. Bedoeld werd niet



een 'bestuurlijke aanwijzing', want in dat geval had de toevoeging 'bestuurlijk' ervoor gestaan.

De onderzoekers zullen verder kennisnemen van de door Berkhout is Boos toezonden stukken. Dit betreft ook het feitenrelaas "Distriport in vogelvlucht", het procesverloop over de besluitvorming over Distriport dat Berkhout is Boos heeft opgesteld. Bij beantwoording van vraag 2 wordt naar dit overzicht verwezen.

Van punten aan het slot van de notitie (punten die niet onder een onderzoeksvraag zijn onder te brengen) wordt alleen het punt nagegaan aangaande hetgeen bij de Raad van State namens de gemeenteraad is gesproken.

## 2. TOELICHTING EN AANVULLINGEN OP DE BRIEF MET ANTWOORDEN VAN 15 APRIL

*1) Door welke partijen is het bedrijventerrein Distriport als een gewenste ontwikkeling gekenschetst en wie hebben het plan geïnitieerd?*

Er is een plankaart uit het ontwerpstreekplan overhandigd aan de onderzoekers, waaruit blijkt dat het gebied waar Distriport komt nog was ingekleurd als uitsluitingsgebied/landschapspareel. In de brief van 18 april is hier nog een aanvullende toelichting op gegeven onder de tussenkop 'Streekplan 2004'.

De stemming over de moties bij de fusies in de Tweede Kamer (fusie van Wester-Koggenland met Obdam en fusie van Wognum met Medemblik en Noord-Koggenland) gaf aan dat er niet gekozen was voor Distriport. Het stuk grondgebied voor bedrijventerrein Westfrisia-Noord (Zevenhuis) van Wognum werd toegewezen aan de gemeente Hoorn die het terrein wilde realiseren. Het amendement Fierens-Van Beek daarover werd in meerderheid door de Tweede Kamer overgenomen. De betreffende motie Vendrik-van der Ham, volgens Berkhout is Boos bedoeld voor Distriport, haalde het niet. In deze motie Vendrik-van der Ham (GL en D'66) werd voorgesteld om gemeenten indien nodig financieel bij te staan om duurzame bedrijventerreinen te realiseren. Dit werd niet aangenomen. Motie 8-32 van PS van Noord-Holland bij de vaststelling van het Streekplan 2004 door PS over de randvoorwaarden bij duurzame inrichting van Distriport zou het plan financieel onuitvoerbaar maken omdat het project – ook financieel - verantwoordelijk werd voor de landschappelijke inpassing en de relevante infrastructuur. Dit was volgens Berkhout is Boos een bewuste politieke keuze.

Het blijft alles overziend onduidelijk wat de motivering voor de keuze van het bedrijventerrein Distriport was. Het is een oplossing voor een probleem wat er niet was. Nut en noodzaak is niet aangetoond (zie verder bij vraag 3).

Er is in de gemeenteraad geen discussie geweest over de onderzoeken ter onderbouwing van de behoefte aan het bedrijventerrein Distriport (zie verder bij vraag 3). Eerst schoof men de nut-en-noodzaak-discussie vooruit, later wilde de meerderheid er niet meer over discussiëren omdat 'er al genoeg over gepraat was'.

In januari 2005 gaf de gemeente Wester-Koggenland zelf te kennen dat Distriport niet nodig was. De WVG werd toen van het gebied Distriport (Jaagweg) afgehaald. Hiervoor is het betreffende raadsstuk van 13 januari 2005 nagestuurd aan de onderzoekers (zie bijlage 7).

2) *Wat is het procesverloop (welke stappen zijn op welk moment gezet door welke partijen met welk doel) tot op heden met betrekking tot het bedrijventerrein Distriport?*

Voor het antwoord op deze vraag wordt verwezen naar het opgestelde feitenrelaas "Distriport in vogelvlucht". De onderzoekers zullen dit nog bestuderen ter controle op het door hen gemaakte chronologische overzicht van het verloop van de gebeurtenissen.

3) *Met welk doel is het bestemmingsplan Distriport opgesteld en zijn alternatieven overwogen om dat doel te bereiken?*

De behoefte aan het bedrijventerrein Distriport is nooit op basis van de werkelijke actuele vraag onderzocht. Berkhout is Boos heeft zelf een onderzoek laten doen door STOGO waaruit dit bleek. Aan de geplande regionale bedrijventerreinen bleek in de periode 2004-2010 geen behoefte.

De methodiek van behoefteonderzoek is in de afgelopen jaren veranderd. Vroeger werd er alleen geraamd op basis van trends uit het verleden, en daarbij werden dan componenten aan toegevoegd, zoals een 'ijzeren voorraad bedrijventerrein'. Het rapport Baas uit 2005 en dat van Stec leverde geen goede onderbouwing. In 2007 – toen het Stec-rapport werd gemaakt – had VROM al aangegeven dat gerekend moest worden met het TM-scenario en met zeer beperkte ijzeren voorraad.

Alternatieve locaties voor Distriport in de regio zijn er niet geweest. Niet bij het streekplan en niet bij de OWO-visie. Ook bij de MER-procedure van de gemeente Koggenland is de SMB of plan MER niet uitgevoerd om de locatiekeuze bij de Jaagweg/A7 vanuit milieuaspecten te motiveren (zie ook antwoord bij vraag 7 in het stuk).

4) *Kan in redelijke mate verwacht worden dat het doel gerealiseerd wordt en zijn voldoende meetpunten geformuleerd om dit aantoonbaar te maken?*

Er zijn – voor zover bekend – geen tussentijdse meetpunten geformuleerd, laat staan voldoende meetpunten.

Er was geen goed behoefteonderzoek. Distriport zou nodig zijn geweest voor de behoefte aan bedrijventerrein in de regio in 2004-2014. Daar is weinig van gebleken. In Vredemaker Oost is bijvoorbeeld nog steeds 4 ha te koop. Terwijl een deel van Distriport ook voor lokale bedrijven nodig zou zijn (8 ha netto van de nette 78 ha). De recente fasering van de uitvoering en afzet van gronden in Distriport in het exploitatieplan was 15 jaar vanaf 2010. Maar dat plan is op voordracht van de gemeente, voorafgaand aan de zitting, door de Raad van State nietig verklaard.

Kwaliteitsdoelen zijn geformuleerd, maar te beperkt om concreet te kunnen meten. Hierover is aanvullend een notitie van Berkhout is Boos nagezonden (zie bijlage 5). Veel ambities zijn niet geborgd in het bestemmingsplan en andere documenten. Veel duurzame maatregelen zijn vrij invulbaar door uitvoerende marktpartijen en bedrijven zelf. Enkele ambities kosten weinig, zoals er wordt geen gasbuis aangelegd voor bedrijven op het terrein. En LED-verlichting wordt door vele gemeenten tegenwoordig al toegepast.

*5) Zijn bij het in gang zetten van de bestemmingsplanprocedure noodzakelijke en voldoende voorwaarden gedefinieerd en zijn de risico's in voldoende mate in kaart gebracht?*

Toevoeging is een stuk van de gemeente (22 januari 2013) en van provincie PS-vragen PPV (5 juli 2011) waaruit blijkt dat de 6,5 mln. voor de Westfrisiaweg niet duidelijk voor rekening van de provincie is (zie bijlage 2 en 3). Feit is dat de 6,5 miljoen voor de Westfrisiaweg vanuit de exploitatie van Distriport wel voor rekening was van de gemeente op het moment dat de Realisatieovereenkomst Westfrisiaweg door de wethouder getekend werd.

*7) Welke kaders heeft de raad gesteld bij de ontwikkeling van de totstandkoming van het bedrijventerrein Distriport?*

De raad wilde bij het niet financieel participeren in Distriport (11 juni 2007) nader onderzoek naar een juridische vorm van samenwerking. Kort daarop heeft de wethouder zelf daar een vergaande vorm aan gegeven. Bijlage 1 van het Afsprakenkader tussen provincie en ONHN en Zeeman en De Peyler bevat een brief van de wethouder van Koggenland waarin deze medewerking toezegt aan de verdere ontwikkeling en realisering van het bedrijventerrein en zo nodig ook het instrumentarium voor grondverwerving zal inzetten. In deze verklaring wordt geen voorbehoud gemaakt om de medewerking tussentijds te beëindigen. Deze verklaring brengt ook nu nog financiële risico's voor de gemeente Koggenland met zich mee.

De kaders voor duurzaamheid zijn onvoldoende geborgd. (zie de aanvulling hierboven bij vraag 4). Hetzelfde geldt voor het beeldkwaliteitsplan. De raad had wel besloten de zware categorieën bedrijven (4.2) uit het bestemmingsplan te halen. Maar deze waren er door de gemeente (B&W) eerder aan toegevoegd.

*9) Heeft de raad rondom het bestemmingsplan Distriport tijdig over de juiste en volledige informatie beschikt, om haar controlerende en besluitvormende taak te kunnen uitvoeren.*

De aanvulling is bijlage 1 van het Afsprakenkader (zie de aanvulling bij vraag 7 hierboven). De raad heeft deze bijlage (de verklaring van de wethouder) mogelijk niet voorgelegd gekregen (zie ook bijlage 4). Deze verklaring is niet opgenomen in raadsvoorstellen, - agenda's en -notulen in deze periode.

De raad heeft ook geen juiste informatie over de risico's van de Westfrisiaweg.

*10) Op welke momenten, in welke fasen en in welke hoedanigheid is het college gedurende het procesverloop betrokken bij geweest bij de plannen met betrekking tot het bedrijventerrein Distriport?*

Belangrijk is dat alles wat er in de stuurgroep en projectgroep gebeurde niet openbaar was. Na het beroep op de WOB van Berkhout is Boos werden de verslagen openbaar voor wat betreft het milieubelang, maar werd er nauwelijks iets vermeld over het milieu.

*14) Is er van deze procedure afgeweken en zo ja in welke mate, in welke vorm en om welke redenen en is de raad tijdig en volledig hiervan in kennis gesteld?*

Het bestemmingsplan is onrechtmatig vastgesteld. De Wro geeft aan dat wijzigingen in een bestemmingsplan 6 weken ter inzage dienen te leggen. In het geval van de eerder geconstateerde omissies heeft de gemeente het bestemmingsplan gewijzigd en opnieuw ter inzage gelegd. Maar dit is nagelaten bij de voorgestelde wijziging om het plan op te delen in twee plandelen en eventueel plandeel B buiten de goedkeuring te houden.

Deze voorgestelde wijziging heeft grote gevolgen voor het bestemmingsplan,

- de calamiteitenontsluiting is hierdoor vervallen;
- de kantoren zijn vervallen;
- het deel waar met name de verplichte waterberging zou komen is uit het plan verdwenen;
- de vrijgekomen grond uit de waterberging kan niet meer gebruikt worden voor de aanleg van de geluidswallen en zal aangekocht moeten worden.

De voorgestelde wijziging is niet vooraf bekend gemaakt, heeft niet ter inzage gelegen. Ook is aan de RvS de indruk gewekt dat deze wijziging een raadsverzoek is en dat is een pertinente onwaarheid. Zie hiervoor de mail van sectorhoofd gemeente Koggenland H. Mels aan de raadsleden. Bovendien is door de gewijzigde vaststelling het plan financieel vrijwel onuitvoerbaar geworden.

*15) Heeft het college gehandeld binnen de kaders die door raad zijn gesteld bij de totstandkoming van het bedrijventerrein Distriport?*

Het onderwerp Bijlage 1 van het Afsprakenkader speelt hier (zie hierboven bij vraag 7)) in relatie tot het raadsbesluit eerst onderzoek te doen naar de juridische vorm van samenwerking.

*16) Loopt de gemeente Koggenland op grond van eerder gemaakte afspraken / toezeggingen enig financieel risico bij het wel of niet doorgaan van bepaalde (toekomstige) ontwikkelingen?*

De Westfrisiaweg bijdrage van de gemeente is een financieel risico. Toevoeging is een stuk van de gemeente (22 januari 2013) en van provincie PS-vragen PPV (5 juli 2011) waaruit blijkt dat de 6,5 mln. voor de Westfrisiaweg niet duidelijk voor rekening van de provincie is. Het college van de gemeente Koggenland zegt per brief aan de commissie middelen van 22 januari 2013 van wel. (zie bijlage 2 en bijlage 3).

Bijlage 1 van het Afsprakenkader (zie hierboven bij vraag 7) kan aanzienlijke financiële gevolgen hebben, bijvoorbeeld als de gemeente gronden voor Distriport moet gaan verwerven: bij nalatigheid kunnen de ontwikkelaars 10% van de opbrengsten als gederfde winst claimen (zie ook vraag 7).

# ***Input voor het rechtmatigheidsonderzoek naar het besluitvormingsproces rond Distriport***

Het besluitvormingsproces rond Distriport is vreemd verlopen. Een meerderheid van de raad heeft gekozen voor een onderzoek naar de rechtmatigheid van de besluitvorming, in plaats van een enquête. Er is naar onze mening echter veel meer aan de hand dan alleen problemen met de rechtmatigheid.

