

Public Health en Mobiliteit

Casus Parkeerkelder Stationscentrum Heiloo

De weg naar het geluk

De weg naar het geluk ging over rozen
Een rood of roze, geurig bloemtapijt
Een smalle route naar de eeuwigheid
Door god de vader voor ons uitgekozen

We zijn, helaas, die rozenroute kwijt
We rijden rond in onze blikken dozen
We achten smalle wegen uit den boze
En haasten mee met de moderne tijd

We pletten alle groen met onze wielen
Of staan verbolgen vloekend in een file
En zien de wereld door een autoruit

Terwijl de zure regen op het glas valt
Aanhoren we het CDA-besluit:
De weg naar het geluk gaat over asfalt

Ivo de Wijs

Dit sonnet werd door Karin van den Boogaert en Ivo de Wijs beurtelings voorgedragen in het Vara Radioprogramma Vroege Vogels van 27-06-04. Het 'CDA-besluit' is dat van de CDA-commissie Noordzij. Het daarop volgende kabinetsbesluit in de Nota Mobiliteit en dit Heil(I)oos parkeerkelder-besluit zijn uiteraard allemaal variaties op hetzelfde thema: méér infrastructuur.

Inhoud.

1. Inleiding		4
2. Zienswijze met toelichting		
2.1. Inleiding en probleemstelling		4
2.1.1. Citaat		
2.1.2. Toelichting		
2.1.3. Discussie		
2.2. Uitwerking PH belang		6
2.2.1. Citaat		
2.2.2. Toelichting		
2.2.3. Discussie		
2.3. Uitwerking Parkeerkelder		7
2.3.1. Citaat		
2.3.2. Toelichting		
2.3.3. Discussie		
2.4. Zienswijze		9
2.4.1. Citaat		
2.4.2. Toelichting		
2.4.3. Discussie		
3. Algemene discussie		12
Verwijzingen		14
Afkortingen		15
Chronologie en bijlagen		16
24-02-04 Zienswijze voorontwerp bestemmingsplan		
20-04-04 Reactie voornemen bouwplannen parkeerkelder		
10-06-04 Hoorzitting B&W voornemen bouwplannen		
5-07-04 Zienswijze ontwerp bestemmingsplan	Bijlage 1	16
20-12-04 Bedenkingen/bezwaren bestemmingsplan/ verleende bouwvergunningen aan GS/B&W	Bijlage 2	17
9-02-05 Bezwaren niet ontvankelijk verklaard door B&W: niet belanghebbend		
24-02-05 Beroep ingesteld bij Rechtbank	Bijlage 3	27
20-04-05 'Rectificatie' status belanghebbende door B&W		
23-04-05 Aanvulling bedenkingen/bezwaren aan GS/B&W	Bijlage 2	21
17-05-05 Toelichting bedenkingen hoorzitting GS	Bijlage 2	21
21-06-05 Onthouding goedkeuring bestemmingsplan door GS		
26-07-05 B&W besluit: geen nieuw bestemmingsplan		
8-08-05 Verzoek aan GS & Raad besluit ongedaan te maken	Bijlage 2	25
23-08-05 Wijziging bouwvergunningen door B&W	Bijlage 3	33
24-08-05 Definitieve start bouw parkeerkelder		
07-11-05 Betoog bij beroep en verzoek voorlopige voorziening	Bijlage 3	31
25-11-05 Aanvulling betoog ter zitting	Bijlage 3	36
02-12-05 Beroep ongegrond verklaard en verzoek afgewezen	Bijlage 3	37
18-01-06 Hoger beroep Raad van State	Bijlage 3	38
01-02-06 Overweging Raad van State	Bijlage 3	43
20-02-06 Reactie voor Alkmaarsche Courant ter afsluiting	Bijlage 3	43

1. Inleiding

Deze casus van een ondergrondse parkeergarage (parkeerkelder) gaat in wezen over de problematiek van de Mobiliteit en de positie van Public Health (PH) daarin. Daarmee is de casus tevens bedoeld als bijdrage aan het debat over PH zelf. (De term PH staat hier voor volksgezondheid en voor sociale geneeskunde).

De plaats van handeling is Heiloo. Het is een forensengemeente met ruim 22.000 inwoners. De huidige verhoudingen in de gemeenteraad en het college van B&W zijn respectievelijk:

. gemeenteraad, PvdA 3, CDA, 3, VVD 5, NCPN 1, Groen Links 2, Heiloo 2000 (plaatselijke partij) 5;

.college: Burgemeester CDA, drie wethouders, PvdA, Heiloo 2000 en VVD.

In de casus als zodanig staat de parkeerkelder centraal. De gemeente wilde die realiseren in het kader van 'de ontwikkeling van de stationsomgeving' met het Stationscentrum van Heiloo als een tweede centrum. Juni 2003 stemde de gemeenteraad in met de voorbereidingen voor de bouw. Acht stemmen waren voor en zeven tegen, 3 van Heiloo 2000, 1 van de PvdA, 2 van Groenlinks en 1 van de NCPN. Er kwam een voorontwerp bestemmingsplan in januari jl. met daarin een bestemmingsbepaling voor de kelder. En er kwamen nieuwbouwplannen ex art.19 lid 2 WRO met daarin de parkeerkelder.

Op voorontwerp en nieuwbouwplannen werd gereageerd met de zienswijze om de parkeerkelder uit voorzorg te laten vervallen, gelet op het belang van volksgezondheid en zorg [1]. De bestemming parkeerkelder bleef echter in het ontwerp gehandhaafd. Daarom werd de zienswijze herhaald met als verzoek, een 'integrale heroverweging' uit het oogpunt van bestuurlijke zorgvuldigheid (Bijlage 1). De zienswijze werd desalniettemin ongegrond verklaard en bezwaar daartegen (Bijlage 2) niet-ontvankelijk. Het leidde tot het instellen van beroep bij de rechtbank (Bijlage 3). GS onthielden daarna hun goedkeuring aan het bestemmingsplan. Ondanks verzoeken om de bouw op te schorten, werd deze doorgezet. In de nota van betoog bij het beroep werd daarom 'een verzoek om een voorlopige voorziening' gedaan. Dat werd -ook in hoger beroep bij de Raad van State- afgewezen .

Bij de beschrijving van de casus wordt de zienswijze in vier opeenvolgende delen geciteerd. De citaten zijn voorzien van een toelichting en een aanzet voor discussie met daarna nog een algemene discussie. Het vervolg blijkt uit de bijlagen.

2. Zienswijze met toelichting

2.1. Inleiding en probleemstelling

2.1.1. Citaat

"Dit voorontwerp lijdt aan een wijd verbreid probleem, namelijk een gebrek aan 'Duurzame Daadkracht' bij het verbinden van consequenties aan de huidige, op lange termijn doorwerkende, volksgezondheid- en milieuproblematiek. In de klimaatkwestie bijvoorbeeld, blijven die consequenties voornamelijk steken in technische 'Kyoto oplossingen', terwijl al vast staat dat deze 'na Kyoto' volstrekt ontoereikend zullen zijn. En de consequenties voor de volksgezondheid worden onvoldoende ingezien. Dat is met name in het vraagstuk van de mobiliteit het geval. In dit voorontwerp ontbreken deze zelfs."

2.1.2. Toelichting

'Duurzame Daadkracht' verwijst naar het gelijknamige 'actieprogramma duurzame ontwikkeling' [2]. De uitkomsten van de wereldtop in Johannesburg worden daarin vertaald naar acties voor Nederland. Het kabinet vindt dat duurzame ontwikkeling (DO) vanzelfsprekend moet worden bij al het

overheidshandelen, dus ook bij dat van Heiloo. Daarvoor is 'een leerproces' nodig via 'illustreeren, leren en mobiliseren'. DO wordt daarbij opgevat als het voor 'hier, daar, nu en later evenwichtig en in samenhang beheren van drie domeinen': het sociaal culturele (People), het ecologische (Planet) en het economische (Profit). Om dit te kunnen bereiken zijn 'systeemveranderingen' nodig, ook wel 'transities' genoemd, die verder reiken dan 'Kyoto', dus verder dan 2010.

Het RIVM is in het kader van 'Duurzame Daadkracht' bezig met een Duurzaamheidsverkenning. De verschijning is enkele malen uitgesteld, maar moet nu in september plaats vinden. In een briefing aan de vaste kamercommissies van VROM, LNV, EZ, V&W en BuZa – die van VWS hoort daar blijkbaar niet bij – kwam er al een conclusie op tafel: het huidige transitiebeleid is te veel gericht op hardnekkige problemen in het 'Planet' domein, het moet daarom worden "verbreed naar meerdere aspecten, vooral de sociale aspecten". Ook gaat het RIVM duidelijk maken dat 'meer liberalisering' en 'meer overheid' allebei 'afbreukrisico's' hebben en krijgt de politiek hersengymnastiek met 'wereldbeelden' en bijbehorende 'stuurvariabelen' om zelf 'de doelen' te kunnen stellen.

Ondertussen is de opvolger van het weggestemde Nationaal Verkeer en Vervoer Plan (NVVP) alweer in de maak. Het kabinet werkt aan een 'Nota Mobiliteit'. In een notitie aan de Tweede Kamer zijn alvast de hoofdlijnen geschetst. Zo worden verantwoordelijkheden voor het indammen van een verwachte groei van 20 % in het personenvervoer tot 2020 als nieuwe bevoegdheden doorgeschoven naar provincies en gemeenten, wordt het maatschappelijk debat over beprijzing afgewacht en wordt er veel verwacht van 'high-tech' om de negatieve gevolgen van de groei voor bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid op te vangen.

Het eerste debat (1996) over de transitie-consequenties van DO voor volksgezondheid en zorg draaide om de stelling: DO is een moeizame aangelegenheid, maar met een hygiënisch reveil zou dat kunnen veranderen [3]. Reacties kwamen uit de eigen sector, uit andere sectoren en sectoroverstijgende gebieden, zoals natuur en milieu, landbouw en voeding en Duurzame Technologie Ontwikkeling (DTO). De uitkomst was een zekere consensus om, in de –metaforische– grootte van een factor 20 meer eco-efficiëntie in 2040 te denken, en om dat gestalte te geven in de tweede Volksgezondheid Toekomst Verkenning (VTV) [4].

Echter, in de tweede VTV (1997) kwam DO niet aan bod. Het commentaar [5]: "kortzichtig, geen ruime mondiale en historische blik met oog voor de mogelijke gevolgen van het broeikaseffect, en daardoor een incompleet determinantenverhaal dat los staat van de maatschappelijke werkelijkheid van het 'schiphollende faster and easier'". Er werd in het kader van een visiediscussie een grapje tegen deze weerbarstigheid geprobeerd [5], ontleend aan het 'backcasting' idee [3] uit het toenmalige interdepartementale programma DTO. Een fictief verhaal liet, terugkijkend vanaf 2000 naar 1997, zien wat er gebeurd zou zijn als het voorzorgbeginsel was toegepast. Ook de kwestie van 'de onstuimige groei van mobiliteit' kwam in dit proza-scenario aan de orde. De Vereniging voor Volksgezondheid en Wetenschap deed het kabinet het voorstel voor een begin van een mobiliteit-transitie: "Een bouwstop voor alle harde infrastructuur behalve die voor lopen en fietsen, met onderwijl een brede maatschappelijke Beweging en Mobiliteit discussie". (En ook begon het RIVM geïntegreerde Milieu & Volksgezondheid TV's te maken met daarin trendbreukscenario's met 'een factor 20 breuk', zoals in die van de 'steeds snellere gemakshap'.) Het bleef in de sector echter stil rond DO. Blijkbaar was de conclusie: geen visie maar fictie. Maar desondanks volgde af en toe een rappel, zoals voor een geïntegreerde M & VTV t.b.v. een Duurzaamheidsbalans [6].

Het cruciale probleem is hier, dat op lokaal niveau met de realisatie van de parkeerkelder problematische mobiliteit voor een termijn van tenminste 50 jaar, want zo lang moet de kelder toch wel mee kunnen gaan, mede wordt vastgelegd. In dit ontwerp bestemmingsplan blijkt wat dat betreft in termen van de Algemene Wet Bestuursrecht (AWB) eigenlijk geen belangenafweging te hebben plaats gevonden waaruit onevenredig nadeel voor het belang van volksgezondheid en zorg zou kunnen blijken. Zelfs een spoor van Gezondheid Effect Screening/Health Impact Assessment (GES/HIA) ontbreekt. Daarmee is tevens bestuurlijke zorgvuldigheid in de zin van de AWB in het geding. En daarom wordt in het verloop van deze zienswijze eerst op dat belang ingegaan.

2.1.3. Discussie

Dwars door deze casus loopt het gebruik van het voorzorgbeginsel, zoals dat uitgaande van 'in dubio abstine' en 'nihil nocere' geëvolueerd is via medische ethiek en besliskunde in de bedrijfscultuur van de zorg. Over de toepasbaarheid van het voorzorgbeginsel in PH is ondertussen de nodige discussie ontstaan [7]. Maar in de grap wordt de toepassing, zowel in PH als zorg, als een vanzelfsprekende zaak opgevat. M.a.w. de PH-tijden zijn niet veranderd sinds John Snow's legendarische activiteit alweer anderhalve eeuw geleden om, uit voorzorg en 'evidence based' voor zover zijn kennis toen strekte, de waterpomp in het Londense Broad Street buiten gebruik te laten stellen i.v.m. de cholera epidemie aldaar. Dat is in de fictie van de grap hier de visie.

De toelichting roept het beeld op van een overheid die enerzijds 'Duurzame Daadkracht' voor transitie voorstaat, maar anderzijds juist obstakels opwerpt door het afschuiven van verantwoordelijkheden, afwachten met beprijzen en rekenen op 'high-tech' wonderen. Het heeft veel weg van een lange termijn versus korte termijn ambivalentie. Dat vormt hier ook de achtergrond voor het onderscheid in 'voor' en 'na Kyoto'. Want het lijkt wel alsof het nu eerst zaak is om kost wat kost 'Kyoto te halen' om daarna verder te zien. (En daarbij het ethisch discutabele middel van handel in emissierechten te gebruiken [8]). Dat kan het ernst maken met transitie 'hier' blokkeren, ook in Heiloo.

