

## **Commissievergadering Grondgebied – 28 september 2009**

*Bijdrage van Berkhout is Boos!*

Vorige week, op woensdag 23 september, beantwoordden GS enkele vragen die in de provinciale commissie ROG gesteld waren over de provinciale structuurvisie die in ontwikkeling is. Een van de vragen ging over de status van Jaagweg in die structuurvisie. Het antwoord luidde: (ik citeer) 'De tekst is gewijzigd, de locatie Jaagweg wordt niet meer genoemd.' Dat is vreemd, want het is in tegenstelling tot de brief die GS op 14 april aan Koggenland verstuurde. Daar stond immers nog in dat GS Jaagweg wel had opgenomen in de plancapaciteit voor de komende periode. Die brief lijkt nu dus achterhaald.

Hoe kan Koggenland een regionaal – dus provinciaal - bedrijventerrein waarvan overduidelijk is dat er geen nut en noodzaak voor is, toch opnemen in haar gemeentelijke structuurvisie?

In deze gemeentelijke structuurvisie is op geen enkele manier de SER-ladder verwerkt. Dat is rijks- en provinciaal beleid voor de vestiging van bedrijventerreinen. De minister van VROM heeft in oktober 2007 de gemeente rechtstreeks van dat beleid op de hoogte gesteld. Volgens de SER-ladder is Distriport niet mogelijk. Eerst moet ingedikt worden op bestaande terreinen, daarna mag eventueel een bestaand terrein een stukje uitgebreid worden en pas als allerlaatste stap mag een nieuw, solitair bedrijventerrein gevestigd worden. Zoals Distriport. Ook het kabinet heeft daar al op gewezen in haar zienswijze op het voorontwerpbestemmingsplan voor Distriport. Dat zou natuurlijk doorvertaald moeten worden in deze structuurvisie. Maar dat is het niet.

Hoe zit het nu met die behoefte? Het streekplan gaf aan dat de behoeftecijfers gehierijkt moeten worden. Dat is gebeurd in een onderzoek door Ecorys in december 2008. Dat onderzoek toonde aan dat er maar voor 13,5 ha behoefte is aan Distriport. Die 13,5 ha is inclusief 'beleid', dus inclusief de extra bedrijven die men naar Distriport denkt te kunnen trekken door de gunstige ligging etc. Want zowel Ecorys als de STEC-groep gaan uit van de cijfers van het Centraal Planbureau. En dat CPB berekende dat voor geheel West-Friesland tot 2020 slechts 11 ha nodig is in het TM-scenario. En tussen 2020 en 2030 ligt er zelfs al 5 ha te veel. Dat zijn cijfers 'zonder beleid'. Het verschil tussen met en zonder beleid is marketing. Elk terrein vindt dat haar ligging, grondprijs etc. zodanig is dat juist voor dat terrein meer bedrijven geïnteresseerd kunnen worden. Maar het totale aantal bedrijven dat ruimte zoekt, wordt niet groter. De vijver wordt niet groter, maar ieder meent zijn methode van vissen de beste is. De vijver in West-Friesland bevat maar 11 ha. Daar komt nog bij: het aanbod in de Westfriese regio is enorm: als alle plannen doorgaan is er voor 247 ha aanbod van nieuwe bedrijfsgrond. Dat was al in 2007 bekend, toen het college u vroeg om Jaagweg op te rekken van 70 naar 78 ha. Maar het college hield bewust deze cijfers voor de raad achter. Hoe het CDA in Koggenland toch kan volhouden dat de nut- en noodzaakdiscussie achterhaald is, is vrij onbegrijpelijk.

Het nieuwe toverwoord is dat die beleidsrijke 13,5 ha voor Distriport alleen de regionale behoefte zou zijn, maar dat Distriport voor meer dan 50% is bestemd voor bovenregionale bedrijven. Maar naar die bovenregionale behoefte is nog nooit onderzoek gedaan. Niemand weet hoeveel bedrijven er nu echt vanuit Overijssel, Schiphol of Friesland naar Distriport willen. Maar alle rapporten geven wel aan: reken je daarmee vooral niet rijk. Dus 40 ha bovenregionaal voor Distriport is volledig speculatief.

En er is nog een recente ontwikkeling. In het Noord-Hollands Dagblad van afgelopen zaterdag meldt PvdA-statenlid Ed Wagenmaker dat de afspraak is dat Distriport een bedrijventerrein wordt voor zware industrie en transport en logistiek. Dat klopt wat hij zegt, want meer dan de helft van het terrein is volgens het ontwerpbestemmingsplan bestemd voor bedrijven in hoge milieucategorieën, 4.1 en 4.2. Maar wij zijn wel heel benieuwd wanneer en met wie die afspraak is gemaakt – met name over de zware industrie. Want het verhaal van de wethouder is steeds is geweest dat Distriport alleen voor transport en logistiek zou zijn. Daarop heeft ook de commissie MER haar onderzoek gebaseerd. Of blijkt nu dat ook daarover in werkelijkheid heel andere afspraken gemaakt zijn? Dat zou dan de zoveelste keer zijn dat het college u als raad om de tuin leidt.

Ons advies is dan ook: haal dit bedrijventerrein uit de Koggenlandse structuurvisie. Er is geen behoefte aan, het is te groot en de plek voldoet niet aan de SER-ladder. Laat Distriport los en behoud het karakteristieke open gebied van Koggenland. Dàt zou visie zijn.