Dit document dient als input voor het gesprek op 16 april 2013 met de uitvoerende onderzoekers in het kader van het onderzoek door de rekenkamercommissie Koggenland. In dit document geven wij een overzicht van – een selectie van – de problemen die zijn opgetreden tijdens het besluitvormingsproces rond het bestemmingsplan voor het bedrijventerrein Distriport in Berkhout.

De gegevens zijn gerangschikt aan de hand van de deelvragen die door de onderzoekers zijn opgesteld. Niet alle vragen worden behandeld, maar alleen de vragen waarover wij informatie kunnen verstrekken.

Het bestemmingsplan Distriport is door de Raad van State gewijzigd vastgesteld. Het bijbehorende exploitatieplan – met daarin enkele omgevingsfactoren – is echter vernietigd. De omwonenden zijn door de Raad van State als belanghebbenden erkend voor de omgevingsfactoren. Dat betekent dat er mogelijk een nieuwe rechtsgang bij de Raad van State kan volgen. Het bestemmingsplan Distriport is op dit moment dus niet uitvoerbaar.

Berkhout, 15 april 2013

## 1. Door welke partijen is het bedrijventerrein Distriport als een gewenste ontwikkeling gekenschetst en wie hebben het plan geïnitieerd?

### **Distriport/Jaagweg aangeboden door college van B&W van Koggenland**

#### *Documenten*

- 1 Brief Wester-Koggenland aan GS, 3 mei 2004
- 2 Speech burgemeester Sipkes, 2 september 2004
- 3 Amendement Fierens-Van Beek en stemming Tweede Kamer, 13 juni 2006

#### *Toelichting*

In de conceptversie van het streekplan stond het gebied ingetekend als 'uitsluitingsgebied' en als 'landschapspark'. De ontwikkeling van de West-Friese bedrijvigheid was in dat concept geprojecteerd in de 'Bandstad': een strook langs de Drechterlandse weg tussen Hoorn en Enkhuizen met wonen ten zuiden van de weg en werken ten noorden van de weg. Na de inspraakronde op het streekplan is alsnog gekozen de locatie Jaagweg als bedrijventerreinlocatie op te nemen. Onduidelijk was waarom dat gebeurde. Gedeputeerde Meijdam kon daarvoor geen inhoudelijk argument geven anders dan 'dat is gewijzigd op grond van de inspraakreacties'. Welke reacties dat waren, van wie en wat de argumenten waren, kon hij destijds niet aangeven. Het gevolg van de aanpassing was dat ten noorden van de Drechterlandse weg alsnog 'wonen' mogelijk werd langs de Kromme Leek. Inmiddels is daar echter bedrijventerrein Zevenhuis gepland en met de uitvoering daarvan is onlangs begonnen. (zie ook amendement Fierens-Van Beek Tweede Kamer).

Een goed bestuurder kon zonder valide argumenten niet zomaar het concept wijzigen. Gedeputeerde Meijdam hoefde echter geen argumenten meer te geven, omdat zowel wethouder Moeijes als wethouder Vriend en burgemeester Sipkes het bedrijventerrein Jaagweg aanboden aan de provincie (zie brief 3 mei 2004 en speech Sipkes 2 september 2004). Hun argument: het zou een ruil zijn voor het openhouden van de Leekerlanden. De Leekerlanden waren in het concept-streekplan echter bestempeld als uitsluitingsgebied en landschapspark en daarmee bestuurlijk gezien gevrijwaard van bebouwing. Een ruil was dus niet nodig. Blijft de vraag waarom boden de (Wester-)Koggenlandse bestuurders het terrein aan?

### **Volgens ontwikkelaars: provincie Noord-Holland is initiatiefnemer**

#### *Documenten*

- 4 Brief Houthoff Buruma namens Distriport BV en Distriport CV aan GS van Noord-Holland, 24 juni 2011 (650000544/7528372)

#### *Toelichting*

Advocatenkantoor Houthoff Buruma verstuurt namens Distriport op 24 juni 2011 een brief aan GS. Daarin staat (p. 2 onder kopje 'Feiten'): 'De provincie Noord-Holland (hierna: 'de Provincie') heeft op 25 oktober 2004 het Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord 2004-2014 vastgesteld waarin het beleidsmatige voornemen was opgenomen dat het plangebied destijds geheten Jaagweg, thans Distriport Noord-Holland, zou moeten worden getransformeerd tot een voornamelijk regionaal bedrijventerrein. De gemeente Koggenland heeft daartoe op 8 juni 2006 het structuurplan OWO vastgesteld. De Peyler Projectontwikkeling (hierna: 'De Peyler') en Zeeman Vastgoed B.V. (hierna: 'Zeeman') hebben zich, daartoe informeel aangespoord door functionarissen van de provincie en door fracties uit provinciale staten, bij brief van 12 april 2006 bij uw College gemeld voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein Jaagweg.'

Deze door de projectontwikkelaars geschetste gang van zaken is echter veel later ingezet dan de oorspronkelijke bestuurlijke keuzes bij het streekplan. Overigens blijft vreemd dat geen sprake is geweest van een Europese aanbesteding, noch door de provincie, noch door de gemeente Koggenland. Dat is wel noodzakelijk voor een opdracht van deze omvang.

## **Regio kenschetste Distriport als gewenste ontwikkeling**

### *Documenten*

- 5 Regionale Bedrijventerreinenvisie, 8 januari 2007

### *Toelichting*

Het rapport 'Regionale visie bedrijventerreinen' (2007) is een visie voor lokale terreinen. Distriport/Jaagweg was niet in het concept opgenomen. Inspraak over Jaagweg werd afgekapd omdat de visie over lokale terreinen ging. Maar in de definitieve versie werd Jaagweg/Distriport er alsnog via één zin in opgenomen (p. 30). Hoe kan een visie op lokale terreinen richtinggevend zijn voor de aanleg van een regionaal terrein? Een manco aan deze visie is dat er geen vergelijking is gemaakt met grote regionale bedrijventerreinen vlak over de grens van de regio West-Friesland: Agriport (Wieringerwerf), Baansteede-Noord (Purmerend), Boekelermeer (Alkmaar) en De Vork (Heerhugowaard). Deze bedrijventerreinen 'vissen in dezelfde vijver' als het gaat om het aantrekken van bedrijven. Zeker Agriport is ook een groot logistiek centrum, dat stevige concurrentie kan bieden aan Distriport.

2. Wat is het procesverloop (welke stappen zijn op welk moment gezet door welke partij en met welk doel) tot op heden met betrekking tot het bedrijventerrein Distriport?

*Documenten*

- 6 Distriport in vogelvlucht

*Toelichting*

In dit document hebben wij een chronologisch overzicht gemaakt van de gebeurtenissen.



### 3. Met welk doel is het bestemmingsplan Distriport opgesteld en zijn alternatieven overwogen om dat doel te bereiken?

#### **Goed behoefteonderzoek ontbreekt**

##### *Documenten*

- 7 Nieuwsbrief Berkhout is Boos, 6 april 2013 'Nut en noodzaak van Distriport'

##### *Toelichting*

In de afgelopen jaren zijn vele onderzoeken gedaan naar de nut en noodzaak voor Distriport, maar sommige zijn rommelig uitgevoerd of slechts gedeeltelijk openbaar gemaakt. Andere rapporten baseren zich alleen op modellen en schattingen. In de nieuwsbrief 'Nut en noodzaak van Distriport' staat een overzicht van deze onderzoeken. In geen enkel rapport wordt de beoogde omvang van 78 ha voor Distriport op basis van de werkelijke actuele vraag in de markt onderzocht.

<http://www.berkhoutisboos.nl/>

#### **Geen Strategische Milieubeoordeling (SMB) of plan-MER uitgevoerd**

##### *Documenten*

- 8 Besluit MER bijlage D
- 9 Nota zienswijzen en wijzigingen bestemmingsplan Distriport Noord-Holland, zonder datum
- 10 Amendement 8-63 Structuurvisie Provincie Noord-Holland

##### *Toelichting*

Noch voor het provinciale streekplan 2004, noch voor de intergemeentelijke OWO-visie is een strategische milieubeoordeling (SMB of plan-MER) uitgevoerd ter onderbouwing van de locatiekeuze voor dit bedrijventerrein. Het bestemmingsplan voor het bedrijventerrein is groter dan 75 ha en valt dus onder de plan-MER verplichting en de besluit-MER beoordelingsplicht (Besluit MER, bijlage D, onderdeel 11.3). Uit het Milieueffectrapport valt niet op te maken dat een plan-MER is uitgevoerd in combinatie met een besluit-MER.

In de Nota van Beantwoording v 1.19 staat dat Distriport zou zijn opgenomen in de Provinciale Structuurvisie Noord-Holland 2040. Dat is niet juist. Distriport stond niet in het eerste concept, werd later wel opgenomen, maar werd per amendement uiteindelijk tot een zacht plan benoemd. Ondanks dat op dat moment (juni 2010) Koggenland het bestemmingsplan als had aangenomen (februari 2010).

De Integrale Toets die zou zijn uitgevoerd voor het Ontwikkelingsbeeld NHN (streekplan oktober 2004), dateert van 26 september 2003. Distriport is pas na de terinzagelegging van het Ontwikkelingsbeeld in de definitieve versie opgenomen (zie ook: punt 76). De conclusie moet dus zijn dat op provinciaal niveau voor bedrijventerrein Jaagweg/Distriport geen plan-MER of SMB is gemaakt.

Ook bij de intergemeentelijke OWO-visie is bedrijventerrein Jaagweg pas na de terinzagelegging in het definitieve plan geschoven. Bij de structuurvisie voor Koggenland is evenmin een plan-MER of SMB voor dit bedrijventerrein uitgevoerd. Dus ook op gemeentelijk niveau is er geen onderbouwing van de locatiekeuze uitgevoerd.

4. Kan in redelijke mate verwacht worden dat het doel gerealiseerd wordt en zijn voldoende meetpunten geformuleerd om dit aantoonbaar te maken?

**Geen meetpunten**

Er zijn – voor zover bij ons bekend – geen tussentijdse meetpunten geformuleerd, laat staan voldoende meetpunten.

## 5. Zijn bij het in gang zetten van de bestemmingsplanprocedure noodzakelijke en voldoende voorwaarden gedefinieerd en zijn de risico's in voldoende mate in kaart gebracht?

### Voorwaarden vastgelegd door PS in motie 8-32 bij provinciaal streekplan 2004

#### *Documenten*

- 11 Motie 8-32 bij provinciaal streekplan 2004

#### *Toelichting*

Bij de vaststelling van het streekplan stellen Provinciale Staten in motie 8-32 onder andere als voorwaarden aan de uitvoering van het bedrijventerrein dat:

- 'gelijktijdig met de aanleg van het bedrijventerrein de ecologische verbindingszone wordt gerealiseerd;
- dat de kosten van duurzame inrichting, waaronder landschappelijke inpassing, de relevante infrastructuur ten laste komen van het Jaagwegproject.'

De ecologische verbindingszone is inmiddels verdwenen uit het nieuwe bestemmingsplan Landelijk Gebied omdat het 'facultatief' zou zijn (zie Bestemmingsplan Landelijk Gebied). De kosten voor de infrastructuur (6,5 miljoen) worden als een hete aardappel heen en weer geschoven tussen de provincie, de ontwikkelaars en de gemeente.

### Voorwaarden gesteld door gemeente Koggenland

#### *Documenten*

- 12 Brief van gemeente Koggenland aan GS, 17 juni 2004

#### *Toelichting*

De gemeente Wester-Koggenland stelt in deze brief de volgende voorwaarden aan haar medewerking aan de totstandkoming van het bedrijventerrein:

- Het besluit het terrein definitief aan te merken als regionaal bedrijventerrein dient te worden aangemerkt als concrete beleidsbeslissing.
- Geen grenscorrectie met de gemeente Hoorn.
- Behoud en status Leekerlanden.
- Infrastructuur (in relatie met opwaardering Westfrisiaweg).
- Overige bedenkingen (woningbouw in Spierdijk).

Een concrete beleidsbeslissing is er nooit gekomen. Waarom Koggenland dan niet heeft vastgehouden aan haar voorwaarden, is onduidelijk.

## 7. Welke kaders heeft de raad gesteld bij de ontwikkeling van de totstandkoming van het bedrijventerrein Distriport?

### **Raadsbesluit 11 juni 2007: alleen onderzoek naar samenwerking**

#### *Documenten*

- 13 Raadsvoorstel en notulen raadsvergadering, 11 juni 2007

#### *Toelichting*

Op 11 juni 2007 besloot de gemeenteraad niet financieel te participeren in het project, maar alleen 'een nader onderzoek in te stellen naar een juridische vorm van samenwerking tussen gemeente, Ontwikkelingsbedrijf en ontwikkelaars' (bijlage 9: raadsvoorstel; bijlage 10: notulen raadsvergadering). De gemeenteraad koos daarmee voor een terughoudende opstelling in het project Jaagweg en gaf het college een zeer beperkte opdracht mee (zie ook vraag 15).  
[http://enterprise.archiefweb.eu/archives/archiefweb/20130104025538/http://www.koggenland.nl/internet/vergaderschema\\_3110/item/vergadering-gemeenteraad\\_17.html](http://enterprise.archiefweb.eu/archives/archiefweb/20130104025538/http://www.koggenland.nl/internet/vergaderschema_3110/item/vergadering-gemeenteraad_17.html)

### **Startnotitie MER**

#### *Documenten*

- 14 Startnotitie MER, 23 oktober 2007

#### *Toelichting*

In de Startnotitie MER wordt onder andere vastgelegd dat er een groene buffer van 200 meter komt tussen het bedrijventerrein en het dorp Berkhout (noordzijde) en Parc Westerkogge (westzijde). Later blijkt men zich hier echter niet aan te houden (zie vraag 9).