Het RIVM 'illustreert' eveneens ambivalentie. Enerzijds pleit het voor verbreding, maar anderzijds blijkt er weerbarstigheid tegen verbreding in huize RIVM zélf, en wel van volksgezondheid naar milieu. Daarbij is het de vraag of dat pleit voor verbreding na het debat over DO n.a.v. het standpunt van de WRR [6] ondertussen niet een gepasseerd station is. Bewustmaking en intellectuele exercities, zijn dat nu de taken van een Rijksinstituut of zijn het wellicht ook symptomen van dat wijd verbreide gebrek aan 'Duurzame Daadkracht'?

Hoe dan ook, een ambivalente overheid, ondersteund door een Rijksinstituut dat ook zichzelf kritisch zou mogen verkennen als het om duurzaamheid gaat, kan niet bepaald een voorbeeld van 'good governance' zijn in het maatschappelijk krachtenveld van de mobiliteit met als één van de drijvende krachten, het consumentisme van de heilige koe.

2.2. Uitwerking PH belang

2.2.1. Citaat

"De gezondheidsschade vanwege de gemotoriseerde mobiliteit is namelijk veel te groot. Het gaat om een optelsom van de gevolgen van met name verkeersongevallen, van luchtverontreiniging met fijn stof vooral daar waar verkeer zich concentreert (zoals in het Stationscentrum), van de bijdrage aan fysieke inactiviteit vanwege de motorisering van korte ritten, die te lopen of te fietsen zijn, en van de zich aandienende bijdrage door extreme weersomstandigheden als gevolg van de klimaatverandering. Daarbij komt, dat van de veelal zeer grote investeringen in de infrastructuur voor gemotoriseerde mobiliteit een negatieve invloed uit kan gaan op 'Sociaal Economische Gezondheid Verschuilen' (SEGV). En ook speelt een rol dat, op de door schaalvergroting steeds langer wordende korte afstanden, gemotoriseerde mobiliteit in conflict komt met lopen en fietsen. Het behoeft geen betoog dat alles bij elkaar genomen hierdoor eveneens de druk, die op het toch al overbelaste zorgsysteem wordt gelegd, veel te groot is."

2.2.2. Toelichting

Het debat over die optelsom startte ten overstaan van VWS aan de hand van het WHO Charter on Transport, Environment and Health [7]. Het bijbehorend 'backgrounddocument' [7] werd als een uitgangspunt voor een opstapje voor een Health Impact Assessment (HIA) gebruikt. De kosten voor de zorg kwamen uit in de grootteorde van pakweg een oude stuiver per km, ofwel twee 'kwartjes van Kok' per liter. Heffen zou, conform de Charter artikelen D 1-4 over het 'in- en externaliseren' van de kosten, via een km-heffing of aan de pomp moeten, en verrekenen via de financiering van de zorg met als leidend beginsel 'de verzekering betaalt'. Dat ligt uiteraard in het verlengde van 'de vervuiler betaalt'. (Uitgangspunt waren de zorgkosten door verkeersongevallen en aangenomen werd, gelet op de epidemiologische grootteorde, een vergelijkbare omvang voor luchtverontreiniging en voor fysieke inactiviteit plus de rest, evenals een vergelijkbare omvang voor de zich aandienende gevolgen van klimaatongelukken door extreme weersomstandigheden 'daar'. De rekening voor 'de vervuiler' en de rekening voor 'de gebruiker', zoals die voor infrastructuur, horen uiteraard bij die van 'de verzekering' te worden opgeteld voor een compleet beeld.)

Ook hier weerbarstigheid. Ondanks het commitment aan het Charter van alle landen uit de Euroregio van de WHO, is er van een echt begin met het in- en externaliseren van de kosten van de verkeersgebonden gezondheidsschade –vijf jaar later– nog niet veel terecht gekomen. De implementatie van het Charter werd eerst gestuurd door een stuurgroep die 'na Johannesburg' is opgeheven en overgegaan in het Transport Health Environment Pan European Project (THE PEP) met weer een nieuwe stuurgroep. Die stuurde aan op een HIA met uitsluitend 'evident' determinanten, namelijk verkeersonveiligheid, luchtverontreiniging, geluidsoverlast (nam het RIVM voor haar rekening) en psychosociale effecten, alles vooral gericht op kinderen [7]. Aan de klimaatkwestie verbonden determinanten werden blijkbaar opgevat als onvoldoende 'evident' en ze

verdwenen uit het oorspronkelijke rijtje. Kortom, het volledig externaliseren van de kosten is nog steeds een stap te ver, laat staan de stap om tot internalisatie te komen. Dat is de balans die na 5 jaar op de WHO conferentie in Boedapest mooi gezegd als 'progress' kon worden opgemaakt [7].

Het belang van het Charter werd krachtig ondersteund in het kader van het NVVP-proces [9] [10] en met een tocht op een snelle ligfiets van Heiloo naar de WHO conferentie in Londen. In de stroomlijn van de fiets prijkte een boodschap: Human (power is) Healthy Power (Power in het voorrangsgroen van Duurzame Energie), Fossil (power is) Foolish Power (Power in fel rood vanwege het klimaatgevaar). Deze naar Londen gefietste boodschap stond tijdens de conferentie ten toon en ter discussie in White Hall Church (waar de eerste besluitvorming voor de oprichting van de VN plaats vond) bij het aan de conferentie parallel verlopende Healthy Planet Forum [11].

2.2.3. Discussie

De werking van het voorzorgbeginssel hangt in wezen af van het al dan niet aanwezig zijn van ruimte voor fundamentele twijfel. Is die ruimte er niet, dan kan er niet worden getwijfeld, is 'abstine' niet aan de orde en moet het in de argumentatieontwikkeling helemaal om 'evidence' gaan. Zo bezien heeft de THE PEP stuurgroep door in het HIA projectplan 'klimaat' buiten beschouwing te laten daarmee verbonden ruimte voor fundamentele twijfel geschrapt en mogelijke impact van het voorzorgbeginssel onvoldoende kans gegeven. Het roept een vergelijking op met de VTV's waar 'klimaat' met implicaties ook buiten beschouwing bleef. En dat werpt dan de vraag op, of het wellicht (nog) te speculatief is om in Global Village context de indirecte economische gevolgen van zich aandienende klimaatongelukken door extreme weersomstandigheden te vertalen in risico's voor economische teruggang en de gevolgen daar weer van in verband te brengen met 'hier' de oude en 'daar' de actuele determinanten voeding en hygiëne [6].

Dan is automatisch de vraag ook aan de orde of dat alles het verder oplopen van SEGV tussen 'hier' en 'daar' kan betekenen, evenals doorwerking 'hier' op langere termijn, daarmee een vergelijking oproepend tussen 'hier' en 'toen hier'. Zijn dit soort SEGV redeneringen in een Global Village context wellicht nog te prematuur en is ontwikkeling van een mondiaal PH bewustzijn met een daarop toegesneden solidariteit, vergelijkbaar met die van de 'oude' solidariteit van de volksverzekeringen tegen ziektekosten, nodig om daar verandering in te brengen [6]? Ook een mogelijk verband tussen grote investeringen voor de infrastructuur voor gemotoriseerde mobiliteit en een toename van SEGV is zo'n braak liggend terrein. Wat is namelijk 'groot' en wat is dan de wijze waarop grote lasten bij kunnen dragen aan een toename van SEGV, is dat bijvoorbeeld nominale financiering?

Het is denkbaar dat deze HIA reductie van THE PEP tot voornamelijk 'evidence based' minder urgentie met zich mee heeft gebracht en zo een verklaring is voor het gebrek aan 'progress' om het Charter te implementeren. Maar bij de implementatie van in- en externalisering van de gezondheidsschade speelt zeker ook het behoud van concurrentieposities, ingegeven door neoliberal 'laissez faire', een rol. Vast staat immers dat de verkeersgebonden zorgschade substantieel is, en er zou vooruitlopend op de HIA-uitkomsten en de overeenstemming daarover, dan ook begonnen kunnen worden met een eerste internalisatie met bijvoorbeeld een eurogrijsstuiver per liter. Net zoals Kyoto een eerste stap is, kunnen hier ook eerste stappen worden gezet. Maar zoiets ligt natuurlijk weer heel gevoelig in de concurrentieverhoudingen van een liberaliserende markt. Het verklaart wellicht mede waarom het kabinet wacht met beprijzing. Wordt hier wellicht naar Hollands koopmansgebruik handel gedreven door af te wachten met het oog op een betere concurrentiepositie? (Net zoals met emissiehandel (50 % reductie met emissiekoopjes 'voor Kyoto' en als het even kan met 80 % 'erna') mondiale solidariteit en het beginsel dat de vervuiler moet betalen kunnen worden ondermijnd? [8])

Deze HIA discussie over meer balans tussen voorzorg en 'evidence' in aanmerking genomen, en vooruitlopend op het hoofdstuk over mobiliteit in de Duurzaamheidsverkenning van het RIVM, is ondanks alles de hier gemaakte afweging, dat de totale verkeersgebonden PH schade, inclusief de druk die daarvan uitgaat op het financieel, kwantitatief en kwalitatief krakende zorgsysteem, veel te groot is. En dat, verder kijkend dan Kyoto, en gelet op oplopende negatieve trends, een transitie naar duurzamer mobiliteit hard nodig is, ook in Heiloo.

2.3. Uitwerking parkeerkelder

2.3.1. Citaat

“‘Duurzame Daadkracht’ is nodig om, uitgaande van het voorzorgbeginssel, deze negatieve oplopende trends om te buigen. Maar in dit voorontwerp is allesbehalve

sprake van een dergelijke 'transitie', want de problematische gemotoriseerde mobiliteit blijft bij het oude. Zo neemt het architectenbureau van der Goes door het CROW uit het ASVV van 1995 afgeleide, en in de 'na Kyoto' optiek achterhaalde, normen voor parkeerplaatsen over. Verder zijn m.b.t. SEGV de kosten van het kelderparkeren van belang. Bij een aantal van 202-230 plaatsen gaat het, uitgaande van ca. 30000 euro per plaats en afgezien van de kosten voor de exploitatie, dan om bijna 7 miljoen euro. Aangezien het kelderparkeren op de keper beschouwd vrijwel kosteloos blijft, zullen deze hoge kosten moeten worden doorberekend. Dat kan bijna niet anders dan bijdragen aan een ongewenste toename van SEGV. En dan is er natuurlijk ook in Heiloo het conflict tussen 'gemotoriseerd' en lopen en fietsen. De problematiek m.b.t. de fietsenstalling bij het Station als gevolg van de parkeerkelder is daarvan een treffend voorbeeld."

2.3.2. Toelichting

Aantallen parkeerplaatsen en hun situering vormen een essentiële schakel in de infrastructuurketen voor gemotoriseerde mobiliteit en voor een transitie zijn ze daarom een strategisch item.

Het gaat voor de hele Stationsomgeving in totaal om 558 plaatsen, waarvan 202-230 voor de kelder. De ruimte bovengronds is helemaal gebruikt, ook het boven de kelder gelegen stationsplein komt i.v.m. de 'beeldkwaliteit' niet in aanmerking. Het laten vervallen van de kelder betekent dan een reductie met ruim 40% van het aantal plaatsen. De hier gehanteerde CROW normen voor binnen de bebouwde kom zijn: 1,2 parkeerplaats per woning en aantallen parkeerplaatsen gerelateerd aan oppervlak in m² voor winkels e.d.

De gemeente beschouwt het gebruik van deze normen als 'sturend parkeerbeleid'. Een nota daarover is met instemming van de gemeenteraad vastgesteld. Verder 'stuurt' de gemeente met gratis parkeerbeleid. Daarom moet het parkeren in de garage ook vrijwel kosteloos blijven, anders zouden er scheve concurrentieverhoudingen met o.a. het eerste centrum in Heiloo ontstaan.

(De capaciteit van de kelder is hier op basis van de gemeentelijke nota 'Ruimtelijke Onderbouwing' van 27- 02 jl. gecorrigeerd. Eerst ging het om '24 +118' plaatsen uit het zogenaamde 'beeldkwaliteitplan', nu gaat het inclusief de nieuwbouwplannen om minimaal 202 plaatsen, waarbij het uitgangspunt van de ontwikkelaar 230 plaatsen is. Het prijsindicatiekaartje is dan navenant, geen dikke 4 miljoen maar bijna 7 miljoen euro exclusief exploitatie)

2.3.3. Discussie

Net zo'n fundamentele kwestie als balans tussen 'evidence' en voorzorg is het vigerende gezondheidsconcept. Bij de conclusie dat het Charter geen merkbare invloed had op het verkeersbeleid o.a. in Alkmaar werd de vraag opgeworpen of het gezondheidsconcept van PH en zorg daar wellicht een factor in was, met als samenvattende constatering [7]:

"For the human body is mainly regarded as a machine, to be repaired and maintained 'evidence based', with predominant medical and health educational intervention. Admitting this error could give a change: the body as an organism, to be managed with precautionary intervention. This is on mobility-linked physical inactivity (to be considered as a non-personal, structural, component of behaviour), infrastructural and economic intervention."

Uitgaande van een dergelijk gezondheidsconcept zou dan de zienswijze om uit voorzorg substantiële aantallen parkeerplaatsen te laten vervallen kunnen worden gelegitimeerd als infrastructurele interventie met een afgeleid economisch belang, en wel problematische gemotoriseerde bereikbaarheid.

De CROW normen zijn van 'voor Kyoto' en het zijn daarmee geen transitie-normen. Omdat ongetwijfeld ook andere gemeenten deze normen gebruiken om vast te houden aan problematische mobiliteit, zouden ze met 'Duurzame Daadkracht' dienen te worden bijgesteld.

