

# ***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 overheidsgeld 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 (dagrecreatieterreinen, 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.