### **Richtlijnenadvies voor het milieueffectrapport: niet opgevolgd**

#### *Documenten*

- 15 Richtlijnenadvies door de MER, 28 maart 2008

#### *Toelichting*

In het richtlijnenadvies wordt vermeld (p. 1): 'De Commissie voor de m.e.r. beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het milieueffectrapport (MER). Dat wil zeggen dat het MER onvoldoende basis biedt voor het meewegen van het milieubelang in de besluitvorming, als de volgende informatie ontbreekt:

- inzicht in de nut en noodzaak voor dit regionale bedrijventerrein
- argumentatie voor de locatiekeuze 'Jaagweg'
- duidelijkheid hoe het hoge ambitieniveau ten aanzien van duurzaamheid, de ecologische verbindingzone, de landschappelijke inpassing en het optimaal ruimtegebruik tot uiting komt in de alternatieven
- (...)

Deze punten zijn niet in de latere besluitvorming teruggekomen, niet in het MER en niet in het bestemmingsplan.

<http://www.commissiemer.nl/zoeken/122339?q=jaagweg>

## 9. Heeft de raad rondom het bestemmingsplan Distriport tijdig over de juiste en volledige informatie beschikt, om haar controlerende en besluitvormende taak te kunnen uitvoeren?

### **Raad niet geïnformeerd over financiële haalbaarheid in combinatie met groene buffer**

#### *Documenten*

- 16 Onderzoek mogelijkheden duurzame ontwikkeling bedrijventerrein Jaagweg, samenvatting en conclusies, juni 2005, provincie Noord-Holland
- 17 Raadsvoorstel 06.3608 Gemeente Wester-Koggenland 8 juni 2006
- 14 Startnotitie MER, 23 oktober 2007

#### *Toelichting*

Het college schrijft in het raadsvoorstel: dat er onderzoek is gedaan naar 'de financiële haalbaarheid op basis van een berekening op grond van stedenbouwkundig model'. Uit het provinciale 'Onderzoek mogelijkheden duurzame ontwikkeling bedrijventerrein Jaagweg' (juni 2005) blijkt dat het plan conform het ideaal model financieel niet haalbaar is. Conform het marktconform model zou het wel kunnen, maar dan wordt o.a. de groene buffer verkleind. Het college verzuimt de raad mee te delen dat het plan financieel niet haalbaar als er een grote groene buffer wordt aangelegd.

Echter, in de Startnotitie MER – oktober 2007 – wordt wel uitgegaan van een groene buffer van 200 meter richting het dorp en Parc Westerkogge, waar ook woonhuizen staan (p.22). Dat is vreemd, omdat in 2005 al bij het college bekend was dat het terrein financieel onuitvoerbaar zou zijn met een omvangrijke groene buffer.

In het uiteindelijke bestemmingsplan is de buffer richting Parc Westerkogge verkleind naar 80 meter. De vraag is: wist de raad bij het vaststellen van de Startnotitie dat de 200 meter onhaalbaar zou zijn? En wist het college dat?

### **Rapport 'Markttoets' (STEC Groep) achtergehouden**

#### *Documenten*

- 18 Rapport Markttoets door STEC Groep aan Projectgroep Jaagweg, juni 2007
- 19 Uitspraak RvS 200802426/1, 7 januari 2009
- 20 Raadsagenda, 11 juni 2007

Van het rapport Markttoets is alleen de samenvatting openbaar gemaakt en voorgelegd aan de raadsleden (zie raadsagenda). De rest van het rapport is pas in april 2009 openbaar gemaakt, na de vaststelling van het milieueffectrapport. Tijdens een voorlichtingsbijeenkomst op 26 mei 2009 meldde de heer Cozijnsen van het Ontwikkelingsbedrijf NHN dat het niet-verstrekken van het rapport een bewuste keuze is geweest. De raad is dus willens en wetens onjuist geïnformeerd. College en ambtelijke staf van Koggenland zijn wel op de hoogte geweest van de inhoud, omdat zij zitting hadden in de projectgroep Jaagweg, opdrachtgever van het rapport.

Uit het rapport bleek dat volgens het geldende TM-scenario voor geheel West-Friesland slechts 11 ha nodig was tot 2020 (bijlage, p. 20). STEC rekende alle behoefte van Hoorn en Koggenland toe aan Distriport; er bleef niets over voor 't Zevenhuis of andere Hoornse terreinen (p. 21). De raming van 60 tot 90 ha was verder opgepimpt met niet-onderbouwde bovenregionale vraag in de logistieke sector en een forse ijzeren voorraad (p. 22). Ook werd in deze bijlagen reeds gewaarschuwd voor overaanbod in West-Friesland: er zat toen al 207 ha nieuw bedrijventerrein in de pijplijn (p. 30). Maar de onderbouwing van dit rapport bleef jarenlang in een la op het gemeentehuis in Koggenland.

## **Convenant Bedrijventerreinen niet voorgelegd aan de raad**

### *Documenten*

- 21 Convenant Bedrijventerreinen 2010-2020, 27 november 2009
- 22 Brief VNG aan leden, 6 augustus 2009
- 23 Brief Koggenland, 28 september 2010 met antwoordformulier VNG
- 9 Nota zienswijzen en wijzigingen bestemmingsplan Distriport Noord-Holland, zonder datum

### *Toelichting*

In het Convenant Bedrijventerreinen 2010-2020 komen Rijk, provincies en gemeenten diverse afspraken overeen omtrent zuinig ruimtegebruik, actuele behoefte-ramingen, vraag uit de markt, etc. De VNG heeft de gemeenten gevraagd om instemming met het Convenant (zie brief VNG). B&W hebben ingestemd, maar het voorbehoud gemaakt dat 'ruimtelijke plannen die zijn opgestart binnen het bestaande beleid maar nog niet onherroepelijk zijn, gerespecteerd worden' (zie brief Koggenland). Dit is niet aan de gemeenteraad voorgelegd, hoewel de brief van de VNG nadrukkelijk ook aan de gemeenteraad is gericht. In het bestemmingsplan Distriport – februari 2010 - wordt dit Convenant niet genoemd. In het Convenant is zo'n voorbehoud voor 'plannen in de pijplijn' niet gehonoreerd.

Ook over de toepassing van de SER-ladder – onderdeel van het Convenant – worden de raadsleden op het verkeerde been gezet. In de Nota Zienswijzen en wijzigingen 1.18 wordt gesteld dat Distriport geen solitair bedrijventerrein zou zijn. Dat is natuurlijk onjuist; het terrein grenst immers niet aan een bestaand terrein en is dus wel solitair. Dat Distriport 'bundeling of concentratie van lokaal en regionaal niveau mogelijk zou maken', heeft niets te maken met wel of geen solitair terrein. De Toelichting van het bestemmingsplan geeft op p. 42 een soort beschrijving van de SER-ladder. De motivering waarom men komt tot de laatste trede van de SER-ladder (een nieuw terrein op een nieuwe locatie), is echter onduidelijk en niet hard gemaakt. Niet duidelijk is ook waarom de 'bestaande bedrijventerreinen binnen de gemeente Koggenland en de regio niet zijn toegerekend op de vestiging van bedrijven in de sector transport en logistiek'. De raadsleden worden op deze manier onjuist geïnformeerd over de bindende afspraken – toepassing van de SER-ladder conform het Convenant - die de raadsleden – via de VNG – zelf met de Minister maakten. Na ondertekening van het Convenant had de raad het bestemmingsplan Distriport niet meer kunnen goedkeuren. Maar men deed het wel.

10. Op welke momenten, in welke fasen en in welke hoedanigheid is het college gedurende het procesverloop betrokken geweest bij de plannen met betrekking tot het bedrijventerrein Distriport?

**Koggenland lid van stuurgroep en projectgroep Distriport**

De voorbereiding van het bestemmingsplan Distriport werd begeleid door een stuurgroep en een projectgroep. In de stuurgroep zaten de verantwoordelijk gedeputeerde (T. Hooijmaijers), de verantwoordelijk wethouder van Koggenland (J. Wijnker) en vertegenwoordigers van de drie projectontwikkelaars. In de projectgroep waren ambtelijke vertegenwoordigers betrokken van provincie en gemeente (o.a. M. Neefjes, H. Mels). De besprekingen van de projectgroep vonden wekelijks op donderdagochtend plaats op het kantoor van De Peijler Vastgoed in Scharwoude.

Het college en de ambtelijke staf zijn dus van het begin af aan inhoudelijk nauw betrokken geweest bij de ontwikkeling van de plannen voor Distriport.

14. Is er van deze procedure - van de totstandkoming van het bestemmingsplan Distriport - afgeweken en zo ja in welke mate, in welke vorm en om welke redenen en is de raad tijdig en volledig hiervan in kennis gesteld?

**Raad niet op de hoogte van splitsing in plandeel A en B**

*Documenten*

- 24 Brief Koggenland aan Raad van State, 7 december 2011
- 25 E-mail H. Mels aan raadsleden, 5 januari 2012

*Toelichting*

Vlak voor de zitting bij de Raad van State werd namens de gemeenteraad aan de Raad van State voorgesteld eventueel het bestemmingsplan te splitsen in een plandeel A en B en alleen plandeel A goed te keuren. Het gevolg daarvan was dat het bebouwd oppervlak werd verkleind tot ongeveer 65 ha in plaats van 78 ha. De raadsleden waren daarvan niet vooraf op de hoogte gesteld. Zij stelden daar achteraf vragen over die door H. Mels op 5 januari 2012 beantwoord werden.

Deze fasering is een belangrijke wijziging van het plan die aan de raad voorgelegd zou moeten worden. De raad heeft echter niet de gelegenheid gehad om zich uit te spreken over de wenselijkheid van deze splitsing en de consequenties ervan, bijvoorbeeld voor de financiële haalbaarheid, de zichtlocaties, de calamiteitenontsluiting en de waterberging.



## 15. Heeft het college gehandeld binnen de kaders die door raad zijn gesteld bij de totstandkoming van het bedrijventerrein Distriport?

### Ondertekening bijlage 1 van Afsprakenkader in strijd met raadsbesluit 11 juni 2007

#### *Documenten*

- 13 Raadsvoorstel en notulen raadsvergadering, 11 juni 2007
- 26 Afsprakenkader + side letter, 20 juni 2007
- 27 Verklaring gemeente, bijlage 1 bij Afsprakenkader

#### *Toelichting*

Op 11 juni 2007 besloot de gemeenteraad niet financieel te participeren in het project, maar alleen 'een nader onderzoek in te stellen naar een juridische vorm van samenwerking tussen gemeente, Ontwikkelingsbedrijf en ontwikkelaars' (raadsvoorstel en notulen raadsvergadering 11 juni 2007). De gemeenteraad koos daarmee voor een terughoudende opstelling in het project Jaagweg en gaf het college een zeer beperkte opdracht mee (zie ook vraag 7).

Ruim een week later, op 20 juni 2007, ondertekende wethouder Wijnker echter de bijlage 1 bij het Afsprakenkader, waarin concrete en verstrekkende afspraken werden gemaakt. Daarin verplichtten de gemeente **en haar organen** zich onder andere om 'publiekrechtelijke medewerking te verlenen aan de verdere ontwikkeling **en realisering** van het bedrijventerrein c.a. Jaagweg ' en om 'in voorkomend geval toepassing zullen geven aan de inzet van het grondverwervings- en/of kostenverhaalsinstrumentarium'.

Met deze handtekening verplichtte de wethouder zowel het college als de raad (immers: haar organen) om medewerking te verlenen aan de ontwikkeling en realisering van het bedrijventerrein. Ook zegde hij hiermee toe, als daartoe een verzoek zou komen van de projectontwikkelaars, de gronden te zullen onteigenen. Hij deed deze belofte terwijl de projectontwikkelaars juist op dat moment via het Afsprakenkader alle door hen verworven gronden overdroegen aan de provincie om ze fiscaal bouwrijp te laten maken.

Deze afspraken gingen veel verder dan waartoe de gemeenteraad ruim een week eerder, op 11 juni 2007, had besloten. De wethouder trad daarmee buiten het mandaat dat de gemeenteraad had gegeven. Bovendien is dit Afsprakenkader niet aan de raad voorgelegd.

## 16. Loopt de gemeente Koggenland op grond van eerder gemaakte afspraken / toezeggingen enig financieel risico bij het wel of niet doorgaan van bepaalde (toekomstige) ontwikkelingen?