Los van de transitie-discussie is het gebruik van de normen op zich hier discutabel. Het heeft er veel van weg dat ze door het architectenbureau klakkeloos zijn overgenomen en naderhand gelegitimeerd met de gemeentelijke nota voor 'sturend parkeerbeleid'. Hoe heeft bijvoorbeeld het architectenbureau dat 'binnen de bebouwde kom' precies geïnterpreteerd? Waarom is daarbij niet gedifferentieerd vanwege de specifieke kwaliteiten van de stationsomgeving met op loopafstand Station Heiloo met hoogwaardige sneltreinverbindingen naar de hele Randstad? En waarom is dat ook niet gebeurd in het gemeentelijke parkeerbeleidsplan voor 'sturend parkeerbeleid'? Die norm van 1,2 plaats per wooneenheid is daarmee discutabel en een verlaging tot bijvoorbeeld 0,5 – de feitelijke

norm binnen de bebouwde singelkom in Utrecht is dat bijvoorbeeld ook- zou 120 plaatsen minder betekenen.

Ook wekken de normen de indruk van schijnzekerheid. Zo is de vestiging van een supermarkt, vanwege de problemen van de betreffende keten en de prijzenoorlog in supermarktländ, niet zeker. Daarmee zijn de aan 1200 m² winkelloppervlak toe te rekenen 65 parkeerplaatsen ook twijfelachtig. Het eventueel komen te vervallen van deze plaatsen wordt wel als een ontbindende factor opgevat voor het laten doorgaan van de kelder.

In de SEGV –discussie is het hier dus de vraag of die kleine 7 miljoen euro op een bevolking van 22000 ook inderdaad ‘groot’ is en of, als de financiering vooral nominaal is, dat een SEGV-factor is om uit voorzorg rekening mee te houden.

Uit het feit dat ongetwijfeld gefinancierd zal worden in een publiek/private mix, waarbij de parkeerder vrijwel niet hoeft te betalen, laat staan dat vervuiler en verzieker worden aangesproken, kan de conclusie worden getrokken dat de financiering grotendeels nominaal zal zijn. Eigenlijk zou dat financieringsverhaal transparant moeten zijn, maar aan transparantie ontbreekt het helaas. Dat geldt ook voor de vraag hoe de financiering door zal werken in het ‘Profit’ en het ‘People’ domein van Heiloo via gemeentelijke lasten en via de gevolgen voor de aard en omvang van de voorzieningen. Het is eveneens een groot vraagteken.

Omdat hier ook de kwestie van –niet transparante- investeringssubsidies voor een nieuwe supermarkt speelt, is tevens het probleem van de schaalvergroting aan de orde. (Daardoor worden, het kan niet genoeg worden herhaald, verplaatsingsafstanden bij elkaar steeds maar groter, zodat daar steeds minder tegen op te lopen en te fietsen valt, met erosie van vanzelfsprekende beweging als gevolg.) Aan deze steeds maar doorgaande schaalvergroting zit nog een ander marktaspect. In het inspraakproces bleek dat een kleine supermarkt in een sub-centrum van Heiloo zich door de opschaling bedreigd voelde en door de prijzenoorlog op de supermarktenmarkt ook werkelijk in de problemen dreigt te komen. Opheffing zou zo dubbele schaalvergroting betekenen. En dan is er nog een andere economische bijwerking, namelijk dat Heiloo met haar notoire gratis parkeerbeleid vergelijkbare centra in de regio dwingt tot een overeenkomstig beleid uit concurrentieoverwegingen en daarmee ‘sturing’ van het parkeerbeleid ook op een bovenlokaal niveau negatief beïnvloedt.

2.4. Zienswijze

2.4.1. Citaat.

“In onze zienswijze is het daarom een pragmatische consequentie van ‘Duurzame Daadkracht’ om uit voorzorg de bestemmingsbepaling voor de parkeerkelder (202-230 plaatsen) in dit voorontwerp te laten vervallen onder gelijktijdige aanpassing van het verkeersbeleid. Want voor een aanpassing gericht op lopen en fietsen op korte ‘dorpse’ afstanden is er ons inziens volop inhoudelijke en zonder dit kelderparkeren ook financiële beleidsruimte.

(Terzijde, een hieruit voortvloeiend motto voor de nieuwe ‘na Kyoto’ toekomstvisie voor ‘het dorp’ Heiloo gaat dan in de richting van, ‘duurzaam wonen, lopen en fietsen in ‘t groen’ in plaats van ‘fijn wonen in ‘t groen’.)”

2.4.2. Toelichting

Het alternatief voor de parkeerkelder is aanpassing van het verkeersbeleid. Daarvoor zijn jarenlang eerst door de plaatselijke milieclub Milieu Contact Heiloo en daarna door de eenmansafdeling van de ENFB transitie-voorstellen gedaan met daarin de belangen van verkeer, milieu en volksgezondheid geïntegreerd. Eerst was de ‘verpakking’ milieu, daarna werd het verkeer en nu is het volksgezondheid en zorg, maar de inhoud bleef principieel hetzelfde.

Het begon in 1995 met “de Toekomst van Heiloo. Duurzame Ontwikkeling!?”[12]. De aanleiding daarvoor was een zogenaamde strategische missie vanwege kortingen opgelegd door het Gemeente Fonds en een daaruit voortvloeiende kerntakendiscussie. Raadbreed werd een amendement van D’66 aangenomen, om er zo veel mogelijk naar te streven bij de thema’s wonen en werken ‘het principe van Duurzame Ontwikkeling te volgen’. Daar bleef het bij. Want het probleem zijn dan vervolgens ‘de consequenties’. Voor het bespreekbaar maken van het onbespreekbare werd daarom toen net zo’n grapje geprobeerd als voor PH en zorg.

In een fictief verhaal werd ook vanuit het magische jaar 2000 teruggekeken en wel naar 1995, toen in Heiloo de politiek-bestuurlijke situatie kantelde van 'DO consequenties, liever niet', naar 'wie a heeft gezegd moet nu ook maar b zeggen'. De VVD bleek daarbij de grootste problemen te hebben: "Het autoverkeer (in 5 jaar) halveren? De VVD kon het niet over haar hart krijgen. Dat was toch je reinste inperking van de individuele vrijheid van de burgers, en natuurlijk van de ondernemers, betaald parkeren bij het Loo (het centrum van Heiloo), geen denken aan! Maar toch betekenden minder autovrijheden niet meer sociaal-culturele vrijheden? En wat stelde vrijheid voor komende generaties voor als er in een afgetakeld milieu veel minder te kiezen zou zijn? Met dat ontwakend milieuliberalisme sloot de VVD zich uiteindelijk aan de bij de rest van de gemeenteraad ...". Het 'People' domein van Heiloo fleurde in dit fictieve verhaal helemaal op van DO. Dat tekende zich ook af in de politieke verhoudingen:

"Want veel proteststemmers (op Heiloo 2000) hadden hun vertrouwen in de veel minder grootse plannen van de gemeente teruggekregen. Heiloo 2000 viel daardoor terug tot haar oude vertrouwde twee raadzetsels."

Aan deze fictie lagen overigens uitgangspunten en eruit voortvloeiende maatregelen ten grondslag. Kern daarvan vormde lastenvermindering door doelmatiger gebruik van de gebouwde omgeving, resulterend in krimp van de infrastructuur (parkeerplaatsen). En het geheel mondde uit in een heroverwegingsrichting voor de gemeentelijke strategische missie van toen. (Nog merkwaardig actueel allemaal.)

Deze duurzame mobiliteitsboodschap werd langs een omweg herhaald (1998), in eerste instantie voor Alkmaar in 'Fietsen, tenzij ...' [13]. Ook hierin weer een opsomming van transitie-maatregelen, maar nu geen grapje meer. Dat was ook niet nodig, want het Charter verscheen en het werd samen met een 'illustratief' 'People-Planet-Profit' voorbeeld uit het Belgische Hasselt ter ondersteuning gebruikt. Daar werd de bus gratis gemaakt en dat werd o.a. gefinancierd door geen parkeergarages te bouwen. (Ondertussen is deze sociale vernieuwing bij onze Zuiderburen ook doorgedrongen op het federale niveau aldaar, en zitten wij hier in de polder met de meer dan 30 jaar oude publicatie over 'gratis' openbaar vervoer van oud staatsecretaris van V&W van Hulten naar de Belgen te kijken, hoe zij het klaar zien te spelen. Los van de discussie over ongewenste verschuivingen in de 'model split' kan weliswaar niet van 'best practices', maar toch zeker van 'good practices' worden gesproken.) Alkmaar zette 'Fietsen, tenzij ...' op de agenda van een verkeersconferentie en bij de discussie over de herinrichting van een spoorwegovergang (bij de Zevenhuizerlaan) kwam het in Heiloo op tafel. Een 'knip' daar was de logische consequentie van 'Fietsen, tenzij ...'. De boodschap werd meerdere malen herhaald zoals bij nieuwe verkeersplannen en soms werd er een element aan toegevoegd, zoals een onbespreekbaar blijvende 'knip' in de Kennemerstraatweg in het Heilooër bos, als een afslag naar de A9 (bij de Lagelaan) zou worden aangelegd.

Een transitie naar duurzame mobiliteit werd ook toegespitst op het Stationscentrum zelf [14] met een pleidooi voor een heroverweging van de parkeerkelder, omdat "met de komst van een nieuwe gemeenteraad en een nieuw gemeentebestuur daar ook een goede aanleiding voor is" (2003). Citaat: "In zo'n heroverweging past allereerst een verkeersbeeld-kwaliteitplan en niet een beeldkwaliteitplan van een vormgever. Dat is o.i. ook de fundamentele fout die hier gemaakt is: eerst de vorm en dan en inhoud. Dat moet juist andersom: eerst de inhoud en de vorm moet er logisch uit voort vloeien. Het mobiliteitsbeeld dat ons bij het stationscentrum voor ogen staat is ruwweg: lopen-fietsen dominant in de lokale mobiliteit, trein-deelauto-fiets dominant in de bovenlokale mobiliteit. Daarin is de parkeerkelder inclusief fietsenkelder niet nodig. Onze ruwe inschatting is, dat ruim 10 parkeerplaatsen ... voldoende zijn voor een deelauto-project voor de 175 woningen die de gemeente wil realiseren. ... Als daaraan toe wordt gevoegd ons voorstel voor een project boodschappen doen met de fiets, dat in de vorige raadsperiode door D'66 bij het gemeentebestuur aanhangig is gemaakt, dan ontstaat er een denkbeeldige situatie waarin de parkeerkelder overbodig is. Het zou heel zinnig zijn, om dit in een haalbaarheidsonderzoek eens uit te werken en na te gaan wat het prijskaartje van zo'n verkeersbeeld is." (Deze twee mobiliteitsbeelden konden zo nodig worden gedemonstreerd.)

Aan al deze integrale transitie-voorstellen zijn opeenvolgende gemeentebesturen stelselmatig voorbijgegaan.

De interpretatie van en het commentaar op de zienswijze door B&W liggen in deze zelfde lijn. De volgende citaten 'illustreeren' dat met een merkwaardig groot verschil t.o.v. de zienswijze 'geen kelder', respectievelijk [1]:

"Vreest voor conflictsituatie tussen gemotoriseerd verkeer met fietsers en voetgangers en voor luchtverontreiniging in het stationsgebied als gevolg van het autoverkeer", en,

"Het is nodig het stationscentrum feitelijk op te waarderen als tweede aankoopplaats in de gemeente. Als eerste aanzet is daarvoor het beeldkwaliteitplan ontwikkeld. Dit plan is juridisch ingekaderd in een voorontwerp bestemmingsplan, waarin mogelijkheden worden geboden het vastgestelde beleid ten uitvoer te brengen. Een winkelconcentratie als het stationscentrum heeft uiteraard vele verkeersbewegingen tot gevolg. Wij gaan overigens uit van sturend parkeerbeleid, hetgeen, kort gezegd, betekent, dat strikt in de parkeerbehoefte (winkels en woningen) wordt voorzien en niet meer dan dat,

een overdaad aan parkeerplaatsen zou extra verkeer genereren en dat is juist wat wij niet willen. Ook wordt in het winkelgebied en net daarbuiten voorzien in diverse fietsenstallingen.”

2.4.3. Discussie

Niet alleen de bedrijfscultuur maar ook de bedrijfsstructuur in de basisgezondheidszorg is hier van belang. Dat werd eveneens in de hygiënisch reveil grap [5] naar voren gebracht. Citaat: “Ook de basisgezondheidszorg liet zich niet onbetuigd. Zo wierp een directeur van een Basisgezondheidsdienst zich in het kader van een lokale agenda 21 op als pleitbezorger van een geleidelijke halvering van het autoverkeer ten gunste van ‘cycling towards health and safety’ (de titel van een rapport van de British Medical Association [3]). Het kwam hem echter op grote problemen met zijn gemeentebesturen te staan, die onder druk werden gezet door het grootwinkelbedrijf. Hij moest gas terugnemen, maar via de Vereniging Directeuren Basisgezondheidsdiensten wist hij toch voor elkaar te krijgen dat er een krachtig signaal in de richting van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten werd gegeven.”

De visie achter deze fictie is, dat de PH bedrijfscultuur in de basisgezondheidszorg net zoals in de zorg pragmatisch moet zijn met ‘evidence based’ en voorzorg in balans. Maar in de grap loopt dit pragmatisme vast in de intergemeentelijke bedrijfsstructuur en verwordt het tot een signaal van de zijlijn. De vraag hierachter moge duidelijk zijn: wat mankeert er aan de structurele inbedding van basisgezondheidszorg als het belang van volksgezondheid en zorg er niet in zijn volle omvang kan meetellen.

