



Haarlem, 5 juli 2011

2011 | 64

**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 bedrijfsterrein Distriport per direct te beëindigen.

Feitelijk 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 bedrijventerrein.

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 Distriportdebacle met alle kosten vandien voor 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 verstrekken? 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 Tekenen zich hier de contouren af van een nieuwe 'Wieringerrandmeer-debacle', 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.PVNH2o4o2o1o0ooo3-ooo1/vb_NL.IMRO.9927.PVNH2o4o2o1o0ooo3-ooo1.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 allerminst 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. Afgesproken 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.