### Risico bijdrage van 6,5 mln voor Westfrisiaweg

#### Documenten

- 28 Realisatieovereenkomst Westfrisiaweg, bijlage 3
- 29 Raadsvoorstel 10.07645 d.d. 13 december 2010
- 30 Email gedeputeerde Post aan stuurgroepleden d.d. 16 december 2010
- 31 Brief GS aan Koggenland d.d. 28 oktober 2009 (2009-63729)
- 32 Borgovereenkomst
- 33 Grondverkoopovereenkomst

#### Toelichting

In motie 8-32 bij het provinciale streekplan 2004 werd geregeld dat de ontsluiting van het bedrijventerrein op de N23 en A7 door het project zelf betaald moest worden (zie ook vraag 5). Dat is omgezet in een afspraak om 6.5 miljoen euro uit de exploitatie van Distriport toe te rekenen aan de begroting van de aan te leggen de Westfrisiaweg (N23).

Wethouder Wijnker tekende op 26 oktober 2010 het regioakkoord N23 Westfrisiaweg (handelend op last van collegebesluit 24-8-2010) en zegde namens Koggenland € 8.451.565 toe (bijlage 3 bij Realisatieovereenkomst). De gemeenteraad van Koggenland ging op 13 december 2010 akkoord met een gemeentelijke bijdrage van € 1.951.565,00 (raadsvoorstel 10.07645). Dit bedrag is inclusief de bijdrage van het bedrijfsleven. Het raadsvoorstel vermeldt dat de gemeentelijke bijdrage onlosmakelijk is verbonden aan het definitief ontwikkelen van het bedrijventerrein Jaagweg en verwijst naar brief 2009-63729 d.d. 27 oktober 2009 van de provincie. In deze brief staat echter dat de bijdrage 'in mindering zal worden gebracht op de bijdrage die uw gemeente dienaangaande voor de Westfrisiaweg aan de provincie moet betalen inzake de realisatie van het totale project binnen uw gemeente'. Een email van gedeputeerde Post aan de leden van de stuurgroep Westfrisiaweg bevestigt dat: 'Ik kan u meedelen dat de gemeente Koggenland gewoon zal voldoen aan haar verplichting om deze € 8,5 miljoen in te brengen in het project.'

De Grondverkoopovereenkomst (artikel 2.2, p. 6) regelt dat het bedrag van 6,5 miljoen pas door de projectontwikkelaars betaald wordt nadat: de aansluiting van het bedrijventerrein op de A7 is voltooid, en de bouw kavels op het bedrijventerrein zijn uitgegeven, en tenminste 52% van de 150 ha (= 78 ha) gebruikt kan worden voor het uitgeven van bouw kavels. Dit kan inmiddels niet meer gerealiseerd worden omdat het plangebied door de uitspraak van de Raad van State is ingeperkt tot 65 ha. De bijdrage van Distriport aan de Westfrisiaweg is daardoor zeer twijfelachtig.

Uit de Borgovereenkomst (artikel 1.1, p. 4), blijkt dat een eventuele boete die het project moet betalen vanwege mogelijke staatssteun (side letter regelt terugvloeiende overheids geld naar project) in mindering kan worden gebracht op het bedrag dat wordt betaald voor de N23. Deze afspraak verhoogt het risico voor Koggenland nog verder.

Volgens de gemeente is met de provincie afgesproken dat 'indien Distriport niet wordt aangelegd' de provincie de betaling overneemt. Deze afspraak staat – voor zover wij weten – echter nergens bindend op papier. Bovendien: wat gebeurt er als Distriport wél wordt aangelegd en de projectontwikkelaars – met de Grondverkoopovereenkomst in de hand - deze bijdrage niet of niet geheel willen betalen? Blijft Koggenland dan de betalende partij?

## **Risico claims projectontwikkelaars 9,5 miljoen**

### *Documenten*

- 27 Verklaring gemeente, bijlage 1 bij Afsprakenkader, 20 juni 2007
- 26 Afsprakenkader + side letter, 20 juni 2007
- 16 Onderzoek mogelijkheden duurzame ontwikkeling bedrijventerrein Jaagweg, samenvatting en conclusies, juni 2005, provincie Noord-Holland

### *Toelichting*

In juni 2007 ondertekende wethouder Wijnker een verklaring waarin alle gemeentelijke organen (ook de gemeenteraad) zich ertoe verplichtten ervoor te zullen zorgen dat Distriport ontwikkeld en gerealiseerd wordt.

De wethouder tekende deze verklaring, namens het college, al vèr voordat de inspraak over bedrijventerrein Jaagweg/Distriport gestart was en heel ver voor het raadsbesluit op 8 februari 2010. B&W verplichtte zich dus tot realisatie van Distriport op een moment dat dat nog niet kòn. Koggenland zat daarmee aan de projectontwikkelaars vast.

Als Distriport er niet komt, kan de gemeente dus een claim verwachten van ongeveer 9,5 miljoen. Dat is de grootte van het door de projectontwikkelaars verwachte rendement, namelijk 10% (Afsprakenkader, art. 2.2) over de geraamde kosten van 95 miljoen (Onderzoek mogelijkheden duurzame ontwikkeling, 2005). Wethouder Wijnker heeft tijdens de commissievergadering waarin het bestemmingsplan Distriport besproken werd (18 januari 2010) zelfs gewaarschuwd voor claims van de ontwikkelaars. Kortom: bij het afketsen van Distriport is het risico op een extra strop van 9,5 miljoen erg groot.

Punten die niet onder een onderzoeksvraag zijn onder te brengen, maar wel van belang zijn voor een goed begrip van de rechtmatigheid.

#### **Onderbouwing opmerking bij Raad van State over concrete behoefte 30-35 ha ontbreekt**

##### *Documenten*

- 34 Transcript gespreksfragment inzake behoefte van 30 tot 35 ha ter zitting bij Raad van State op 19 december 2011
- 7 Nieuwsbrief Nut en noodzaak, 6 april 2013

##### *Toelichting*

Tijdens de zitting bij de Raad van State vroeg een van de staatsraden of er concrete belangstelling vanuit de markt is voor Distriport en hoe groot die belangstelling is. De heer B. Borgers (Zeeman Vastgoed) reageerde namens de gemeenteraad. Hij hield een wat mistig verhaal, maar gaf uiteindelijk als antwoord op de vraag: 30 tot 35 ha.

Dat lijkt een zeer boude uitspraak van de gemeenteraad, zeker omdat er geen goed behoefteonderzoek is gedaan en er in omgeving vele hectares bedrijventerrein onverkoopbaar zijn (zie Nieuwsbrief Nut en noodzaak van Distriport). Dit gegeven werd ter zitting niet concreet onderbouwd en ook na afloop is er door de gemeenteraad geen onderbouwing of toelichting op gegeven. Het is de vraag of deze uitspraak die door de gemeenteraad werd gedaan, juist is. Als deze uitspraak niet-onderbouwd blijft en mogelijk zelfs niet juist is, dan is wellicht de Raad van State onjuist geïnformeerd. De uitspraak van de Raad van State over het bestemmingsplan Distriport geeft een rechtmatigheidsstatus aan het plan. Echter, als die status is verkregen op basis van onjuiste informatie, wat doet dat dan met de rechtmatigheid van de uitspraak?

#### **Systematisch: Distriport op laatste moment in plannen geschoven: streekplan 2004, OWO-visie, regionale bedrijventerreinvisie**

##### *Toelichting*

Bij zowel het provinciale streekplan 2004 als de intergemeentelijke OWO-visie als de regionale bedrijventerreinvisie was Distriport niet in de conceptversie opgenomen, maar werd het na de sluiting van de inspraak alsnog in de definitieve versie verwerkt. Een goed bestuurder kan het concept echter niet zonder valide argumenten wijzigen. Je zou verwachten dat controlerende organen daar kort metten mee maken. In (Wester-)Koggenland is dat niet het geval.

#### **Provincie grijpt niet in bij afwijking van provinciale verordening**

##### *Toelichting*

Op diverse momenten in de procedure zijn zaken niet verlopen conform de Provinciale Verordening 2009. Het beeldkwaliteitsplan is niet gelijktijdig met het bestemmingsplan vastgesteld en dat is strijdig met art. 2 lid 2 van de PRV.

Ook is niet voldaan de rood-aan-rood-verplichting die de PRV oplegt. Op de tekening bij de PRV 2009 grenst Distriport wel aan stedelijk gebied, namelijk het dagrecreatiegebied van Hoorn dat grenst aan de A7. Daarmee zou wel voldaan zijn aan de rood-aan-rood-verplichting. Deze tekening komt echter niet overeen met de werkelijkheid en niet met de kaarten bij het gemeentelijk bestemmingsplan Landelijk Gebied.

In de PRV van 2010 is dit rechtgezet; daarin wordt vermeld (toelichting op artikel 9 en 10): "Wat is dus niet in BBG (bestaand bebouwd gebied) opgenomen: (...) 6. Groenvoorzieningen (dagrecreatierreinen, campings, sportvelden, golfbanen e.d.) met geen of nauwelijks feitelijk aanwezige of o.g.v. bestemmingsplan geprojecteerde bebouwing aan de randen van stedelijk

gebied, ook al lagen deze binnen de rode contour/bestaand stedelijk gebied o.g.v. de streekplannen NHZ of NHN". En op de kaart bij deze PRV staat de notitie dat de tekst in de Verordening leidend is voor de begrenzing. Kortom: volgens de PRV 2010 is het dagrecreatiegebied tussen de A7 en de spoorlijn dus geen bestaand stedelijk gebied. Dan is er dus niet voldaan aan de rood-aan-rood-verplichting.

De provincie greep niet in bij deze overtredingen van haar PRV. Waarom? Welke consequenties heeft dat voor de rechtmatigheid?

### **NHD-artikel: 60 mille voor Hooijmaijers**

#### *Documenten*

- 35 Noord-Hollands Dagblad 'Rap 60 mille na 'ja' Hooijmaijers', 13 oktober 2012

#### *Toelichting*

Het NHD berichtte op 13 oktober 2012 dat uit de tenlastelegging bij het strafproces dat wordt voorbereid tegen oud-gedeputeerde Hooijmaijers blijkt dat deze bijna € 60.000 ontving als 'provisie voor het regelen van de financiering van de gronden Jaagweg 1 te Koggenland'. Hij ontving dit bedrag op 15 juli 2007, bijna een maand nadat de handtekeningen onder het Afprakenkader, bijlage 1 en de side letter werden gezet.

In januari 2004 stelt de gemeente Wester-Koggenland het concept van de OWO-structuurvisie vast. *De gemeente is een groene zone tussen HAL en HES en de visie scheidt geen ruimte voor regionale bedrijvigheid.*

Diezelfde maand wordt het ontwerp streekplan Noord-Holland Noord gepresenteerd en tot genoegen van de meeste inwoners van Berkhout blijkt dat het omstreden regionale bedrijventerrein, gepland in het gebied De Leekerlanden binnen de gemeente Berkhout, niet in het plan is opgenomen. Het omstreden gebied is aangemerkt als landschapspareel en loopt door tot aan de N 243, de provinciale weg. En dat is logisch want dat gebied is een onderdeel van de zogenaamde otterzone (Groene Wegen 1999). In 2002 is begonnen met het oplossen van de knelpunten die in deze zone zaten. Daarna is de zone formeel opgeleverd. De betrokkenen werden uitgenodigd voor een kopje koffie en met een busreis langs de route is dit werk afgesloten. De zone wordt aangegeven op kaart 107 d.d. 1 januari 2007.

11 februari 2004

De gemeente Wester-Koggenland verstuurt een brief aan Provinciale Staten te Haarlem waarin zij haar tevredenheid over het ontwerp streekplan uitsprekt. De gemeente wil absoluut geen regionale bedrijvigheid..

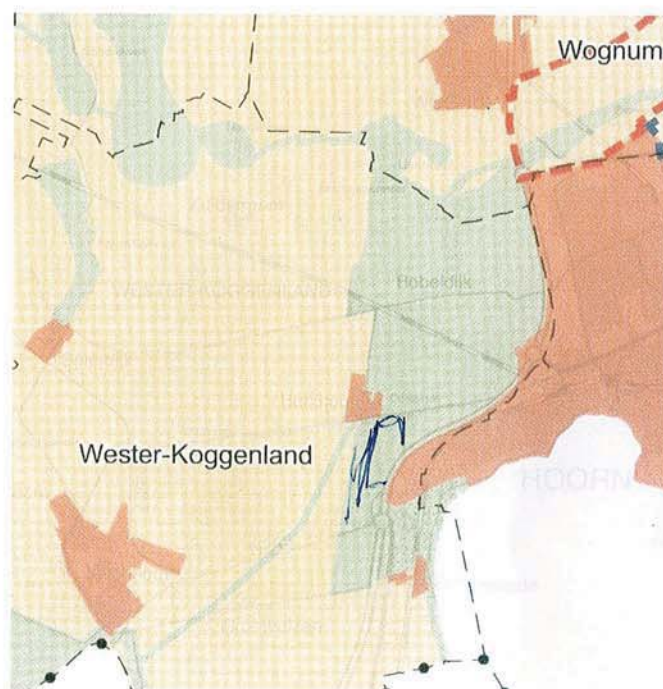
4 april 2004

De gemeente Wester-Koggenland en de gemeente Obdam ondertekenen een fusieconcept. Hierin wordt uitgesproken dat beide gemeenten in de nieuw te vormen gemeente geen grootschalig bedrijventerrein wensen.