Aan het democratisch proces zit een formele en een informele kant. Het volgende citaat (1996) geeft een beeld van het informele proces in Heiloo m.b.t. duurzame mobiliteit [3]:

“Zo blijken gemeenten, bij het operationaliseren van de afgesproken ‘locale agenda 21’ op de VN conferentie over milieu en ontwikkeling in 1992, veel moeite te hebben om op relevante beleidsterreinen een dialoog met de burgers aan te gaan en tot een DO te komen die ook werkelijk wat voorstelt. Men wil niet tornen aan het ‘fast’ en ‘easy’ van het autorijden (in plaats van fietsen) op korte afstanden en aan ‘easy’ ruimtegebruik, wat vervolgens weer het vrijmaken van middelen voor mobiliteit verminderende sociale vernieuwing en DTO frustreert.”

De geschetste gang van zaken illustreert dat er sindsdien niet veel is veranderd. Die dialoog uit de VN locale agenda voor de 21^e eeuw was er, als het om duurzamer mobiliteit gaat, in Heiloo eigenlijk niet.

Zo’n dialoog over mobiliteit zou daarom alsnog een kans moeten krijgen en daar is momenteel ook een goede aanleiding voor. Er wordt namelijk weer een nieuwe strategische visie ontwikkeld waarbij er over de raadsperioden heen tot 2015 -na Kyoto dus- gekeken wordt [15]. Dan ligt het voor de hand om ook 10 jaar terug te kijken en te evalueren wat er van de vorige visie terecht is gekomen, met name van dat amendement van D’66 om te streven naar DO. De conclusie kan dan geen andere zijn, dan dat DO in fragmenten in een ‘voor Kyoto’ stadium is blijven steken en dat mobiliteit er buiten bleef. Dat wordt overigens ook ‘geïllustreerd’ door de Heilooze optiek van ‘fijn wonen in ‘t groen’, met ‘groen’ als een soort consumptieartikel in de kwestie van ‘onduurzame productie- en consumptiepatronen’. Wanneer daarentegen ‘integrale’ mobiliteit onderdeel van een strategische visie voor ‘na Kyoto’ zou worden, dan kantelt het motto vanzelf mee: duurzaam wonen, lopen en fietsen in ‘t groen. En dan komt daarbij automatisch ook de parkeerkelder weer ter discussie te staan. Ook al omdat de burgemeester vindt dat de krakende (huisartsen-)zorg op de agenda kan komen [15], kan zo niet om voorzorg worden heen gedraaid.

Het formele democratisch proces speelt zich uiteraard af in de gemeenteraad.

Na de stemming over de kelder met acht stemmen voor en zeven tegen had, als democratische verhoudingen niet worden versimpeld tot eenvoudige stemmenmeerderheden of minderheden, vooral als het om de kleinst mogelijke meerderheid of grootst mogelijke minderheid gaat, de vraag kunnen worden gesteld, wat bestuurlijke wijsheid zou moeten zijn. Dat geldt te meer, als erbij het daaraan voorafgaande duw- en trekwerk in aanmerking wordt genomen en als er wezenlijke vragen kunnen worden gesteld bij het stemgedrag [16]. Daarbij werd er o.a. op gewezen dat, als de PvdA fractie zich had laten leiden door het gedachtegoed van haar Vlaamse zusterpartij in Hasselt, ze met drie i.p.v. 1 stem tegen, de stemming in de raad had kunnen laten omslaan in een meerderheid tegen de kelder. Ook in het college biedt de zaak nog aanknopingspunten: een CDA burgemeester met mondiaal beleid in zijn portefeuille, die last van zijn geweten zou moeten krijgen als het zoals in dit geval mede om rentmeesterschap gaat, maar daarbij ongetwijfeld het weinig ‘rooskleurige’ CDA rapport Noordzij op zijn weg zal vinden met daarin, anticiperend op de nota van het kabinet, een pleidooi voor meer infrastructuur; een PvdA wethouder die kan ‘kantelen’, althans bij een oriëntatie op zijn geestverwante Zuiderburen; een wethouder van Heiloo 2000 idem dito, althans als hij af zou gaan op de fractie van zijn eigen partij die nog in meerderheid tegen lijkt; en een VVD wethouder, die niet om een worsteling met vrijheidsbeginselen heen kan als keuzevrijheden van komende generaties mee moeten tellen. Dan is namelijk de vraag gerechtvaardigd, of het geen bestuurlijke wijsheid zou zijn geweest om pas op de plaats te maken en ruimte te scheppen voor

bezinning. Het kader diende zich immers toen al aan, een verouderde strategische visie en een wenselijke nieuwe, waarbij er tot 2015 [15] –na Kyoto- zou kunnen worden ‘gestapt in de toekomst’, zoals het nu in de PR van de gemeente heet.

Uiteraard moet de stemming, nu alweer een jaar later, ook in het licht worden gezien van veranderende omstandigheden. Dat geldt niet alleen voor onderwijl aangegane verplichtingen, maar ook voor omstandigheden met een ontbindend karakter. Zo dreigt de gemeente onder curatele van de provincie te worden gesteld vanwege een structureel oplopend begrotingstekort, is het budget voor de ontwikkeling van de stationsomgeving met 1 miljoen euro overschreden en heeft de gemeenteraad het gemeentebestuur opgedragen een vermindering van een half miljoen te zoeken. Dat half miljoen zou gemakkelijk kunnen worden gevonden door af te zien van publieke financiering van een deel van de kelder. Dan gaat de kelder wankelen (24 plaatsen minder). Dat doet hij ook als de keten onvoldoende uit de problemen geraakt en de supermarkt niet door laat gaan (65 plaatsen minder). In deze bewegende omstandigheden beweegt ook het klimaatprobleem mee. Zo heeft het Hoogheemraadschap plannen ontwikkeld met het oog op te verwachten extreme weersomstandigheden: wadi’s, slimme stuwen, ondergrondse wateropslag en harder pompen. Dat komt neer op een erkenning van het klimaatprobleem dicht bij huis en handelen volgens het ‘no regret principle’ [5] [7].

Het gemeentebestuur vat, geleit op zijn commentaar [1] dit dynamische proces blijkbaar op als statisch en onomkeerbaar. Maar het lijkt dus nog maar helemaal de vraag of dat juist is. Het zou echter een grote vergissing zijn om, als een en ander zou leiden tot het alsnog niet doorgaan van de kelder, te denken dat het pleit dan beslecht is. In het slechtste geval, wanneer er bijvoorbeeld ook een supermarkt in een sub-centrum zou moeten sluiten, is het wachten op een volgende schaa sprong met nog weer grotere loop- en fietsafstanden.

Dit formele democratisch proces moet uiteraard voldoen aan beginselen van behoorlijk bestuur, dus aan eisen van zorgvuldigheid.

Deze toelichting ‘illustreert’ echter, dat bij de besluitvorming over de parkeerkelder aan het belang van volksgezondheid en zorg, in zijn samenhang met dat van verkeer en milieu en in het perspectief van een transitie, eigenlijk jarenlang stelselmatig voorbij is gegaan. Een zorgvuldige belangenafweging kon daardoor niet plaats vinden en eventueel onevenredig nadeel van de bouw van de kelder voor volksgezondheid en zorg niet blijken. Daarom lijkt het zaak om alsnog dit belang in zijn volle omvang onder ogen te zien en vervolgens de belangenafweging te maken. Dat komt dus neer op een ‘integrale heroverweging’ van de bouw van de kelder. (Het voornemen om mee te werken aan de nieuwe bouwplannen kan dan nog niet aan de orde zijn, vanwege de daarin aanwezige keldercapaciteit en het noodzakelijk medegebruik van de inrit en van de openbare ruimte van de kelder. Een dergelijke medewerking zou de zienswijze, om uit voorzorg de bestemmingsbepaling voor de parkeerkelder te laten vervallen, immers gedeeltelijk illusoir maken.)

Kortom, een ontbrekende dialoog met de bevolking over duurzame mobiliteit, te wensen overlatende bestuurlijke wijsheid in de omgang met de gemeenteraad en vereiste bestuurlijke zorgvuldigheid, pleiten al met al voor een ‘integrale heroverweging’ van de bouw van de parkeerkelder, voorafgegaan door een ‘Global Village’ dialoog in ‘het dorp’ Heiloo over een strategische visie op mobiliteit, ‘na Kyoto’.

3. Algemene discussie

In zijn als altijd grondige en genuanceerde analyses [17] schetst Mackenbach de neergang van ‘PH’ ‘na de epidemiologische transitie, waarop de sociale geneeskunde geen adequaat antwoord had’. ‘Voor de ontwikkeling van een krachtige PH functie’ vindt hij ‘een veel krachtiger rol van de overheid nodig’. ‘Die traditie hebben we in Nederland niet’ en ‘zal ook niet gemakkelijk ontstaan’, constateert hij, wijzend op de PH bemoeienis via sociale verzekeringen en particulier initiatief vergeleken met die in typische PH countries.

Die epidemiologische transitie moet in de ogen van Rengelink een eufemisme zijn, want hij beoordeelt de PH toestand als ‘versnipperd’, zonder de snippers ‘met een eigen dynamiek’ bij name te noemen [18]. Zijn antwoord op de versnippering is bundeling in een instituut. Het antwoord van Boot en van Heteren op deze malaise is van een heel andere orde. Een advertentieachtige wervende tekst: nieuwe standwerkers PH gezocht à la Coronel [19].

De reactie op Rengelink’s diagnose was: het gaat niet om snippers, maar in navolging van Leenen, erger nog om keutels, en die moeten ‘gesaneerd’ worden, ‘zeker als ze ook een eigen dynamiek’ hebben [6]. Daarom geen steun voor

Rengelink's institutionalisering van snippers, maar een pleidooi [6] voor een ingrijpende heroriëntering van PH te beginnen met, een geïntegreerde M&VTV ten behoeve van een Duurzaamheidsbalans (geen grap meer), dan backcasting oefenen met zorgprojecten om de sprong naar 2040 beter te kunnen maken, vervolgens beleidsvertaling van het Charter i.v.m. 'Boedapest 2004', 'enzovoorts, enzovoorts' [6].

Kortom, het gaat in deze casus, parafraserend op de terminologie van Boot en van Heteren, om PH-werk met als standplaats Heiloo, dat thuis hoort in de categorie 'enzovoorts, enzovoorts' en dat tevens de bepleite ingrijpende heroriëntatie impliceert.

Al is het op het weliswaar wijd vertakte maar beperkte beleidsterrein van de mobiliteit, het beeld van de overheid dat hier naar voren komt moet te denken geven. Op werkelijk alle bestuurlijke schaalniveaus, variërend van lokaal tot Euroregionaal, blijkt wijd verbreid het gebrek aan 'Duurzame Daadkracht' in de kwestie van de epidemische vormen aannemende mobiliteit, 'good practices' daargelaten. Het manifesteert zich niet alleen in het afschuiven van verantwoordelijkheden tussen overheden onderling, de komende kabinetsnota 'Mobiliteit' illustreert dat, maar vooral ook uit het afschuiven van verantwoordelijkheden in de richting van de markt met haar vermeende marktwerking. Van dit neoliberale 'laissez faire' en de eruit voortvloeiende bescherming van eigen concurrentieposities, of het nu om betaald parkeren in Heiloo gaat of de verzekering laten betalen in de Euroregio van de WHO, gaat stagnatie uit.

In dit 'Pan Europese' beeld van de PH rol van de overheid lost Mackenbach's waarneming als het ware helemaal op. In de kwestie van de mobiliteit heeft het veel weg van een Global Village proces, terug naar waar Europawijd de hygiënisten anderhalve eeuw geleden begonnen met het organiseren van verantwoordelijkheid voor de volksgezondheid, of dat nu vooral bij de overheid zelf of in een mix van overheid en particulier initiatief was. Dit grote afschuiven van verantwoordelijkheden lijkt wel een 'terug naar af', ook hier te lande. Toen speelde met name Penn, als spreekbuis van de hygiënisten naar de overheid [20] in zijn hoedanigheid van adviseur van Thorbecke en als oprichter van het kruiswerk, een sleutelrol bij het aangeven en verdelen van verantwoordelijkheid tussen overheid en particulier initiatief. (En blijkbaar liet Thorbecke zich ook in die zin adviseren, omdat hij heel goed begreep dat dogmatisch 'laissez faire' niet werkte.) Boot en van Heteren moeten Penn daarom maar bij hun voorbeeld Coronel voegen. Dat geldt eveneens voor de Man [20]. Hij legde de basis voor systematiek in de ontwikkeling van 'evidence' met de eerste vaderlandse sterftekaart, en stond daarmee als een eerste VTV'er aan de wieg van juist 'evidence' in de wisselwerking met voorzorg.

De casus illustreert ten voeten uit dat er zich nog veel meer werk in de categorie 'enzovoorts, enzovoorts' aandient om te voorkomen dat de geschiedenis zich moet herhalen als het op verantwoordelijkheid nemen voor de volksgezondheid aankomt.

Verwacht kan worden dat de Duurzaamheidsverkenning van het RIVM vooral een 'product' van het "RIM" zal zijn en niet van het 'RIV'. Het hoofdstuk over mobiliteit moet dan maar eens goed onder handen worden genomen. Ook op de 'Nota Mobiliteit' van het kabinet kan actief worden geanticipeerd (net zoals het CDA dat heeft gedaan met haar pleidooi voor meer infrastructuur). De NPHF heeft indertijd in het kader van het NVVP-proces het 'investeringsplan korte ritten' van ANWB, ENFB en de Stichting Natuur en Milieu gesteund. Het is na de wegstemming van het NVVP in de Kamer weggezaakt. De NPHF zou nu met het Charter als basis het initiatief kunnen nemen om het zo mogelijk verder aangescherpt weer aan de orde te stellen, daarmee de belangen van volksgezondheid en zorg in die van milieu, en verkeer op dit niveau integrerend. Natuurlijk verdient ook het geopperde beginsel van 'de

verzieker betaalt' analoog aan het beginsel van 'de vervuiler betaalt' nader te worden geanalyseerd en verdiept met name m.b.t. consequenties voor de uitvoering. (Te denken valt aan een zorggerelateerde financiering van tabaks-, benzineaccijns of km-heffing met een invoeringstraject dat vooruitloopt op een definitieve vaststelling van de hoogte. Dan kunnen deze accijnzen ook niet langer worden gebruikt voor traditionele economische groei, die leidt tot investeringssubsidies in gezonde beweging eroderende schaalvergroting. Want zo zou denkbeeldig de cirkel met de bouw van de parkeerkelder kunnen worden gesloten. Al te lang is de zorg de loopjongen geweest van ordinair economisch belang.) Nuttig werk kan het ook zijn om andere beleidsterreinen te screenen op overeenkomsten en verschillen. Dat geldt bijvoorbeeld voor het waterbeleid, waar op het niveau van de Global Village eveneens een 'high-tech' versus 'low-tech' probleem bestaat [21] als parallel van gemotoriseerde mobiliteit versus die van lopen en fietsen. En er is natuurlijk ook veel soortgelijk PH werk te doen in andere gemeenten waar ditzelfde heilloze probleem zich manifesteert. Enzovoorts, enzovoorts.