3 mei 2004

De gemeente Wester-Koggenland verstuurt een brief aan GS waarin zij de ontwikkeling van Jaagweg "bespreekbaar" maken. Er wordt gesproken over additionele ruimte die moet worden gevonden, waarbij de locatie tussen Avenhorn en de A7 als zoekgebied zal worden betrokken. Maar als we op de kaart uit het conceptplan kijken, ligt de zoekruimte elders en komt Jaagweg/Distriport midden in de LANDSCHAPSPAREL te liggen.

Bron: brief gemeente Wester-Koggenland aan PS d.d. 3 mei 2004





Stichting & Belangengroep Berkhout is Boos  
T.a.v. A. Wood-de Haas  
Westeinde 256  
1647 ML BERKHOUT

Middenhof 2 | De Goorn  
www.koggenland.nl



U13.001731

DATUM 18/2/2013  
ONDERWERP verzoek om documenten

Geachte mevrouw,  
Naar aanleiding van uw verzoek om toezending van documenten d.d. 3 februari 2013 (ontvangen 4 februari 2013), delen wij u het volgende mee.

In uw verzoek verwijst u naar de Kogge Express van 16 januari 2013 waarin melding wordt gemaakt van afspraken tussen de gemeente Koggenland en de provincie over de betaling van de bijdrage voor de N23.

U vraagt naar de documenten waarin deze afspraak is bevestigd.

Bij brief van 2 februari 2010 hebben wij u onder andere toegestuurd de brief van de provincie d.d. 27 oktober 2009 met betrekking tot de afspraken tussen de provincie en de ontwikkelende partijen aangaande de bijdrage vanuit Distriport voor de Westfriisaweg. Ongetwijfeld bent u ook op de hoogte van de statenvragen hierover d.d. 5 juli 2011 (2011/64) en de beantwoording van Gedeputeerde Staten. Voor de volledigheid zijn deze documenten bijgevoegd.

Voor zover wij kunnen nagaan heeft de Kogge Express zich bij het artikeltje gebaseerd op de stukken voor de Commissie Middelen van 22 januari 2013. Het betreffende stuk treft u hierbij aan.

Met vriendelijke groet,  
Burgemeester en wethouders van Koggenland.  
Namens dezen,

Dit document is digitaal ondertekend

Hans Mels  
Adjunct-directeur

Postadres  
Postbus 21 | 1633 ZG Avenhorn

Telefoon  
(0229) 54 84 00

Fax  
(0229) 54 84 84

E-mail  
info@koggenland.nl

Bankrekening  
BNG 28.51.28.175

## MEMO

Aan: Commissie Middelen  
Van: Hans Mels  
Datum: 3 januari 2013  
Onderwerp: Betalingsregeling gemeentelijke bijdrage  
Westfrisiaweg (N23)



D12.005085

### Inleiding

Nadat de gemeenteraad op 17 december 2007 instemde met het Regioakkoord Westfrisiaweg is hard gewerkt aan de opstelling van de Realisatieovereenkomst Westfrisiaweg, waarin de belangen van de gemeente, alsmede de betaling/dekking van de gemeentelijke financiële bijdrage aan dit project, afdoende zouden worden vastgelegd.

Zoals bekend is voor Koggenland in het Regioakkoord een eenmalige gemeentelijke bijdrage van € 8.451.565,- (prijspeil 1 januari 2008) opgenomen.

Met de ontwikkelaars van Distriport NH en de provincie Noord-Holland is overeengekomen dat van dit bedrag € 6.500.000,- rechtstreeks door de ontwikkelaars aan de provincie wordt betaald. Mocht Distriport om wat voor reden dan ook geen doorgang vinden, dan is de provincie zelf verantwoordelijk voor dit bedrag.

Voor de gemeente resteert daarom de betaling van een bedrag van € 1.951.565,- (prijspeil 1 januari 2008). Met dit gegeven is op 13 december 2010 door de gemeenteraad ingestemd met de Realisatieovereenkomst Westfrisiaweg en is krediet tot dit bedrag beschikbaar gesteld.

### Uitvoering Realisatieovereenkomst

Zowel in het Regioakkoord als in de Realisatieovereenkomst zijn afspraken opgenomen over de indexering van de gemeentelijke bijdrage en de wijze van betaling.

De indexering vanaf 1 januari 2008 wordt toegepast naar het moment van betalen door de gemeente op basis van de CBS prijsindex voor Grond-, Weg- en Waterbouw, de GWW-Totaal index.

Over de wijze van betaling is opgenomen, dat in principe per datum van ondertekening van de Realisatieovereenkomst de bijdrage door de provincie opeisbaar is, maar dat de provincie de bereidheid heeft betaling op latere tijdstippen te aanvaarden. Uiteraard geldt dat betaling uiterlijk bij oplevering moet hebben plaatsgevonden.

In verband met het contracteren van de aannemer van het complete project, alsmede de financiering en dekking door de provincie van de benodigde gelden, hebben wij overleg gevoerd over het voor onze gemeente meest voordelige betalingsritme van onze bijdrage.

Werkzaamheden (wensen) die buiten de scope van het project vallen, zoals bijvoorbeeld een extra aansluiting ten behoeve van de toekomstige woonwijk Tuindersweijde te Obdam of een fietstunnel nabij Wogmeer, vallen buiten het overleg over de betaling van de verschuldigde gemeentelijke bijdrage. Deze (extra) werkzaamheden worden immers – bij opdracht – afzonderlijk bij de gemeente in rekening gebracht.

### Betalingsregeling

Zoals vermeld vindt vanaf 1 januari 2008 indexering plaats. Onze bijdrage zou per 1 juli 2012 zijn gestegen naar € 2.201.888,- en bij een gemiddelde stijging met 3% van de GWW-index over de periode 2012-2017 loopt dat bedrag op naar € 2.571.315,-.

We hebben daarom de mogelijkheden die we hebben om relatief goedkoop geld aan te trekken afgezet tegen die geprognoseerde stijging van de GWW-index en daaruit de conclusie getrokken dat betaling op korte termijn het meest voordelig is.



Omdat we echter ook enige (financiële) grip willen houden op de uitvoering van het project en de daarin gemaakt afspraken, hebben we besloten de volgende betalingsafpraak met de provincie te maken:

- a. 1<sup>e</sup> termijnbetaling 80% van de oorspronkelijke bijdrage + index in maart 2013;
- b. 2<sup>e</sup> termijnbetaling 20% van de oorspronkelijke bijdrage + index bij oplevering werk in Koggenland

Dit betekent dat we in maart 2013 een bedrag van ongeveer € 1.754.146,- zullen overmaken.

Dit bedrag brengen we ten laste van het krediet dat u op 13 december 2010 ter beschikking heeft gesteld.

Het restantbedrag, waarvan we de hoogte nu inschatten op € 504.599,-, zullen we betalen bij oplevering van het complete werk (planning 2017), voor zover dat is gelegen binnen Koggenland. Het betekent op dat moment dat we u aanvullend krediet zullen vragen tot ongeveer € 307.180,- hetgeen ten laste wordt gebracht van de reserve Dorpsuitleg.

Burgemeester en wethouders van Koggenland.

Haarlem, 5 juli 2011

2011 | 64

VRAGEN

**Onderwerp: Vragen van de heren G.A.L. van Unnik, D.J. van der Sluijs en mevrouw C.H. Bot-Koeman (PVV)**

De voorzitter van Provinciale Staten van Noord-Holland deelt u overeenkomstig het bepaalde in artikel 45 van het Reglement van Orde voor de vergaderingen en andere werkzaamheden van provinciale staten mede, dat op 22 juni 2011, door de leden van provinciale staten de heren **G.A.L. van Unnik, D.J. van der Sluijs** en mevrouw **C.H. Bot-Koeman**, de volgende vragen bij gedeputeerde staten zijn ingekomen.

**Inleiding:**

Uit het persbericht 'provincie neemt regie in Distriport' van 20 juni 2011 vernemen wij dat de provincie Noord-Holland zelf de uitvoering van het project Distriport ter hand neemt. De provincie heeft besloten de samenwerking met de projectontwikkelaars bij de ontwikkeling van het nieuwe bedrijfsterein Distriport per direct te beëindigen.

Factueel gaat de provincie nu zelf als projectontwikkelaar optreden. Het gevolg van deze beslissing is dat de provincie nu ook alle risico's draagt van de totstandkoming van dit bedrijventerein.

Iets soortgelijks dreigde zich voor te doen bij het plan Wieringerrandmeer. Hier haalde de provincie zelf een streep door de plannen toen de investeerders het lieten afweten. Volgt nu dan het Distriportdebatte met alle kosten vandienvoor de hardwerkende Noord-Hollander?

**Vragen:**

- 1 Uit het krantenartikel in het N.H. Dagblad van 22 juni 2011 blijkt dat de projectontwikkelaars het onbegrijpelijk vinden dat de provincie de samenwerking eenzijdig heeft beëindigd. Klopt deze stelling dat de provincie de samenwerking eenzijdig heeft stop gezet en zo nee, welke visie heeft u hierin?
- 2 Kunt u aangeven waarom de provincie als eerste de gronden heeft aangekocht en kunt u aangeven wat het de provincie heeft gekost om de 112 ha grond aan te kopen?
- 3 Uit uw persbericht constateren wij dat de projectontwikkelaars de grond volgens een grondverkoopovereenkomst uit 2008 zouden overnemen. Welke concrete afspraken zijn er in deze overeenkomst gemaakt? Is deze overeenkomst in zijn geheel openbaar en zo niet, kunt u de wel openbare gedeelten aan PS verstreken? Zo nee, waarom niet?
- 4 Waaruit bestaat de fiscale bouwrijpheidseis?
- 5 Wat precies is er met de bij de plannen betrokken projectontwikkelaars afgesproken?
- 6 Tot welke kerntaak van de provincie behoort het ontwikkelen van industrieterreinen?
- 7 Waarom stelt de provincie met Koggenland in gesprek te zijn om het project Distriport te realiseren zonder de ontwikkelaars, terwijl de gemeente altijd heeft benadrukt geen partij te zijn in de ontwikkeling en dat ook niet te willen?
- 8 In hoeverre draagt de gemeente Koggenland zelf maximaal 1,9 miljoen bij van de bijna 8,5 miljoen euro aan de plaatselijke opwaardering van de Westfrisiaweg (N23)?
- 9 Heeft de provincie Noord-Holland van de gemeente Koggenland het risico overgenomen voor wat betreft de ontbrekende opbrengst van 6,5 miljoen euro voor de aanleg van de N32 uit de ontwikkeling van Distriport? Zo niet, waar komt de resterende bijdrage voor de aanleg van de N32 dan vandaan?
- 10 Tekenend hier de contouren af van een nieuwe 'Wieringerrandmeer-debatte', waarbij het nu niet de investeerders zijn die het laten afweten maar de provincie, die als 'projectontwikkelaar' juist de marktpartijen uitsluit?

- 11 In welke mate is het nu de provincie, die alle risico's draagt van de totstandkoming van het duurzame bedrijventerrein?
- 12 Minister Schultz van Hagen van infrastructuur en milieu heeft uitgerekend Distriport eind vorig jaar aangewezen als een van de zes proefprojecten voor private investeringen in het land. Ondermijnt de provincie hier niet het beleid van de rijksoverheid? Zo nee, waarom niet?
- 13 Wat vinden GS van de uitlatingen van cvdK Remkes in de media enige maanden terug dat hij er vanuit gaat dat Distriport er komt. Waarop baseerde volgens cvdK Remkes dit? Is de cvdK inmiddels van standpunt veranderd en waarom?
- 14 Bent u het met ons eens dat er altijd een verbinding was gemaakt tussen de aanleg van de West-Frisiaweg en de realisatie van Distriport N.H. Zo ja is het in dat kader niet verstandig eerst te wachten tot de West-Frisiaweg is gerealiseerd?
- 15 Indien de verbinding tussen aanleg van de West-Frisiaweg en realisatie van Distriport N.H. inderdaad bestaat, kunnen we er dan van uitgaan dat financiering van de West-Frisiaweg geheel rond is? Kunt u aangeven hoe u precies de West-Frisiaweg heeft gefinancierd?
- 16 Klopt het dat één van de projectontwikkelaars mede eigenaar is van ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland Noord, dat weer mede eigenaar is van de provincie? Bent u het met ons eens dat een dergelijke vermenging van commerciële belangen met overheid, in dit kader risicovol is? Zo ja, waarom bent u deze constructie aangegaan?
- 17 Kunt u aangeven wat er gebeurt met de aandelen welke o.a. in handen zijn van de projectontwikkelaars?
- 18 Kunt u uitsluiten dat de provincie N-H. schadeclaims, of anderszins rekeningen voor gestelde geleverde diensten, van gemeenten en/of van projectontwikkelaars ontvangt? Zo nee, hoe hoog zouden dergelijke rekeningen of schadeclaims kunnen zijn?

**Link:**

<http://www.noord-holland.nl/web/Actueel/Nieuws/Artikel/Provincie-neemt-regie-in-Distriport.htm>

<http://www.distriportnh.nl/news/?v=2&id=32&cid=1>

[http://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.9927.PVNH204020100003-0001/vb\\_NL.IMRO.9927.PVNH204020100003-0001.pdf](http://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.9927.PVNH204020100003-0001/vb_NL.IMRO.9927.PVNH204020100003-0001.pdf)

**Ons antwoord aan provinciale staten luidt als volgt:****Algemeen**

Gedeputeerde Staten hebben op 14 juni 2011 besloten niet langer met de partijen Zeeman, De Peyler, het Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland Noord en de Distriport CV het project Distriport uit te voeren. De provincie bezit circa 112 hectare van de geplande 150 hectare in het gebied. De provincie is sterk voorstander van de ontwikkeling van dit gebied tot een groen bedrijventerrein met een bovenregionale, regionale en lokale functie. De provincie zal nu onderzoeken hoe het geplande bedrijventerrein gerealiseerd kan worden.

- 1 Het klopt dat de provincie de samenwerking eenzijdig heeft stopgezet. GS hebben hiertoe besloten op 14 juni 2011. Hier is een proces aan vooraf gegaan waarbij de provincie met brieven van 28 januari 2010 en 16 juli 2010 de Distriport CV gemaand heeft, GS op 21 september 2010 besloten hebben vast te houden aan de afspraken in de borgovereenkomst en de grondverkoopovereenkomst, nog diverse overleggen hebben plaatsgevonden met de ontwikkelaars, GS per brief van 23 februari 2011 de ontbinding heeft ingeroepen van art. 2.1 van de Grondverkoopovereenkomst, GS per brief van 28 maart 2011 een 'laatste' aanbod heeft gedaan aan de ontwikkelaars en GS op 15 april 2011 nog twee opties voorgelegd hebben aan de ontwikkelaars. Deze twee opties zijn afgewezen door de ontwikkelaars die vervolgens met een 'creatief voorstel' kwamen waarbij de provincie niet meer het recht van eerste hypotheek op de grond zou behouden. Over dit laatste voorstel is dan ook geen overeenstemming bereikt. GS hebben dus allerm minst lichtvaardig besloten om het project Distriport niet meer met de betrokken ontwikkelaars uit te voeren.
- 2 De Peyler en Zeeman hebben de gronden als eerste aangekocht. Afsproken is dat de provincie de 112 hectare tijdelijk zou overnemen van De Peyler en Zeeman om deze vervolgens na fiscaal bouwrijp maken weer terug te leveren. De provincie heeft in totaal circa € 24 miljoen betaald. Teruglevering heeft nog steeds niet plaatsgevonden.
- 3 Volgens de grondverkoopovereenkomst uit 2008 zou na het fiscaal bouwrijp maken door de provincie de teruglevering plaatsvinden aan de Distriport CV waar De Peyler, Zeeman

en het Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland Noord aandeelhouder in zijn. De grondverkoopovereenkomst is openbaar.

- 4 Grond is fiscaal bouwrijp als de grond kwalificeert als bouwterrein in de zin van artikel 11 lid 4 van de Wet op de omzetbelasting 1968. Dat kan bijvoorbeeld door de toegang tot het terrein zodanig te verstevigen dat deze toegang gebruikt kan worden voor toekomstig bouwverkeer. De levering van de grond kan dan belast met omzetbelasting plaatsvinden. In april 2009 was de grond fiscaal bouwrijp.
- 5 Voor de preciese afspraken verwijzen wij hier naar de grondverkoopovereenkomst en de borgovereenkomst die beide verstuurd zijn ten behoeve van de Statencommissie Water, Economie en Bestuur (WEB) op 4 juli 2011.
- 6 Het ontwikkelen van industrieterreinen behoort niet tot de kerntaken van de provincie. Het programmeren van bedrijventerreinen wel.
- 7 GS betrekken de gemeente Koggenland bij de stappen die gezet moeten worden om duidelijkheid te krijgen over het vervolg van het proces.
- 8 De bijdrage van de gemeente Koggenland aan de Westfrisiaweg zal beperkt blijven tot de afgesproken € 1,9 miljoen. Een bedrag van € 6,5 miljoen ten behoeve van de Westfrisiaweg moet komen uit de exploitatie van Distriport.
- 9 Ja.
- 10 Nee. Wij hebben gemeend afscheid te moeten nemen van de ontwikkelaars omdat zij niet bereid bleken de gronden terug te kopen conform de overeenkomsten en omdat hun alternatieve voorstellen het risico voor de provincie groter maakten. Dit besluit heeft gedeputeerde staten in een positie geplaatst waarin nog nadere keuzes gemaakt moeten worden over de rol van de provincie inzake dit project, waarbij vanzelfsprekend PS een belangrijke rol zullen spelen.
- 11 Op dit moment draagt de provincie alle risico's.
- 12 Nee. Het Rijk heeft aan de gemeente Koggenland een subsidie toegekend in het kader van de pilot verzakelijking. Dit staat los van wie nu eigenaar is van de grond.
- 13 De opmerkingen van cvdK Remkes zijn in overeenstemming met de behoefte aan ruimte voor bedrijven, de Structuurvisie Noord-Holland en de vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad.
- 14 Het lijkt ons niet verstandig om eerst de Westfrisiaweg te realiseren en daarna pas het bedrijventerrein aan te leggen omdat de Westfrisiaweg deels gefinancierd wordt uit de exploitatie van Distriport. Het betreft twee zelfstandige projecten die geen inhoudelijke maar wel een financiële relatie met elkaar hebben.
- 15 Ja. Door de tekening van de Realisatieovereenkomst N23 Westfrisiaweg op 26 augustus 2010 door alle partijen is helderheid gekomen in de financiën. De stand van zaken op dit moment is dat het Rijk een financiële bijdrage van € 46,6 miljoen heeft toegezegd, de regio zelf € 69 miljoen bij elkaar brengt en de provincie Noord-Holland naast de eerder toegekende € 100 miljoen ook de verantwoordelijkheid heeft genomen voor het nog resterende bedrag van € 134,4 miljoen.
- 16 Nee. Het Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland Noord (NHN) is wel één van de ontwikkelaars in Distriport.
- 17 Nee, dit is een zaak van de ontwikkelaars onderling.
- 18 Nee. Iedereen staat het vrij om een schadeclaim in te dienen. De rechter zal hier zo nodig over oordelen.

## 7. Procedure rond afsprakenkader.

Tijdens de raadsvergadering van 11 juni 2007 wordt de voortgang regionaal bedrijventerrein Jaagweg besproken (raadsvoorstel 07.4890).

Tijdens deze vergadering besluit de raad dat het College een onderzoek mag instellen naar "een juridische vorm van samenwerking tussen gemeente, Ontwikkelingsbedrijf en ontwikkelaars" (ad. A van het raadsvoorstel). Ad. B en ad. C worden nadrukkelijk afgewezen. Op 19 juni 2007 wordt namens de wvd. burgemeester mevrouw Sipkes volmacht gegeven aan wethouder J.T. Wijnker om de gemeente Koggenland te "vertegenwoordigen bij het ondertekenen van de "verklaring bij de overeenkomst inzake ontwikkeling en realisering van het bedrijventerrein c.a. Jaagweg te Koggenland".

In deze tekst wordt *niet* gesproken om te ondertekenen namens Koggenland.

Op 20 juni 2007 ondertekent wethouder Wijnker een verklaring (bijlage 1 bij het afsprakenkader inzake de ontwikkeling etc.)

Namens de gemeente verklaart hij:

a. de benodigde publiekrechtelijk medewerking te zullen verlenen aan de verdere ontwikkeling en realisering van het bedrijventerrein.

Op haar website schrijft de gemeente hierover:

*'Deze verklaring, die namens het college is ondertekend door wethouder Wijnker, houdt niet meer in dan het verlenen van medewerking aan het maken van een bestemmingsplan. De gemeenteraad is de enige die tot vaststelling van een bestemmingsplan kan besluiten'.*

In de volmacht van Wijnker wordt verwezen naar het collegebesluit van 19 juni 2007. Het collegebesluit van 19 juni 2007 bestaat niet (brief 10.06898), dit moet het besluit van 14 juni 2007 zijn aldus de gemeente. Maar is dit ook zo? Kan er zo gemakkelijk naar een ander besluit worden verwezen? Is het niet zo dat er gewoon geen collegebesluit is van die datum en ontbreekt het mandaat van het college.

- ***Gaat wethouder Wijnker hier buiten zijn mandaat? Hij heeft toestemming om de gemeente te vertegenwoordigen bij het ondertekenen. De raad heeft op 11 juni slechts toestemming gegeven voor onderzoek naar een juridische vorm van samenwerking.***

b. de wethouder tekent dat in voorkomend geval toepassing te zullen geven aan de inzet van het grondverwerving en/of kostenverhaalinstrumentarium indien partijen en het samenwerkingsverband, dan wel de ontwikkelaars daarom verzoeken.

Op haar website schrijft de gemeente Koggenland hierover:

*'Deze verklaring, die namens het college is ondertekend door wethouder Wijnker, houdt niet meer in dan het verlenen van medewerking aan het maken van een bestemmingsplan. De gemeenteraad is de enige die tot vaststelling van een bestemmingsplan kan besluiten'.*

En

*Het maken van een bestemmingsplan houdt in dat er allerlei vooronderzoeken worden gedaan naar milieueisen, bodemgesteldheid, verkeerssituatie, geluid, natuur, bouweisen etc.*

Het verrichten van vooronderzoeken is niet hetzelfde als instemmen met een procedure rond de grondonteigening. Hier is een contractuele verbinding aangegaan met vergaande gevolgen. In de situatie die nu is ontstaan kunnen de projectontwikkelaars bij de gemeente Koggenland

## GS claimt 14 miljoen schade

Ed Dekker

NHD 16-4-2013

**Haarlem \*** Het bestuur van de provincie Noord-Holland claimt 13,8 miljoen schadevergoeding van twee projectontwikkelaars in de kwestie rond regionaal bedrijventerrein Distriport bij Berkhout. Gedeputeerde Staten hadden al een claim ingediend van bijna 2,3 miljoen euro 'wegens het niet nakomen van afspraken over de voorgenomen ontwikkeling van Distriport'. Dit bedrag is een voorschot. De provincie gaat voor het volledige bedrag.

Dit kondigde VVD-gedeputeerde Jan van Run gistermiddag aan in een vergadering van de statencommissie water, economie en bestuur.

De volledige claim komt op het bordje van de projectontwikkelaars Zeeman en De Peyler, beide te Hoorn. De aanleg van het bedrijventerrein van ruim 100 hectare is een slepende kwestie geworden en lijkt uit te monden in een compleet fiasco. Twee jaar geleden zegde de provincie de samenwerking met Zeeman en De Peyler op. Afspraken over de financiële afwikkeling zouden niet zijn nagekomen. De provincie eiggende zich de gronden toe. Daarop lieten de twee ontwikkelaars beslagen leggen op deze gronden. Ten onrechte, oordeelde de Haarlemse rechtbank mei vorig jaar in een tussenonnis. De rechter doet 15 mei definitief uitspraak, zo is gisteren bekend geworden.

→ Regiovoorzitter:  
GS gaat voor volle pond

## Schadeclaim van 14 mln Distriport

# GS gaat voor volle pond



Ed Dekker  
ed.dekker@hdcmedia.nl

**Haarlem \*** Komt Distriport er definitief niet? Of verkoopt de provincie gronden bij Berkhout aan een andere projectontwikkelaar? Gedeputeerde Jan van Run hield zich gistermiddag in het Haarlemse Provinciehuis op de vlakte. Wel is zeker dat GS met een schadeclaim voor het volle pond gaat.

De VVD'er liet zich in de statencommissie water, economie en bestuur ook niet door Annet Wood van Berkhout is Boos verleiden. Zij stelde indringende vragen over de voortgang van de 'soap' rond het regionale bedrijventerrein van ruim 100 hectare.

### Rechter

Van Run kon weinig zeggen, want de heikele kwestie over al dan niet geschonden afspraken met de projectontwikkelaars Zeeman en De Peyler is nog onder de rechter. De Haarlemse rechtbank wijst op 15 mei definitief vonnis.

De gronden zijn nu eigendom van de provincie. Na de uitspraak dient

GS een claim van 13,8 miljoen euro in bij de twee projectontwikkelaars. De provincie gaat voor 100 procent vergoeding, via een schadestaatprocedure. Ze is al dik negen jaar bezig met het project. Bijna de helft van de geclaimde vergoeding is de afgesproken bijdrage van Distriport voor de Westfrisiaweg.

### Agrariërs

Over de blijvende onzekerheid zei Van Run: „Pas na de volledige afronding van de rechtsgang kunnen wij duidelijkheid geven over de toekomst van Distriport.” Belangenvereniging Berkhout is Boos noemt het 'niet ondenkbaar' dat de landerijen weer worden verkocht aan agrariërs. „Maar dat is niet eenvoudig. Bijna alle agrariërs die er zaten zijn weggekocht.”

Het verzet in Provinciale Staten tegen Distriport groeit, zo bleek gistermiddag. Vol tegen zijn nu GroenLinks, SP, Partij voor de Dieren en 50-plus.

Servaz van Berkum (GroenLinks): „Stop ermee. Er zijn voldoende andere plekken voor bedrijven. Dit project is alleen de ambitie van een paar mensen om geld te verdienen.”