Kortom, de advertentiekop van Boot en van Heteren kan maar beter worden veranderd in: Standhoudwerk PH aangeboden: breed en lastig, eenzelfde drijfveer als die van de hygiënisten vereist.

Verwijzingen. (eigen publicaties zijn auteurloos aangegeven)

1. Zienswijze voorontwerp bestemmingsplan stationsomgeving 24-02-04. Reactie nieuwe bouwplannen ex art.19 lid 2 Wet R.O Stationcentrum 20-04-04. Interpretatie en commentaar B&W Heiloo 04-04.
2. Ministeries van VROM en Buitenlandse Zaken. Duurzame Daadkracht. Actieprogramma duurzame ontwikkeling. Samenvatting. Augustus 2003.
3. Duurzame Ontwikkeling en de betekenis voor Milieu, Gezondheid en Gezondheidszorg. TSG/Tijdschrift voor Gezondheidswetenschappen 1996;74:357-62.
4. Duurzame Ontwikkeling: de reacties. TSG/Tijdschrift voor Gezondheidswetenschappen 1996;74:420-1.
5. Hygiënisch reveil: visie of fictie. TSG/Tijdschrift voor Gezondheidswetenschappen 1998;76:105-7.
6. Duurzame Ontwikkeling na Johannesburg. TSG/Tijdschrift voor Gezondheidswetenschappen 2002; 80: 480-1.
7. WHO Euroregion Charter on Transport, Environment and Health. Discussion on its actual impact on Transport Policy. Proceedings Vélo Mondial 2000. Vélo Mondial 2000 op CD-ROM; Charter en Background Document, WHO Regional Office for Europe, Kopenhagen april 1999; From London to Boedapest: Progress made on Transport Environment and Health. WHO maart 2004; WHO Directives HIA Chapter 6. Precaution Principle.
8. Man de K. Weg van emissies. Driedimensionale ethische analyse van handel in emissierechten [scriptie]. Rijks Universiteit Groningen, Internationale Betrekkingen en Internationale Organisaties. Groningen juli 2004.
9. Verzieker betaalt. Medisch Contact 2000; 55:43.
10. Inspraakreactie Nationaal Verkeer en Vervoer Plan, 09-01-01.
11. Milieuconferentie WHO 'Londen 99': een nabeschouwing. TSG/Tijdschrift voor Gezondheidswetenschappen 1999; 77:353-4.
12. MCH. De toekomst van Heiloo. Duurzame Ontwikkeling!? Mei 1995.
13. ENFB. Fietsen, tenzij ... Alkmaar: auto- of duurmaammobiel in de 21^e eeuw? April 1998.
14. ENFB. Brief ter informatie aan de gemeenteraad van Heiloo, 28-03-03.
15. Voor toekomst Heiloo echte keuzes nodig. Gesprek van de week met de burgemeester van Heiloo. Alkmaarsche Courant 05-04.
16. Ingezonden brief Alkmaarsche Courant 16-07-03.
17. Mackenbach JP. Sociale geneeskunde en 'public health': historische kanttekeningen bij de Nederlandse situatie. TSG/Tijdschrift voor Gezondheidswetenschappen 2003; 81:450-58.
18. Rengelink H. Politiek als determinant van gezondheid. TSG/Tijdschrift voor Gezondheidswetenschappen 2002;80:277-8.
19. Boot JM, van Heteren G. Nieuwe standwerkers Public Health gezocht: gedreven, breed, lastig. TSG/Tijdschrift voor Gezondheidswetenschappen 2002; 80:481-82.
20. Houwaart ES. De hygiënisten staat en volksgezondheid in Nederland 1840-1890 [proefschrift]. Groningen Historische Uitgeverij, 1991.
21. Notitie voor de NCDO in het kader van de voorbereiding op de VN Commission on Sustainable Development 12, 26-01-04.

22. Nota mobiliteit. Naar een betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid. Ministeries van Verkeer en Waterstaat en VROM. Den Haag september 2004.
23. Polak J.B. Duurzame mobiliteit en Balkenende II. Inleiding Open Podium Hogeschool Larenstein november 2004.
24. Kwaliteit en toekomst. Verkenning van Duurzaamheid. RIVM september 2004. Verwijzingen.
25. Beck JP e.a. Beoordeling van het Nationaal Luchtkwaliteitplan 2004. RIVM-briefrapport, febr. 2005.
26. www.vrom.nl . Persbericht VROM 5-04-05.
27. info@infomil.nl. Bestemmingsplannen. Zwevende deeltjes.
28. www.Zembla.tv. Vuile auto's. Documentaire 3-02-05.
29. Mathijssen M. Maatschappijverbetersaars in de negentiende eeuw. Van Foreest Publiekslezing. Gemeente Alkmaar 2005.
30. Rapport Luchtkwaliteit 2004. V(erkeers) M(ilieu) K(aart). HAL gemeenten 2005.
31. Fijn stof nader bekeken. De stand van zaken in het dossier fijn stof. RIVM. Bilthoven 2005.
32. Fijn stof eist hoge tol. RIVM.nl. Jaargang 5/ nr. 3/ december 2005, pag. 12.

Afkortingen

Awb	Algemene wet bestuursrecht
ASVV	Algemeen Structuurschema Verkeer en Vervoer
Buza	Buitenlandse Zaken
COPD	Chronic Obstructive Pulmonary Disease (voorheen Cara)
CROW	Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Weg en Waterbouw
DO	Duurzame Ontwikkeling
DTO	Duurzame Technologie Ontwikkeling
ENFB	Echte Nederlandse Fietzers Bond
EZ	Economische Zaken
GES	Gezondheid Effect Screening
GVO	Gezondheids Voorlichting en Opvoeding
HIA	Health Impact Assessment
ISV	Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing
LNV	Landbouw Natuur en Visserij
NPHF	Nederlandse Public Health Federatie
M&VTV	Milieu en Volksgezondheid Toekomst Verkenning
NVVP	Nationaal Verkeer en Vervoer Plan
PH	Public Health
PPC	Provinciale Planologische Commissie
PPP	People Profit Planet
RIVM	Rijks Instituut voor Volksgezondheid en Milieu
SEGV	Sociaal Economische Gezondheid Verschillen
THE PEP	Transport Health and Environment Pan European Projcct
VROM	Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieu
VTV	Volksgezondheid Toekomst Verkenning
V&W	Verkeer en Waterstaat
VWS	Volksgezondheid Welzijn en Sport
WCPV	Wet Collectieve Preventie Volksgezondheid
WHO	World Health Organisation
WRO	Wet Ruimtelijke Ordening
WRR	Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid

Bijlage 1. Zienswijze

Penn

Vereniging tot bevordering van de Algemene Gezondheidszorg Dr.J. Penn, Secr. Rechte Hondsboschelaan 8
1851 HM Heiloo, Tel. 072 5336693, E-mail hademan@hetnet.nl, Postgiro 381923, KvK Centraal Gelderland 40123421, wil in de
lijn van de 19^e-eeuwse hygiënist, hygiëne een actuele inhoud geven in het perspectief van duurzame ontwikkeling.

Heiloo, 5 juli 2004

Aan de gemeenteraad van Heiloo

Onderwerp: Zienswijze ontwerp bestemmingsplan stationsomgeving
ref.: Zienswijze voorontwerp bestemmingsplan stationsomgeving 24-02-04.
Reactie bouwplannen ex art.19 lid 2 Wet R.O Stationcentr.20-04-04.

Geachte gemeenteraad,

Onze zienswijze op het voorontwerp is u bekend (ref.): uit voorzorg geen
bestemming voor een parkeerkelder in het bestemmingsplan, gelet op het belang
van volksgezondheid en zorg. Wij zien dat nog steeds zo.

Wat zich nu hier in Heiloo afspeelt doet zich in min of meerdere mate in het hele land
voor en kan daarom voor onze sector nuttige casuïstiek zijn. Vandaar dat wij
besloten hebben om er, zoals dat in ons jargon heet, een casus van te maken.

In deze 'casus parkeerkelder Stationscentrum Heiloo' herhalen wij onze
zienswijze, gecorrigeerd vanwege de nieuwbouwplannen (ref.), in vier citaten
(Bijlage). Elk citaat wordt nader toegelicht en van een aanzet voor een discussie
voorzien. Eerst gaat het over de achtergrond en de ontwikkeling van het belang van
volksgezondheid en zorg geïntegreerd met dat van milieu en verkeer. Daarna is
Heiloo aan de beurt en blijkt hoe jarenlang vanaf 1996 aan dat geïntegreerde belang
voorbij is gegaan. Helaas ontkomen wij hierbij niet aan het gebruik van jargon en
afkortingen, excuus daarvoor.

Ons inziens is het nu een kwestie van bestuurlijke zorgvuldigheid om het belang van
volksgezondheid en zorg in zijn volle omvang, samenhang en transitieperspectief
onder ogen te zien en om het vervolgens alsnog in een belangenafweging 'wel of
geen parkeerkelder' mee te wegen. Zo'n afweging heeft hier in het voor- en natraject
van de besluitvorming eigenlijk niet plaats gevonden, waardoor eventueel
onevenredig nadeel door de bouw van de kelder niet kon blijken. Ons inziens moet
de consequentie daarom een 'integrale heroverweging' zijn. (Zo mogelijk
voorafgegaan door een dialoog overeenkomstig de lokale VN agenda voor de 21^e
eeuw over een strategische visie op mobiliteit.)

Wij hopen dat onze met deze casus aangevulde zienswijze tot een 'integrale
heroverweging' van de bestemmingsbepaling voor de parkeerkelder in het ontwerp
bestemmingsplan zal leiden.

Hoogachtend,

 .

Bijlage 2. Bezwaren/bedenkingen, aanvulling, toelichting en verzoek

Penn Vereniging tot bevordering van de Algemene Gezondheidszorg Dr.J. Penn, Secr. Rechte Hondsboschelaan 8
1851 HM Heiloo, Tel. 072 5336693, E-mail hademan@hetnet.nl, Postgiro 381923, KvK Centraal Gelderland 40123421, wil in de
lijn van de 19^e-eeuwse hygiënisten, hygiëne een actuele inhoud geven in het perspectief van duurzame ontwikkeling.

Heiloo, 21 december 2004

Aan het college van Gedeputeerde Staten
van de provincie Noord-Holland
Postbus 123
2000 MD Haarlem

Onderwerp: bedenkingen bestemmingsbepaling parkeergarage bestemmingsplan
'Stationsomgeving 2004' van de gemeente Heiloo.

Geacht college,

Als kleine vereniging met een in Heiloo gevestigd secretariaat hebben wij drie bedenkingen tegen de bestemmingsbepaling voor een parkeergarage in het vastgestelde bestemmingsplan 'Stationsomgeving 2004' van Heiloo, zoals gepubliceerd in de plaatselijke Uitkijkpost van 1 december jl.

(Onze vereniging luistert naar de naam van Dr. Jacobus Penn. Hij was de eerste door Thorbecke aangestelde inspecteur voor de volksgezondheid in Noord-Holland en landelijk de spreekbuis van een gezaghebbende groep artsen in grote vraagstukken van volksgezondheid en zorg van toen, de zogenaamde hygiënisten. Zij zijn statutair ons voorbeeld.)

Aan onze bedenkingen is eerst een zienswijze op deze bepaling in het voorontwerp bestemmingsplan voorafgegaan, daarna volgde een herhaling met daarbij een toelichting en een aanzet voor discussie. (Bijlage). De zienswijze is vervolgens ongegrond verklaard, waarbij de inhoud als volgt is opgevat:

"Vrees voor gezondheidsschade vanwege gemotoriseerde mobiliteit; daarom dringend verzoek geen parkeergarage te bouwen.

Als commentaar werd gegeven:

"Het is nodig het stationcentrum feitelijk op te waarderen als tweede aankoopplaats in de gemeente. Als eerste aanzet is daarvoor het beeldkwaliteitplan ontwikkeld. Dit plan is juridisch ingekaderd in thans een bestemmingsplan, waarin mogelijkheden worden geboden het vastgestelde beleid ten uitvoer te brengen. Een winkelconcentratie als het stationscentrum heeft uiteraard vele verkeersbewegingen tot gevolg. Dit is echter inherent aan dergelijke noodzakelijke ontwikkeling. Wij gaan overigens uit van een sturend parkeerbeleid, hetgeen kort gezegd betekent, dat strikt in de parkeerbehoefte (winkels en woningen) wordt voorzien en niet meer dan dat; een overdaad aan parkeerplaatsen zou extra verkeer genereren en dat is juist wat wij niet willen. Ook wordt in het winkelgebied en net daarbuiten voorzien in diverse fietsenstallingen".

Wij staan in deze kwestie voor het belang van volksgezondheid en zorg. Dat baseren wij in eerste instantie op het WHO Charter on Transport Environment and Health. waaraan alle landen uit de Euroregio van de Wereld Gezondheidsorganisatie zich hebben gecommitteerd, dus ook ons land. In het Charter wordt de verkeersgebonden gezondheidsschade opgevat als een optelsom van verschillende posten en beoordeeld als veel te groot (Bijlage, 2.2.). Daarom wordt breed beleid noodzakelijk geacht op het gebied van ruimtelijke ordening en milieu (art. A 1-8), economie (art. D1-4) en verkeer (art. B1-4) , met daarin op lokaal niveau krachtige bevordering van lopen en fietsen in plaats van gemotoriseerde mobiliteit.