RIGO Research en Advies  
t.a.v. de heer R. de Wildt en de heer G. Keers  
Postbus 2805  
1000 CV AMSTERDAM

Nummer 70	
Datum 23 APR. 2013	
Bestemd voor	Geurt rob
Kopie aan	org. <del>geurt</del> meke

Berkhout, 18 april 2013

P24170

Geachte heren De Wildt en Geurts,

Hierbij de beloofde aanvullingen op het gesprek van 16 april 2013 over de rechtmatigheid van de besluitvorming rond Distriport in Koggenland.

### *Streekplan 2004*

Bijgevoegd is het kaartje dat we u lieten zien uit het concept-streekplan uit 2003. Daarop is het gebied waar Jaagweg/Distriport zou moeten komen ingetekend als 'uitsluitingsgebied' of 'landschapspareel' (Visie tot 2040) (bijlage 1). Het gebied wordt ook doorsneden door de PEHS, nu: ecologische verbindingzone.

Ook passeerde in het gesprek de opmerking 'Jaagweg/Distriport is alleen naar voren gehaald'. Dat refereert aan de door de gemeente geuite stelling dat Jaagweg in het conceptstreekplan stond als reservering voor na 2014 en dat in de definitieve versie alleen die toevoeging 'na 2014' zou zijn verwijderd. Dat is niet juist. In de conceptversie waren de locaties ABC-terrein (bij Wervershoof) en Westfrisia-Noord (nu: Zevenhuis) gekozen als ontwikkelingslocatie. De locatie Jaagweg werd alleen genoemd als mogelijke optie op langere termijn als er meer uitbreidingsbehoefte zou zijn. In de definitieve versie werden het ABC-terrein en Westfrisia-Noord geschrapt en werd Jaagweg genoemd als te ontwikkelen locatie. Dat is een veel grotere wijziging dan alleen 'naar voren halen'.

### *Bijlage 1 bij Afsprakenkader*

Tijdens het gesprek kwam aan de orde of de ondertekening door de wethouder van bijlage 1 bij het Afsprakenkader een inspannings- of resultaatverplichting zou zijn. Naar onze mening kan er geen sprake zijn van alleen een inspanningsverplichting om de volgende redenen:

- er staat geen voorbehoud of clause in tekst, die de inspanningen zou kunnen beëindigen, zoals bijvoorbeeld een uitspraak van de Raad van State. Daardoor is de gemeente op grond van deze afspraken gehouden ook in de situatie dat het bestemmingplan wellicht bij de Raad van State zou stranden, weer opnieuw mee te werken aan een nieuwe versie. Kortom: de gemeente moet net zolang doorgaan totdat er een resultaat is. Dat gaat veel verder dan de door u genoemde een inspanningsverplichting.
- er staat geen formulering als 'zal zich inspannen om...', wat voor de hand zou hebben gelegen als de afspraken inderdaad als inspanningsverplichting zouden zijn bedoeld
- De commissie Schoon Schip heeft aangegeven dat het Afsprakenkader 'meer dan intentionele afspraken' bevat (p. 74). De bijlage vormt onderdeel van het Afsprakenkader.

Kortom: de kwalificatie 'de bijlage kan niet gezien worden als resultaatverplichting' zou naar onze mening onjuist zijn.

### *Risico 6,5 miljoen bijdrage Westfrisiaweg*

De gemeente baseert haar standpunt dat het risico voor de bijdrage uit de exploitatie van Distriport aan de Westfrisiaweg door de provincie wordt genomen, onder andere op de beantwoording van Statenvragen van de PVV (2011-64 d.d. 5 juli 2011) (bijlage 2). GS antwoorden 'Ja' op vraag 6: 'Heeft de provincie Noord-Holland van de gemeente Koggenland het risico overgenomen voor wat betreft de ontbrekende opbrengst van 6,5 miljoen voor de aanleg van de N32 (sic) uit de ontwikkeling

van Distriport?'. Dat zou betekenen dat het risico voordien wél bij de gemeente Koggenland lag. En dat betekent weer dat de wethouder het risico op zich heeft geladen met de ondertekening van de realisatieovereenkomst Westfrisiaweg, waarin Koggenland zich verplicht tot betaling van € 8.451.565.

#### **Argumenten voor intrekking WvG**

Het raadsbesluit d.d. 13 januari 2005 waarmee de WvG wordt ingetrokken (bijlage 3), bevat de volgende argumenten:

- De locatie Westfrisia-Noord is in de definitieve versie van het streekplan 2004 geschrapt, dus kennelijk was het aanbod van Koggenland niet nodig. Er had volstaan kunnen worden met alleen de locatie Westfrisia-Noord.
- Motie 8-32 heeft ingrijpende consequenties: het scheidt onduidelijkheid en onzekerheid in zowel bestuurlijk als financieel opzicht.
- De door Wester-Koggenland gevraagde toezeggingen zijn door GS niet nagekomen.

#### **Duurzaamheid niet geborgd**

In het gesprek bespraken wij dat de duurzaamheidseisen niet voldoende zijn gewaarborgd. In de bijlage 'Kanttekening bij borging duurzaamheidsambities' een overzicht van onze argumenten (bijlage 4)

Tot zover onze aanvullingen naar aanleiding van het gesprek op 16 april. Wij vragen u dit aan het dossier toe te voegen.

Met vriendelijke groet,  
namens Berkhout is Boos!



Annet Wood

Bijlagen: 4 (verzonden per e-mail d.d. 18-4-2013)

Afschrift aan: de heer K. Brand, voorzitter van de rekenkamercommissie



Berkhout is Boos  
t.a.v. mevrouw A. Wood  
P/A Westeinde 256  
1647ML BERKHOUT

Amsterdam, 3 april 2013

*Betreft: uw brief van 28 maart 2013*

*Kenmerk: P24840*

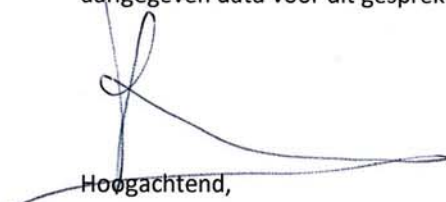
Geachte mevrouw Wood,

In reactie op ons verzoek tot een interview heeft u een brief verzonden met een aantal opmerkingen over de uitnodiging en bijgevoegde notitie met vragen. Wij zouden graag een gesprek voeren over de ervaringen en opvattingen van Berkhout is Boos. Uw brief zien we als een reden te meer om dit gesprek te voeren.

Ons overzicht van gebeurtenissen is beknopt en zoals u terecht aangeeft niet compleet. De momenten die u in uw brief vermeldt rond WVG zijn bij ons bekend en zullen zeker in de rapportage en een verder uitgewerkt overzicht niet ontbreken.

De 'aanwijzing' van het gebied Jaagweg in het Ontwikkelingsbeeld is niet meer dan de constatering dat dit in het plan is opgenomen, in afwijking van het ontwerp en heeft zeker niet de betekenis van een bestuurlijke aanwijzing. Ook de vermelding van 'intentie samenwerking' in het overzicht staat nog los van de inhoudelijke analyse daarvan die in het onderzoek zal gebeuren.

Wij zijn graag bereid uw analyse en uw interpretatie van de besluitvorming met u te bespreken en willen benadrukken dat wij onafhankelijk onderzoek verrichten, conform de wens van de Rekenkamercommissie Koggenland. We hopen dan ook dat een van de aangegeven data voor dit gesprek u schikt.



Hoogachtend,

Rob de Wildt, partner,

RIGO Research en Advies BV



Rekenkamercommissie Koggenland  
Postbus 21  
1633 ZG AVENHORN

Middenhof 2 | De Goorn  
www.koggenland.nl



DATUM 23/5/2013  
ONDERWERP rapportage Distriport

Geachte Commissie,

In zijn vergadering van 5 november 2012 heeft de gemeenteraad van Koggenland besloten een onderzoek in te stellen naar de rechtmatigheid van het proces van besluitvorming rondom het bestemmingsplan Distriport. Uw Rekenkamercommissie is gevraagd dit onderzoek in te stellen. Vervolgens heeft u RIGO Research en Advies bv opdracht verleend het betreffende onderzoek namens en onder verantwoordelijkheid van de Rekenkamercommissie Koggenland uit te voeren.

Met belangstelling hebben wij kennisgenomen van het uitgebrachte onderzoeksrapport en maken graag gebruik van de gelegenheid om een bestuurlijke reactie te geven.

#### Onderzoeksopzet

Voorafgaand aan het daadwerkelijke onderzoek heeft uw Rekenkamercommissie, in overleg met de fractievoorzitters, een onderzoeksopzet opgesteld, die als leidraad heeft gefungeerd bij het onderzoek. In deze opzet is de centrale vraagstelling als volgt geformuleerd:

*Is aan alle geldende wettelijke en bestuurlijke eisen voldaan bij de totstandkoming van het bestemmingsplan Distriport en is de raad tijdig en volledig voorzien van alle informatie om bij de vaststelling van het bestemmingsplan de juiste afwegingen te kunnen maken ten aanzien van haar kaderstellende en controlerende rol?*

Deze hoofdvraag is vervolgens opgesplitst in een vijftal onderdelen en uitgewerkt in een zestiental deelvragen. In de offerte van RIGO is aansluitend daarop het Plan van Aanpak geformuleerd.

#### Conclusie centrale vraag

Onder 3.1.6 komt de conclusie van de centrale vraag aan de orde.

Mogen wij uit de beantwoording van de verschillende deelvragen concluderen dat de centrale vraag volmondig met "ja" kan worden beantwoord? Zonder gedetailleerd op alle deelvragen in te gaan verwijzen wij naar het gestelde op:

- blz. 43: *"Alle belangrijke besluiten met betrekking tot Distriport zijn in de periode 2004-2012 in de raad van (Wester-)Koggenland besproken."*

- blz. 44: *"De raad heeft tijdig over de juiste en volledige informatie beschikt voor zijn besluitvormende en controlerende taak."*
- blz. 46: *"De raad is permanent en veelvuldig door het college geïnformeerd over eerst de locatie en later de planontwikkeling voor Distriport."*
- blz. 48: *"De procedure voor het bestemmingsplan Distriport heeft voldaan aan verschillende eisen, waarvan die van de WRO het belangrijkste waren."*
- blz. 48: *"Er is op enkele onderdelen van de procedure afgeweken. De raad is daarvan tijdig en volledig in kennis gesteld."*

Met instemming hebben wij kennis genomen van deze conclusies van de Rekenkamercommissie die door ons volledig worden onderschreven.

Bij de beantwoording van de centrale vraag worden door u worden wel twee kanttekeningen geplaatst. Deze hebben betrekking op:

- a. de verklaring die de gemeente tekende ten behoeve van de Afsprakenovereenkomst tussen ontwikkelaars en de provincie;
- b. het Stec-rapport uit 2007.

In aanvulling op hetgeen de Rekenkamercommissie stelt, willen wij het volgende opmerken.

#### Ad a. Verklaring bij Afsprakenkader

Volgens uw rapport had de verklaring aan de gemeenteraad ter kennis moeten worden gebracht, zodat de raad zelf had kunnen beoordelen welke risico's deze verklaring met zich mee zou brengen. We spreken dan over dat deel van de verklaring, waarbij de gemeente *'in voorkomend geval toepassing zal geven aan de inzet van het grondverwervings- en/of kostenverhaalsinstrumentarium, indien partijen en het Samenwerkingsverband, danwel de ontwikkelaars (en/of NHN) daarom verzoeken'*. De inzet van het publieke grondverwervings- en/of kostenverhaalsinstrumentarium is exclusief voorbehouden aan de overheid. Derden kunnen de overheid (i.c. het college) verzoeken deze instrumenten in te zetten. Een dergelijk verzoek kan niet verder gaan dan het treffen door het college van benodigde voorbereidingshandelingen, opdat de gemeenteraad uiteindelijk de doorslaggevende beslissing kan nemen. Kort daarvoor had de gemeenteraad besloten zich te beperken tot haar publiekrechtelijk rol en om niet financieel in Distriport te participeren. Naast het voeren van de bestemmingsplanprocedure c.a. behoort inzet van het grondverwervings- en/of kostenverhaalsinstrumentarium bij uitstek tot de publiekrechtelijke bevoegdheden van de gemeente. Financiële participatie in de vorm van risicodragende partner in Distriport is van een geheel andere orde. De verklaring om eventueel het grondverwervings- en kostenverhaalsinstrumentarium in te zetten past naar ons oordeel naadloos in het besluit van de gemeenteraad temeer daar de raad er zelf een definitief besluit over zou moeten nemen en een dergelijk besluit, zoals uw Rekenkamercommissie terecht opmerkt, *kostendekkend* kan worden uitgevoerd.

Ad b: Stec-rapport: Markttoets bedrijventerrein Jaagweg

Zoals de titel van het Stec- rapport al aangeeft, betreft het hier een "markttoets". Het rapport behelst niet primair een behoefteanalyse in het kader van nut en noodzaak. Het rapport is opgesteld ten behoeve van de ontwikkelende partijen om inzicht te krijgen in aard en omvang van de markt vraag en is met name bedoeld voor marketing- en acquisitiedoeleinden met betrekking tot Distriport, overwegend gericht op transport, distributie en logistiek. Dat is een geheel andere insteek dan een onderzoek naar de totale behoefte aan (regionale) bedrijventerreinen in West-Friesland.