Beleid, wet- en regelgeving laten, zoals uit de discussie moge blijken (Bijlage, 2.2.) te wensen over. Daarom baseren wij onze argumentatie bij ontbreken daarvan op het commitment aan het Charter als het gaat om het belang van volksgezondheid en zorg. M.a.w. in ons land –en daarmee ook in Heiloo- te wensen overlatend beleid, wet- en regelgeving doen aan dat belang ons inziens niets af. Dat gevoegd bij onze beroepscultuur, waarin voorzorg essentieel is, is het dan “een pragmatische consequentie van ‘Duurzame Daadkracht’ om uit voorzorg de bestemmingsbepaling voor de garage te laten vervallen onder gelijktijdige aanpassing van het verkeersbeleid”.

Onze eerste bedenking tegen de bestemmingsbepaling is, dat onze zienswijze daarop, zonder enig Health Impact Assessment (Charter, art. C1) is afgedaan als ongegronde vrees voor gezondheidsschade. Het belang van volksgezondheid en zorg wordt blijkbaar niet ingezien (Bijlage, 2.2). Het roept vragen op zoals:

1. Heeft men zich voldoende gerealiseerd, dat er in het Stationscentrum door, zoals wordt erkend, ‘vele verkeersbewegingen inherent aan dergelijke noodzakelijke ontwikkeling’ en de verwachte algemene groei van de mobiliteit met 20% tot 2020 onder bepaalde weersomstandigheden normoverschrijdingen plaats zullen vinden vanwege een opeenstapeling van luchtverontreiniging vanaf de A9 –met daarin ook een aandeel Heiloo- en die in het Stationscentrum zelf? En zo ja, waarom heeft men dat dan via de gemeenschappelijke gezondheidsdienst niet nader laten onderzoeken met name vanwege de ontwikkelingen in de fijn stof problematiek?

Onze tweede bedenking hierbij is, dat de voor een zorgvuldige belangenafweging ons inziens noodzakelijke consequentie ‘integrale heroverweging’ niet is getrokken zoals bedoeld (Bijlage, bijlage 1). Daarbij zijn de volgende opgeworpen en voortvloeiende vragen inclusief opmerkingen onbesproken gebleven:

1. Waarom is er vastgehouden aan de algemene CROW adviesnormen uit 1994 als zouden die ‘strikt in de parkeerbehoefte voorzien’, terwijl het bijzondere van de stationsomgeving nu juist is, dat er zich een station bevindt met nota bene halfuursverbindingen met Amsterdam en Den Haag op sneltreinniveau ook s’avonds en in het weekend? Is niet verzuimd de ontwikkeling van de stationsomgeving op de aanwezigheid van zo’n hoogwaardig station af te stemmen en had dat in combinatie met o.a. autodate-beleid dan niet moeten leiden tot een normverlaging voor parkeerplaatsen van 1,2 naar tenminste 0,5, dus tot een vermindering met minimaal 120 parkeerplaatsen (Bijlage, 2.3)?
2. Waarom is jarenlang de concurrentiepositie van lopen en fietsen verwaarloosd door hardnekkig vast te houden aan gratis parkeerbeleid en aan het niet vergroten van de omrijdfactor voor gemotoriseerde mobiliteit, terwijl uit de ENFB fietsbalans (2002) gebleken is dat Heiloo hierdoor vergeleken met andere gemeenten in het land slecht scoort? (Bijlage, 2.4.)
3. Heeft men zich voldoende gerealiseerd, dat door de opschaling van de supermarktvestiging tot 1700 m2 bvo loop- en fietsafstanden langer worden en dat daardoor het bestaan van de kleinere supermarkten in het Hoekstuk en Ypestein onder druk kan komen te staan? Had daarom de zienswijze van de Vink et al. advocaten niet ontdaan dienen te worden van concurrentieoverwegingen en serieus te worden genomen m.b.t. het risico van langere loop- en fietsafstanden i.p.v. ongegrond te worden verklaard? (Bijlage, 2.2. en 2.4.) (Ook de ‘Detailhandelsstructuurvisie 2004’, die annex aan dit bestemmingsplan is, tendeert naar langere loop- en fietsafstanden. In een vergrijzende gemeente zoals Heiloo horen daar ook

rollatorafstanden bij. Voor het dagelijkse boodschappen doen is zelfs een buurtsupermarkt vestiging in de te ontwikkelen Zandzoom twijfelachtig. Laat staan dat er sprake is van bevordering van 'met de fiets naar de winkel' uit het voorstel van D'66, eerder is het tegendeel het geval: ruime gratis parkeergelegenheid.)

4. Waarom is het streven naar Duurzame Ontwikkeling uit de vorige strategische visie niet geëvalueerd m.b.t. de kwestie van de mobiliteit en waarom is mobiliteit geen thema in de discussie over een nieuwe strategische visie tot 2015, dus voor 'na Kyoto'? Is dat wellicht om een 'integrale heroverweging' van de bouw van de parkeerkelder te voorkomen? (Bijlage, 2.2. en 2.4.)
5. Waarom is er geen begroting gemaakt van de totale stichtings- en exploitatiekosten van de garage met de bijbehorende financiering?
(Zo wordt niet exact duidelijk hoeveel en uit welke financieringsbronnen er overheidsgeld in de kelder wordt gestoken, een Charter vereiste (art. D4, Bijlage 2.3.) , dat ook voor hier toe te kennen provinciale gelden voor stedelijke vernieuwing (ISV) geldt.)
6. Leidt concluderend 'aanpassing van het verkeersbeleid' bij uitwerking van deze vragen dan niet tot minimaal een halvering van alle toepasselijke CROW adviesnormen en daarmee tot een vermindering van de behoefte aan parkeerplaatsen in de grootteorde van het aantal plaatsen in de garage?
(De daarbij vrijkomende gelden kunnen dan worden ingezet voor met name de verbetering van de in Heiloo slechte concurrentiepositie van lopen en fietsen. En in zekere zin daarmee tevens voor de ISV speerpunten ter versterking van de sociaal culturele infrastructuur en functiemenging (Bijlage, 'PPP' discussie).

Onze derde bedenking betreft het verlenen van bouwvergunningen ex art. 19 lid 2 W.R.O. voor 'Stationsplein/Herenweg en Stationsweg 88, 88a/Stationsplein 5,6,7, resp. geregistreerd onder nr. 2003/0169 en 2003/0095, zoals gepubliceerd in de Uitkijkpost van 1 december op pag. 4 en 6, voor zover deze betrekking hebben op de bestemming parkeergarage. Met verwijzing naar onze zienswijze op het voorontwerp (24-02-04) hebben wij namelijk op de bouwplannen zowel schriftelijk (20-04-04) als mondeling (10-06-04) gereageerd. En in onze zienswijze op het ontwerp hebben we ook aangegeven dat medewerking aan de plannen deze zienswijze gedeeltelijk illusoir zou maken (5-07-04, Bijlage, 2.4.3.).

Onze bedenking nu is, dat de herhaalde zienswijze met het verlenen van deze bouwvergunningen opnieuw gedeeltelijk illusoir is gemaakt. Daar komt bij dat ze ons inziens is gebaseerd op speerpunten van beleid zoals bedoeld in 2.3. en 3. van de provinciale procedures m.b.t. art. 19 lid 2 W.R.O.. Wij vinden daarom tevens dat voor het verlenen van de bouwvergunningen art. 19 lid 2 oneigenlijk is gebruikt.

Deze hele kwestie kan nuttige casuïstiek voor onze sector zijn. Daarom hebben wij er, zoals dat in ons jargon heet, een casus van gemaakt en voegen we deze bedenkingen daarbij (Bijlage). Tevens vullen we bij deze de aanzet voor een algemene discussie aan (Bijlage, 3).

Een belangrijk deel van de problematiek ligt in de kwestie van de bestuurlijke verantwoordelijkheid voor volksgezondheid en zorg. Wij constateren wat dat betreft een proces 'terug naar af' (Bijlage, 3). Onderwijl is dat nog eens bevestigd in de Nota Mobiliteit. Verantwoordelijkheid van de Rijksoverheid wordt daarin niet alleen afgeschoven naar de lagere overheden, maar ze zijn nu ook zelf 'aan zet' [22]. In Heiloo kan deze bestuursopvatting blijkbaar resulteren in het geheel afwijzen van verantwoordelijkheid door het belang van volksgezondheid en zorg eenvoudig ongegrond te verklaren. Het is denkbaar dat zich dit ook in andere gemeenten voordoet.

Verder is een deel van het probleem gelegen in stagnatie van uit het Charter voortvloeiende ontwikkeling van beleid, wet- en regelgeving. Dat geldt met name voor niet aan een bepaalde ontwikkeling van normen gebonden economische consequenties van het Charter. In zijn analyse van de Nota Mobiliteit m.b.t. duurzaamheid heeft Polak deze zwakte in algemene zin uitgewerkt [23].

In dit verband is een interessant fenomeen dat Heiloo in de gemeentelijke informatierubriek aandacht heeft gevraagd voor 'de week van de vooruitgang' met daarin de door de EU uitgeschreven autoloze zondag. Er werd op het thema 'fiets naar je werk' en het belang daarvan voor de gezondheid gewezen en op 'het nieuwe rijden'. De hier gevoelige thema's 'op de fiets naar de winkel' 'autodatedag' en 'ruim baan voor ... trein' bleven onbesproken.

Dit soort informatieverschaffing wordt verondersteld te leiden tot attitudeverandering en die vervolgens weer tot gedragsverandering. Maar bijvoorbeeld de sterspotjes na het SVV II hebben

uitgewezen, dat er weliswaar attitudeverandering plaats vindt, men weet nu wel dat 'minder auto' zou moeten, maar dat het niet leidt tot gedragsverandering. Een vergelijking met gezondheidsvoorlichting en opvoeding (GVO) ligt voor de hand. Men weet zo langzamerhand wel dat meer beweging i.p.v. gemotoriseerde mobiliteit gezond is. Het leidt echter niet tot effectieve gedragsverandering maar daarentegen tot allerlei symptoombestrijding, die te krijgen is op de fitness markt. Wat dit betreft is ook de Duurzaamheidverkenning van het RIVM [24] van belang, waarin helaas een nationaal 'Health Impact Assessment' m.b.t. gemotoriseerde mobiliteit ontbreekt (Charter, art. C1-2 en Bijlage 2.2.). Het RIVM constateert daarin dat er sprake is van een 'sociaal dilemma'. 'De Nederlander' wil zijn gedrag wel veranderen, als de buurman het ook maar doet. En de overheid zou het initiatief moeten nemen om dat dilemma te doorbreken.

Zo bezien verkeert Heiloo nog in de attitudefase. Want gedragsverandering zou zich in dit verband moeten manifesteren in beleidsontwikkeling van hier gevoelige beleidsthema's en in een strategiediscussie over mobiliteit 'na Kyoto'. Dat, hoewel er nog maar een klein duwtje nodig is om er een begin mee te maken, want er is blijkbaar draagvlak voor [24]. Maar ook Heiloo lijkt verstrikt in dit sociaal dilemma en wacht wellicht af totdat er zo'n duwtje van de Provincie komt ...

Hoe het ook zij, wij verzoeken u om goedkeuring aan het onderhavige bestemmingsplan te onthouden voor zover dat nodig is ter tegemoetkoming aan onze bedenkingen. Gelijktijdig hebben wij het college van B&W van Heiloo inzake de verleende bouwvergunningen verzocht om, aangezien de consequentie 'integrale heroverweging' niet is getrokken zoals bedoeld (Bijlage, bijlage 1), 'na definitieve goedkeuring van het bestemmingsplan 'stationsomgeving 2004' de normale procedure te benutten'.

Wij hopen tenslotte dat onze bedenkingen aanleiding zullen vormen om duurzame mobiliteit in de hele provincie tot een speerpunt van beleid te maken en het te integreren in bijvoorbeeld ISV- en klimaatbeleid, om er vervolgens in dit geval mede met ISV gelden op aan te sturen.

Hoogachtend,



Verwijzingen.

22. Nota mobiliteit. Naar een betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid. Ministeries van Verkeer en Waterstaat en VROM. Den Haag september 2004.

23. Polak J.B. Duurzame mobiliteit en Balkenende II. Inleiding Open Podium Hogeschool Larenstein november 2004.

24. Kwaliteit en toekomst. Verkenning van Duurzaamheid. RIVM september 2004. Verwijzingen.

Bijlage.

Public Health en Mobiliteit. Casus parkeerkelder Stationscentrum Heiloo.