Het rapport geeft vooral aan op welke wijze dit bedrijventerrein het beste in de markt gezet kan worden. Het rapport bevat strategische en financiële informatie. Uit concurrentieoverwegingen en om de onderhandelingspositie richting potentiële klanten niet nadelig te beïnvloeden hebben de ontwikkelende partijen nadrukkelijk verzocht vertrouwelijk met deze gegevens om te gaan. In verband hiermee is alleen de managementsummary, waarin overigens alle conclusies zijn opgenomen, als bijlage gevoegd bij de stukken voor de raadsvergadering van 11 juni 2007, waarin de gemeenteraad besloot niet financieel – en een nut en noodzaak discussie niet aan de orde was - te participeren in Distriport.

Zoals gezegd betreft het Stec-rapport een marktonderzoek en zeker geen nieuw onderzoek naar nut en noodzaak c.q. een nieuw behoefteonderzoek. Uiteraard bevat dit marktonderzoek ook een vraagaanbodanalyse, waarbij onder andere de reeds gebruikte gegevens zijn geactualiseerd en zijn afgestemd op de situatie Jaagweg.

### Conclusies bij de deelvragen

Een aantal conclusies bij deelvragen geven ons nog aanleiding het volgende op te merken.

Onder 3.1.1 (blz. 43). wordt geconcludeerd dat verschillende risico's onvoldoende in beeld zijn gebracht. Deze hebben betrekking op:

- a. de beschikbaarheid van alle gronden;
- b. vertraging in de planologische procedure als gevolg van beroep bij de Raad van State;
- c. het groeiende risico van een lagere en wegvallende vraag als gevolg van de crisis.

Ad a.

Zoals reeds eerder geconstateerd was de rol van de gemeente beperkt tot die van "overheid" en heeft de gemeenteraad besloten niet financieel te participeren in het project. De gemeente was derhalve ook niet betrokken bij welke grondverwerving dan ook. Dat als gevolg hiervan het Exploitatieplan moest worden uitgebreid met een regeling voor kostenverhaal is juist en vloeit rechtstreeks voort uit de nieuwe Wro, die inmiddels van kracht was geworden. Een en ander is direct gecommuniceerd met de gemeenteraad. De kosten van deze aanpassing zijn door de ontwikkelde partijen gedragen.

Ad b.

De aanneming van commissie dat in de planning geen rekening is gehouden met mogelijk beroep bij de Raad van State is feitelijk onjuist.

Natuurlijk is vanaf het begin van de verschillende procedures, gelet op aard, omvang en karakter van plan Distriport, ook rekening gehouden met beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Ad c.

Als gevolg van de economische crisis kan er vanaf 2008 inderdaad gesproken worden van een lagere en wegvallende vraag naar bedrijfsterrein. Vrijwel niemand voorzag deze crisis in zijn huidige aard en omvang. Wel is voorzien dat de ontwikkeling van een regionaal bedrijventerrein zoals Distriport risico's met zich mee kan brengen, reden waarom ervoor gekozen is niet financieel te participeren in dit plan. De effecten van de crisis vormen naar ons oordeel dan ook geen risico voor de gemeente maar met name voor de ontwikkelende partijen.

Onder 3.1.5. worden enkele mogelijke financiële risico's benoemd.

Het betreft hier:

- a. een eventuele herziening van de exploitatieovereenkomst en/of van het exploitatieplan;
- b. een nieuw plan voor fase IV;
- c. de mogelijkheid dat Distriport geheel niet doorgaat;
- d. het voorzien in een mogelijk tekort aan lokaal bedrijventerrein.

Ten aanzien van deze aspecten merken wij het volgende op.

Ad a.

Zoals de Rekenkamercommissie terecht stelt is er momenteel sprake van een onduidelijke situatie waarvan niet bekend is wanneer en hoe dit af zal lopen, met name in relatie tot de vraag wie uiteindelijk zeggenschap krijgt over de gronden en of, en zo ja wie er eventueel het bedrijventerrein gaat ontwikkelen. Als gevolg van de vernietiging van het exploitatieplan door de Raad van State geldt er van rechtswege een aanhoudingsplicht voor omgevingsvergunningen tot dat de gemeenteraad hierover een besluit heeft genomen. Met een eventuele ontwikkeling kan dus niet zonder meer worden gestart. Afhankelijk van de uitkomst van de nog lopende gerechtelijke procedures kan het nodig/wenselijk zijn de bestaande exploitatieovereenkomst te herzien en/of een nieuw exploitatieplan vast te stellen. In dat geval kan c.q. dient met de meest actuele situatie rekening te worden gehouden. Tevens dient een exploitatieplan jaarlijks te worden herzien waarbij actualisatie/indexering van de financiële gegevens dient plaats te vinden.

Ad b.

Aan het opstellen van een nieuw bestemmingsplan voor fase IV zijn naar ons oordeel geen financiële risico's verbonden. Gaat het om een bestemmingsplan voor fase IV van Distriport, dan zullen de plankosten ten laste worden gebracht van deze ontwikkeling. Mocht Distriport om welke reden dan ook niet doorgaan dan ligt het voor de hand om de

gronden weer een agrarische bestemming te geven, bijvoorbeeld in het kader van een herziening van het bestemmingsplan Landelijk Gebied. Dat zijn kosten die normaal ook voor rekening van de gemeente komen.

Ad c.

Voor het geval Distriport definitief geen doorgang mocht vinden, dan zitten hier voor de gemeente geen risico's aan. De gemeente heeft geen gronden en participeert niet in het project.

Ad d.

Op Distriport is 8 ha ingepland ten behoeve van lokaal bedrijventerrein. Het gaat hier niet specifiek om de behoefte van Koggenland maar om de regionale behoefte. De regio heeft deze hectares in het kader van de Regionale Bedrijventerreinvisie aan Distriport toegewezen. In Koggenland zelf is momenteel nog ca 6 ha bedrijfsterrein beschikbaar hetgeen gelet op het huidige uitgiftetempo voor de komende jaren genoeg zal zijn. Of Koggenland daarna nog een nieuw lokaal bedrijventerrein wil, kan of mag ontwikkelen is primair aan de gemeenteraad c.q. de provincie. Uit dit gegeven vloeien nu geen (financiële) risico's voort.

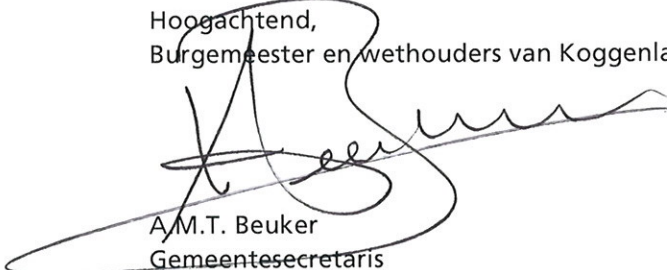
#### Aanbevelingen

Zoals uit de conclusies van de Rekenkamercommissie blijkt is de gemeenteraad gedurende het gehele proces volledig, tijdig en juist geïnformeerd. College en raad hebben over dit dossier veelvuldig gesproken. Wij streven er naar dit een vervolg te geven in het kader van de voorgestelde aanbevelingen.

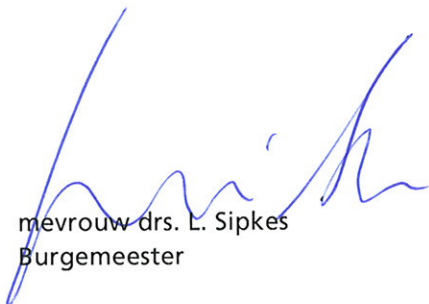
Wij zullen dan ook het initiatief nemen om in overleg met de gemeenteraad te bezien op welke wijze wij concreet inhoud kunnen geven aan de voorgestelde aanbevelingen teneinde de raad continue te informeren over stand van zaken, voortgang en mogelijke (financiële) risico's.

Wel roepen de aanbevelingen bij ons verschillende vragen op, die wij aan u zullen voorleggen tijdens de presentatie van het rapport op 27 mei a.s.

Hoggachtend,  
Burgemeester en wethouders van Koggenland.



A.M.T. Beuker  
Gemeentesecretaris



mevrouw drs. L. Sipkes  
Burgemeester

Aan het college van B&W van de gemeente Koggenland  
Postbus 21  
1633 ZG Avenhorn

DATUM 27 mei 2013  
BEHANDELD DOOR Drs. K. Brand  
TELEFOONNUMMER 06 1003 7206  
ONDERWERP Nawoord rapport Distriport

Geacht college,

Dank voor uw bestuurlijke reactie van 23 mei jl. op het onderzoeksrapport naar de besluitvorming Distriport. Het is positief te vernemen dat het college de aanbevelingen oppakt en in overleg met de raad een vervolg wil geven.

Verder geven wij nog graag een nadere verduidelijking aan op de punten die u in de bestuurlijke reactie benoemt.

**De verklaring inzake Afsprakenkader-overeenkomst tussen ontwikkelaars en provincie had ter kennis van de raad moeten worden gebracht**

De verklaring paste volgens het college in het raadsbesluit van publiekrechtelijke rol, i.e. de brede definitie van die rol. Gelet op het besluit van de raad kort voor het ondertekenen van de verklaring door de wethouder, is de rekenkamercommissie van mening dat de raad hiervan vooraf op de hoogte had moeten worden gesteld of een voorbehoud van raadsgoedkeuring achteraf had moeten maken. Het was een gevoelig dossier. De raad heeft dezelfde toezegging voor toepassing van het onteigeningsinstrumentarium later wel uit de Exploitatieovereenkomst gehaald. Er is niet sprake geweest van een nadere definiëring van de publiekrechtelijke rol bij de ontwikkeling van Distriport (bestemmingsplan maken met bijbehorende procedures, met- of zonder eventuele inzet van het verwervingsinstrumentarium).

Het is aan de raad zelf te beoordelen of er bij de verklaring sprake was van niet-tijdige en onvolledige informatievoorziening.

**Raad heeft STEC-rapport bijlagen niet gekregen**

Uit de vraag-aanbod analyse had kunnen worden opgemaakt dat er ook lagere marktopname voor Distriport zou kunnen worden verwacht. Daardoor zou de fasering van 78 ha nog langer kunnen zijn dan 15 jaar die wel in het hoofdrapport wordt genoemd, terwijl de in de samenvatting genoemde verwachting 60 tot 90 ha was tot 2020 (ook al een forse bandbreedte). De aanvullende informatie uit de bijlage had niet direct betrekking op nut en noodzaak van de locatie; maar op een mogelijk lagere marktopname, met een langere fasering tot gevolg. Bij een heel lange fasering zou men wel een keuze hebben kunnen maken tussen een bestemmingsplan voor een overzichtelijk periode met een kleiner oppervlak (rekening houdend met een uitbreiding op langere termijn, met tzt dan een eigen bestemmingsplan).



Het onderzoek was nadrukkelijk gericht op omvang van de marktvraag. Uiteraard in dat stadium niet voor nut en noodzaak, maar voor de fasering van de planuitvoering. De bijlagen 1, 2 en 3 bevatten volgens RIGO geen strategische en financiële informatie. Grondprijzen die worden aanbevolen voor Distriport staan zelfs in de Summary. Het kan gelden voor bijlage 4 van het Stec-rapport. Het was dus beter als de bijlagen 1, 2 en vooral 3 ook aan de raad te beschikking waren gesteld.

#### **Risico's die onvoldoende in beeld zijn gebracht**

Deze gaan over niet-voorzien voortgangsrisico's. Voor b) geeft RIGO aan hierover in de bestudeerde documenten geen info over de planning en het effect van een Raad van State procedure te hebben gezien.

#### **Mogelijke financiële risico's**

Bij punt a geeft het college aan dat Distriport niet zonder meer uitvoerbaar is en dat de raad omgevingsvergunningen moet aanhouden tot dat de gemeenteraad een besluit heeft genomen (RIGO: over een herzien exploitatieplan).

Even verder wordt door het college gesteld dat indien nodig / wenselijk kan zijn de bestaande exploitatieovereenkomst te herzien en/of een nieuw exploitatieplan vast te stellen. Hieruit kan worden opgemaakt dat Fase 1,2,3 (waar de exploitatieovereenkomst betrekking op heeft) van bestemmingsplan Distriport wel uitvoerbaar zijn zonder verder besluit.

Bij punt b is de inzet van het college de plankosten voor fase IV te verhalen op de grondexploitant. In beginsel is dat mogelijk. Aan het kostenverhaal zit echter altijd een beperkt risico, dat niet alle kosten verhaald kunnen worden.

De vragen die het college bij de aanbevelingen heeft worden met belangstelling afgewacht en zullen de start zijn voor de discussie over uitwerking van de aanbevelingen met de raad.

Met vriendelijke groet,



Kim Brand  
Voorzitter Rekenkamercommissie Koggenland  
Tel. (06) 1003 7206  
[kim.brand@ziggo.nl](mailto:kim.brand@ziggo.nl)