Heiloo, 23 april 2005

Aan het college van Gedeputeerde Staten
van de provincie Noord-Holland en
het college van B&W van Heiloo

Onderwerp: aanvulling bedenkingen/bezwaren bestemmingsbepaling parkeergarage
bestemmingsplan 'Stationsomgeving 2004'
Uw ref.: resp. nr.2004-59867 en VOS/4437
Onze ref.: brieven bedenkingen/bezwaren d.d. 21-12-04

Geachte colleges,

Het beroep van 24-02-05 van onze vereniging tegen het besluit van het college van B&W van Heiloo, om onze bezwaren tegen het verlenen van bouwvergunningen, voor zover die betrekking hebben op de bestemmingsbepaling voor de parkeergarage, niet ontvankelijk te verklaren, is bij de rechtbank in Alkmaar in behandeling. Desondanks doen zich betreurenswaardige feiten en relevante ontwikkelingen voor, die wij nog voordat de hoorzitting (uw ref.) heeft plaats gevonden, menen te moeten constateren:

1. De voorbereidende werkzaamheden voor de bouw zijn, zoals aangekondigd in de Uitkijkpost van 27-03-05, niet op 4-04-05 maar op 18-04-05 daadwerkelijk begonnen. Daarmee zijn onze bedenkingen/bezwaren verder illusoir gemaakt.
2. Het vastgestelde bestemmingsplan is 20-04-05 'gerectificeerd' in de Uitkijkpost en de Staatscourant. Daarbij is onze in het geding zijnde rechtspositie van 'belanghebbende' in de zin van de Awb (Uitkijkpost 1-12-04) vervallen en gereduceerd tot belanghebbende in de zin van de WRO.
3. 'Wel een verklaring van geen bezwaar vereist (artikel 19 lid 2)' bij 'speerpunten van beleid' 'op grond van lid 1' (2.3. en 3). Blijkbaar is die verklaring gegeven, terwijl hier nationaal luchtkwaliteitbeleid aan de orde is. Ons inziens is dat in strijd met 'speerpunten van Rijksbeleid' en in strijd met de aankondiging dat 'voorafgaande aan de goedkeuring van het bestemmingsplan ons de gelegenheid wordt geboden om onze bezwaren mondeling toe te lichten' (ref.).
4. Volgens het RIVM lost het 'Nationaal Luchtkwaliteitplan' weinig op, omdat 'uitspraken over instrumentatie en financiering voor het merendeel ontbreken' [25]. Verder heeft de 'Voorlichting' van de Raad van State ertoe geleid dat er voorlopig geen aangepaste ministeriële regeling Luchtkwaliteit komt [26]. E.e.a. onderstreept ons inziens de noodzaak van nader onderzoek (ref. vraag 1) in de vorm van een grondige analyse m.b.t. de concentraties van fijn stof vanwege de EU normen en m.b.t. maatregelen en alternatieven (vraag 2 t/m 7), dit overeenkomstig de richtlijn voor bestemmingsplannen i.v.m. fijn stof [27].

Tenslotte, wij voegen deze betreurenswaardige feiten en relevante ontwikkelingen toe aan de 'Casus Parkeerkelder Stationscentrum Heiloo' over 'Public Health en Mobiliteit' (ref.)

Hoogachtend,

Verwijzingen.

25. Beck JP e.a. Beoordeling van het Nationaal Luchtkwaliteitplan 2004. RIVM-briefrapport, febr. 2005.

26. www.vrom.nl . Persbericht VROM 5-04-05.

27. info@infomil.nl. Bestemmingsplannen. Zwevende deeltjes.

Nota van Toelichting.

Hoorzitting Provincie Noord-Holland 17-05-05.

Ref.: Bedenkingen bestemmingsplan 'Stationsomgeving 2004' d.d. 21-12-04

Aanvulling d.d. 23-04-05.

Meneer de voorzitter,

Onze vereniging geeft met gemengde gevoelens gehoor aan de uitnodiging van Gedeputeerde Staten (GS) om een toelichting te geven bij onze bedenkingen tegen de bestemming voor een parkeergarage in het bestemmingsplan 'Stationsomgeving 2004'. Want enerzijds zijn er betreurenswaardige feiten (ref.) en anderzijds is er het verheugende feit, dat ons pleit voor een grondige analyse (ref.) door de Provinciale Planologische Commissie (PPC) wordt gedeeld, omdat 'geen rekening is gehouden met de normstelling die voortvloeit uit het besluit Luchtkwaliteit' en er mede daarom niet kan worden vastgesteld of er sprake is van voldoende zorgvuldigheid en belangenafweging (i.v.m. resp. de artikelen 2:2b WCPV en 3:2 t/m 3:4 Awb). En verheugend is het, dat GS de conclusie dat in deze 'goedkeuring aan het bestemmingsplan dient te worden onthouden' overnemen en dat B&W van Heiloo zich daar blijkbaar bij neerleggen.

De toelichting. Eerst ter inleiding, voor een nadere verklaring van onze bedenkingen, de ontwikkeling in deze casus. Daarna de toelichting bij de bedenkingen als zodanig en tenslotte de toelichting bij duurzame mobiliteit als speerpunt van provinciaal beleid (ref.).

De chronologische ontwikkeling.

1996. Het Jubileumartikel t.g.v. het 10-jarig bestaan van de Vereniging voor Volksgezondheid en Wetenschap over de betekenis van Duurzame Ontwikkeling voor milieu, volksgezondheid en gezondheidszorg [3].

Dat artikel eindigt met een metafoor: Asklepios (de Griekse god van de geneeskunde) kan er alleen maar op de fiets komen. Dat verwijst naar het eeuwige door de mythen van Hygieia (godin van de gezondheid) en Asklepios gesymboliseerde dualisme in de opvattingen over gezondheid en zorg. Vandaag de dag domineert 'Asklepios' in dat dualisme en wordt 'Hygieia' verdrongen. Dat is hier de kern van het probleem. Zorg is ontaard in eenzijdige symptoombestrijding of het nu –in de zorg- gaat in het geval van COPD door fijn stof om het gebruik van ontstekingsremmers of –buiten de zorg- om het aanbrengen van roetfilters. En het ontbreekt aan voorzorg. (Zie ook de casusdiscussie.)

De samenvatting van de reacties op het jubileumartikel mondde eveneens uit in een metafoor [4]: Asklepios moet hygiënisch opgewekt gaan fietsen. M.a.w., er is een hygiënisch reveil nodig.

1998. Een visiedebat met een stevige visie op een hygiënisch reveil, verpakt in fictie o.a.[5]: Een bouwstop voor alle harde infrastructuur, behalve die voor lopen en fietsen, met onderwijl een brede maatschappelijke discussie over Beweging en Mobiliteit. (à la de brede maatschappelijke discussie over Kernenergie uit de jaren '80.) M.a.w., krachtige bezinning gevraagd over de uit de hand lopende mobiliteit met name i.v.m. het klimaatprobleem.

1999. Commitment van alle landen uit de Euroregio van de WHO aan het Charter [7]: We will reduce the need on motorised transport ... M.a.w., een hygiënisch reveil met als leidende beginselen, die van duurzame ontwikkeling en voorzorg, breed uitgewerkt in een actieplan. (In de EU grondwet zijn deze beginselen opgenomen bij respectievelijk doelstelling en milieu in de artikelen I-3 lid 3 en III-233 lid 2.)

2001. Het NVVP van het kabinet Kok II met als motto: Mobiliteit mag weer. (Zo werd het ook in Noord-Holland, zie de provinciale website.) M.a.w., geen reductie van de behoefte. Onze reactie [10]: Er moet een nieuw plan komen met een trendbreuk, overeenkomstig die behoeftereductie. En, geen woordspelingen meer, maar een sneer in de richting van de minister van V&W Netelenbos: "Mobiliteit mag, ook van ons maar dan wel in een gezonde verhouding tussen gemotoriseerd en niet gemotoriseerd". Bovendien, vanwege 'een te grote stap ineens', daaraan voorafgaand een brede maatschappelijke discussie 'Mobiliteit en Volksgezondheid'.

2004. De Nota Mobiliteit van het kabinet Balkenende II [23]. Mobiliteit mag niet alleen maar het moet: 'Groeï van Verkeer en Vervoer mogelijk maken'. M.a.w., geen reductie- maar daarentegen groeibeïd. En dan, botst -óók in 2004- dit groeibeïd frontaal met de zich dan aandienende EU normen voor fijn stof door de uitspraken van de Raad van State inzake nieuwe bestemmingsplannen, zal de Raad blijkens de 'Voorlichting' aan het kabinet ook voet bij stuk blijven houden en legt het kabinet zich daar voorlopig bij neer [26]. M.a.w., de bepleite bouwstop voor harde infrastructuur is zich langzaam aan het voltrekken. Bovendien is er een beginnende brede maatschappelijke discussie en een opkomend gevoel van urgentie, waarvan de Zembla documentaire 'vuile auto's' een goed voorbeeld is [28]. Kortom, de casus past in deze ontwikkeling.

Dat ter inleiding, nu de bedenkingen met als leidraad de van de uitspraken van de Raad van State afgeleide richtlijn voor gemeenten bij nieuwe bestemmingsplannen m.b.t. fijn stof [27] en daar bovenop de implicaties van het commitment aan het Charter. Citaat.

“Het in acht nemen van de grenswaarden voor zwevende deeltjes levert een complexe situatie op. Wanneer wijziging van een bestemmingsplan tot gevolg zal hebben dat mensen blootgesteld worden aan concentraties van deeltjes die de normen overschrijden, dient de situatie grondig geanalyseerd te worden. Hoe hoog zijn de concentraties?”.

Een indicatie daarvan geeft een kaartje uit het RIVM briefrapport [25] met de verwachting van het aantal dagen in 2010 dat de fijn stof-24uursgemiddelde concentratie van 50 microgram/m³ wordt overschreden. De EU 2005-norm staat overschrijding toe op maximaal 35 dagen en het is goed daarbij te bedenken dat dat geen veilige norm is voor alle blootgestelden, dus ook verkeersdeelnemers. Het is eigenlijk net zoals met roken, de veilige norm is: niet roken. En de passende maatregel is dan dat het hier in het provinciehuis rookvrij is ... De verwachting is dan ook dat de EU norm verder aangescherpt zal worden. Daarbij is sprake van 7 dagen overschrijding in 2010.

Heiloo staat op dit kaartje in het gebied van 25 dagen overschrijding. Dat zal, ‘daar waar verkeer zich concentreert (zoals in het Stationscentrum)’, met daarbij de Kennemerstraatweg en de A9 in de buurt, zeker niet minder zijn. En daarom kan op voorhand, omdat hier bovendien door de gemeente erkend groeibeeld aan de orde is, zondermeer van een problematische situatie worden gesproken. Zeker, als daarbij ook het groeiend aandeel Heiloo in aanmerking wordt genomen op de A9, de Kennemerstraatweg enz., en helemaal als ‘de optelsom’ wordt gemaakt met een schatting van de bijdrage aan de gezondheidsschade door verkeersongevallen, fysieke inactiviteit, klimaatverandering, SEGV, overbelasting van de zorg en wat dat allemaal gaat kosten. Als dat allemaal ‘evidence based’ wordt gedaan, gaat het om een Environment&Health Impact Assessment (E&HIA) volgens het Charter met als kanttekening hierbij de voorzorgdiscussie (Casus 2.1.3. enz.). Citaat.

“Zijn redelijkerwijs maatregelen denkbaar ...? Dan moeten deze maatregelen getroffen worden. Is realisering van de betreffende bestemming ter plaatse noodzakelijk of zijn alternatieven denkbaar ... Dan hebben deze alternatieven de voorkeur.”

Die openstaande vragen bij onze bedenkingen geven aan dat redelijkerwijs maatregelen en alternatieven voor de parkeergarage denkbaar zijn, omdat kort gezegd het antwoord is: kritiekloos zijn CROW normen voor parkeerplaatsen overgenomen en is voorbijgegaan aan de functie van het station (vraag 2); de concurrentiepositie van lopen en fietsen is verwaarloosd met gratis parkeerbeleid en het niet vergroten van de omrijdfactor voor gemotoriseerde mobiliteit (vraag 3); loop- en fietsafstanden worden langer door schaalvergroting (vraag 4); daarbij is aan de discussie over de parkeergarage voorbijgegaan en zijn de werkelijke kosten niet zichtbaar gemaakt (vraag 5 en 6); ISV beleid is niet aan de orde geweest m.b.t. functiemenging en versterking van de sociaal culturele infrastructuur (vraag 7).

Concluderend citaat.

“Wijziging van het bestemmingsplan is alleen mogelijk, nadat de gemeente na grondige analyse van de (volledige volksgezondheid) situatie tot de conclusie komt dat:

1. Maatregelen niet tot een algehele oplossing leiden en
2. er evenmin alternatieven zijn.”

Die grondige en volledige analyse is er niet, dus de wijziging is alleen al om die reden – overeenkomstig de conclusie van de PPC inzake de luchtverontreiniging- niet mogelijk. En er zijn redelijkerwijs denkbare maatregelen en alternatieven, waarvan op voorhand vast staat, dat ze weliswaar niet tot een algehele oplossing leiden, maar wel tot een ‘ombuiging van deze negatieve oplopende trends’ naar een transitie in de richting van duurzame mobiliteit.

M.a.w., in de termen van onze bedenkingen:

1. Het belang van volksgezondheid en zorg is in strijd met art. 2:2b WCPV ongegrond verklaard. Daarbij is voorbijgegaan aan zich aandienende wet- en regelgeving m.b.t. luchtverontreiniging met fijn stof en aan het bestaande commitment aan het WHO Charter.
2. Daardoor, kon in strijd met de artikelen 3:2 t/m 3:4 Awb in eerste instantie geen sprake zijn van ‘voldoende zorgvuldigheid en belangenafweging’ en is in tweede instantie de consequentie ‘integrale heroverweging’ niet getrokken.
3. Daarom hadden GS ons inziens de verklaring van geen bezwaar voor de bouw niet af dienen te geven, ook al omdat dat strijdig is met de eigen procedure bij speerpunten van beleid en strijdig is met goedkeuring van de bestemming na ‘horen’ (ref.).

Tenslotte de toelichting bij duurzame mobiliteit. Het is daarbij goed zich te realiseren dat wij hier te maken hebben met een door het RIVMesignaleerd ‘sociaal dilemma’ [ref., 24].

In dit verlamme dilemma kan Heiloo naar Alkmaar wijzen, naar het voorgenomen en gewenste ondergronds parkeren onder de Schelphoek, bij V&D en de omgeving van Alkmaar CS in een grootteorde van veel meer dan duizend parkeerplaatsen. En Alkmaar kan op zijn beurt, als Heiloo zou wijzen, in deze casus zeker stof genoeg vinden om Heiloo aan te spreken. GS kunnen op hun

beurt naar 'Den Haag' kijken en afwachten. En 'Den Haag' kan op zijn beurt weer op de EU wachten met alle -bekende- gevolgen van dien. Dat kan allemaal heel lang duren. In de kwestie van een E&HIA was na de WHO conferentie met name de minister van VWS gecommiteerd en, overeenkomstig de artikelen 7:1 en 7:5 WCPV, gehouden om het RIVM een eerste E&HIA te laten maken van het verkeersbeleid. Zo was het afgesproken: "We will assess the health and environmental impacts of policies ..., and ensure that public health authorities are involved in these assessments at all levels". Het gebeurde niet, met mede als gevolg dat er geen breed gedragen referentiekader ontstond. (Ook in Heiloo, dat speelt hier natuurlijk eveneens een rol.) Het gebeurde al evenmin bij het NVVP. Daar had een E&HIA van gemaakt moeten worden. En ook na de VN conferentie in Johannesburg in 2002 was er een directe aanleiding om het RIVM zo -i.p.v. met streefbeeld- duurzame mobiliteit te laten verkennen en daarna Mobiliteit volgens Balkenende II. Al met al een bestuurlijk testimonium paupertatis.

Dit is een gelegenheid om, gehoor gevend aan het opkomend gevoel van urgentie, de vicieuze cirkel van dit sociaal dilemma te doorbreken. Dat zou dan ons inziens in ieder geval moeten gaan om:

1. Vooruitlopend op een grondige –volledige- analyse in de vorm van een E&HIA, de bestemming voor de parkeergarage laten vervallen, omdat op voorhand deze conclusie kan worden getrokken. Heiloo kan zo niet om redelijkerwijs denkbare maatregelen en alternatieven heen: aanpassing van de CROW normen, benutting van het station, verbetering van de concurrentiepositie van lopen en fietsen, loop- en fietsafstanden niet langer als gevolg van schaalvergroting. Want dat laatste kan alleen maar tot ondoelmatig bewegen leiden en staat daarmee haaks op allerlei gemakkelijke g.v.o. à la FLASH (ref.).
2. In de hele provincie zouden vergelijkbare bestemmingen die zich aandienen niet langer doorgang mogen vinden, bijzondere omstandigheden daargelaten. Heiloo kan dan niet naar Alkmaar wijzen. En Alkmaar niet naar Heiloo. Enz., enz, in de hele provincie. Kortom, het beleid wordt dan vooralsnog 'Nee tenzij'.
3. GS zouden in deze niet langer op 'Den Haag' moeten wachten, maar zelf het initiatief nemen tot een Provinciaal E&HIA van het verkeersbeleid, dat bij wijze van voorbeeld uitgewerkt wordt in een lokaal E&HIA met Heiloo als voor de hand liggende casus. Dan ontstaat er een fundament voor ingrijpend reductiebeleid en stof voor die zo noodzakelijke brede maatschappelijke discussie. Daarvoor moet er dan wel een gelegenheids P(rovinciaal)IVM worden geformeerd. Er is aan de UvA en de VU respectievelijk een instituut/afdeling voor sociale geneeskunde en er is Medisch Milieukundige ondersteuning bij de GGD in Amsterdam. (Die is er vanaf 1 jan. jl. via de aansluiting bij de gemeenschappelijke gezondheidsdienst Noord Kennemerland ook voor Heiloo.) Bovendien is er het netwerk van gemeenschappelijke gezondheidsdiensten, om alle gemeenten te ondersteunen bij het integreren van deze E&HIA benadering in lokale nota's gezondheidsbeleid overeenkomstig de artikelen 2:2a en 3b WCPV en overeenkomstig het Charter. Uit al deze instellingen moet een gelegenheids PIVM te formeren zijn.
4. Uiteraard resteren dan nog de door de PPC geconstateerde ontbrekende onderzoeken m.b.t. bodem en flora en fauna.

Verwijzingen.

28. www.Zembla.tv. Vuile auto's. Documentaire 3-02-05.

Heiloo, 8 augustus 2005

Aan het college van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland en
de gemeenteraad van Heiloo.

Onderwerp: B&W-besluit intrekking vastgesteld bestemmingsplan 'Stationsomgeving
2004'

Uw ref. : GS-besluit onthouding goedkeuring bestemmingsplan d.d. 21-06-05,
kenmerk 2004-55954.

Onze ref.: bedenkingen tegen bestemmingsbepaling voor parkeergarage d.d. 21-12-
04, aanvulling d.d. 23-04-05, toelichting d.d. 17-05-05. (Bijlage)

Geachte colleges,

Opnieuw zien wij ons genoodzaakt betreurenswaardige feiten te constateren en ze
toe te voegen aan de drie voorgaande (ref. 23-04-05, Bijlage):

4. Blijkens de 'B&W-notulen' van 26-07-05 heeft het college in afwezigheid van de burgemeester en de gemeentesecretaris 'kennis genomen' van het GS-besluit om het vastgesteld bestemmingsplan 'Stationsomgeving 2004' 'niet goed te keuren wegens het ontbreken van onderzoeksinventarisaties' en is besloten, 'om geen nieuw bestemmingsplan Stationsomgeving meer te ontwikkelen' alsmede het plangebied op te nemen in andere in voorbereiding zijnde bestemmingsplannen. De notulen vermelden verder dat 'De raad in kennis wordt gesteld van dit besluit'.
5. Bij deze besluitvorming is het GS-besluit niet zoals voorgeschreven binnen 2 weken na de bekendmaking aan de gemeenteraad (op 23-06-05) ter inzage gelegd, maar meer dan een maand later op 28-07-05, dus in het zomerreces, na een publicatie in de Uitkijkpost van 27-07-05. En, bij de ingekomen stukken voor de raadsvergadering van 11-07-05 is het GS-besluit niet vermeld, hoewel het vrijwel gelijktijdig met de wél vermelde benoemingsbrief van de nieuwe burgemeester verstuurd is.
6. Bij de terinzagelegging ontbraken de bijlagen uit het GS-besluit behorende bij punt 5 over de hoorzitting: het verslag van de hoorzitting met daarbij achtereenvolgens de volledige toelichtingen van onze vereniging en van P.M. Groefsema, het verslag van de hoorzitting van de gemeentelijke cie. voor bezwaarschriften van 22-02-05 en de presentielijst. (Geconstateerd 01-08-05.) Wat ons betreft betekent dit dat hierdoor, ook als dat bij de besluitvorming het geval is geweest, wezenlijke informatie is onthouden over ondermeer de fijn-stof-problematiek en over een cf. onze zienswijze pragmatische oplossing in combinatie met ondersteunende provinciale beleidsontwikkeling (ref. 17-05-05, Bijlage).
7. B&W maakten in de Uitkijkpost van 3-08-05 bekend dat: "Hoewel GS het bestemmingsplan niet heeft goedgekeurd, kunnen de bouwwerkzaamheden daar gewoon doorgaan. Dat het nieuwe bestemmingsplan nu niet is goedgekeurd heeft geen gevolgen voor de reeds afgegeven bouwvergunningen". En het argument daarvoor was blijkbaar: "Het onderwerp luchtkwaliteit was tijdens het opstellen van het bestemmingsplan nog niet op deze wijze actueel". Dat, ondanks het feit, dat wij de fijn-stof-problematiek reeds in onze zienswijzen van 24-02-04 en 5-07-

04 aan de orde hebben gesteld, dat wij in onze bedenkingen/bezwaren van 20-12-04 en de aanvulling daarop van 23-04-05 gewezen hebben op 'de noodzaak van nader onderzoek in de vorm van een grondige analyse m.b.t. de concentraties van fijn stof vanwege de EU normen (ref. vraag 1) en m.b.t. maatregelen en alternatieven (vraag 2 t/m 7), dit overeenkomstig de richtlijn voor bestemmingsplannen i.v.m. fijn stof', en, dat dit aan de hand van deze richtlijn nader is uitgewerkt in de toelichting bij onze bedenkingen/bezwaren van 17-05-05 'met daar bovenop de implicaties van het commitment aan het WHO Charter'. En dat óók, ondanks het feit, dat de plannen vanwege de inhaerente groei van gemotoriseerde mobiliteit een verslechtering van de luchtkwaliteit inhouden.

Gelet op deze feiten,
in aanmerking genomen, dat het –volledige- besluit van u als college van GS, bedoeld voor u als Raad, niet door u als Raad in de openbaarheid is behandeld, maar door het college van B&W is afgedaan als louter kennisgeving met intrekking van het door u als Raad vastgestelde bestemmingsplan als consequentie, én in aanmerking genomen, dat in het bestaande bestemmingsplan en uiteraard in de in voorbereiding zijnde plannen de bestemmingsbepaling voor de -nieuwe- bestemming van de parkeergarage overeenkomstig de ruimtelijke onderbouwing van 27-02-04 ontbreekt,
is dit B&W-besluit ons inziens zozeer in strijd met beginselen van behoorlijk bestuur en wet- en regelgeving, dat wij ons genoopt voelen u beiden te verzoeken om uw invloed aan te wenden het besluit ongedaan te maken en het dáár toe te leiden, dat de bouwactiviteiten dienaangaande worden opgeschort.

Wij zullen van onze kant deze feiten en aanmerkingen in het verband van ons beroep tegen het besluit van het college van B&W, om onze bedenkingen/bezwaren m.b.t. de bestemming voor de parkeergarage (ref. 21-12-04, Bijlage) niet ontvankelijk te verklaren, in de komende rechtzitting aan de bestuursrechter voorleggen.

Hoogachtend,



Bijlage. Bij GS-besluit ontbrekende Nota van toelichting bij de bedenkingen van onze vereniging tegen het vastgestelde bestemmingsplan 'Stationsomgeving 2004' inclusief ref.

Bijlage 3. Verzoeken aan rechtbank en Raad van State met uitspraken en afsluiting

Penn Vereniging tot bevordering van de Algemene Gezondheidszorg Dr.J. Penn, Secr. Rechte Hondsboschelaan 8
1851 HM Heiloo, Tel. 072 5336693, E-mail hademan@hetnet.nl, Postgiro 381923, KvK Centraal Gelderland 40123421, wil in de
lijn van de 19^e-eeuwse hygiënisten, hygiëne een actuele inhoud geven in het perspectief van duurzame ontwikkeling.

Heiloo, 24 februari 2005

Aan de sector bestuursrecht
Van de arrondissementsrechtbank Alkmaar
Postbus 251
1800 AG Alkmaar

Onderwerp: beroep beslissing B&W Heiloo op bezwaarschrift

Geacht college,

Onze vereniging tekent bij u beroep aan tegen het besluit van het college van B&W van Heiloo d.d. 9-02-05 kenmerk OO/CKH/104/7428 (Bijlage 1) om onze bezwaren tegen het verlenen van bouwvergunningen d.d. 21-12-04 (Bijlage 2) niet ontvankelijk te verklaren, omdat wij niet belanghebbend zouden zijn vanwege niet rechtstreeks bij het besluit betrokken belangen. Dit besluit is gebaseerd op het erbij aangegeven advies van de commissie voor de bezwaarschriften. Daarin heeft de commissie op grond van de doelstelling van onze vereniging ons belang als 'niet rechtstreeks bij het besluit ... betrokken' en als 'onvoldoende specifiek' beoordeeld.

Van belang is hierbij tevens het onderliggende probleem, dat ons recht op het hebben van bedenkingen tegen de bestemmingsbepaling voor een parkeergarage in het vastgestelde bestemmingsplan 'Stationsomgeving 2004' in het geding is. Deze bedenkingen hebben wij bij Gedeputeerde Staten van Noord-Holland kenbaar gemaakt d.d. 21-12-04 (Bijlage 3, 2^e bijlage) en in antwoord daarop is aangegeven dat ons de gelegenheid zal worden geboden om deze in een hoorzitting toe te lichten. De bedenkingen zijn precies hetzelfde als de bezwaren tegen de verleende bouwvergunningen en wel, voor zover de vergunningen betrekking hebben op de bestemmingsbepaling voor de parkeergarage in het vastgestelde bestemmingsplan 'Stationsomgeving 2004'.

Onze vereniging heeft tegen dit besluit drie bezwaren, waarvan twee m.b.t. het advies van de commissie.

Ons eerste bezwaar is, dat voorbij gegaan is aan de omstandigheid dat onze vereniging in de zienswijze-fase van de bestemmingsplan- en nieuwbouwplannen-procedure als 'rechtstreeks belanghebbend' is erkend. Dat moge blijken uit het feit dat onze zienswijzen in behandeling zijn genomen en afgehandeld resp. d.d. 25-11-05 kenmerk H04/6762 (Bijlage 4) en d.d. 24-11-04 kenmerk a 046688 (Bijlage 5). Daarbij heeft het college onze vereniging zelfs expliciet attent gemaakt op de mogelijkheid om bedenkingen in te dienen bij het college van GS (Bijlage 4). De inhoud van onze zienswijze op de bouwplannen is daarbij samengevat onder 'algemeen' (Bijlage 5) als 'vrees voor luchtverontreiniging ...', waarbij het dan de vraag is (bezwaarschrift, vraag1), waarom dat niet tot een grondige analyse heeft geleid.

Nu wij, in het verlengde van de zienswijzen-procedures in het kader van dezelfde wet- en regelgeving, bezwaar maken tegen dit besluit, zouden wij niet meer 'rechtstreeks belanghebbend' zijn.

Ons tweede bezwaar is, dat blijkbaar alleen het eerste deel van de doelstelling uit artikel 2 lid 1 van de statuten van onze vereniging in beschouwing is genomen en dat geheel voorbij is gegaan aan het tweede deel (Bijlage 6):

te bevorderen dat aan de sociaalgeneeskundige traditie vorm wordt gegeven, in dit geval op het werkterrein van 'Public Health en Mobiliteit'.

(De sociale geneeskunde behartigt vanouds de 'algemene en collectieve belangen' van volksgezondheid en zorg. Public Health en Algemene Gezondheidszorg zijn in dit verband identieke begrippen. Bevordering van de vormgeving van de sociaalgeneeskundige traditie uit onze doelstelling komt dus op hetzelfde neer als bevordering van Algemene Gezondheidszorg uit onze naam.)

Ons derde bezwaar is, dat ook voorbij gegaan is aan onze 'feitelijke werkzaamheden' zoals die te af te leiden zijn uit artikel 2 lid 2b van de statuten, namelijk het (doen) publiceren van artikelen, en uit lid 2e, het aanwenden van andere nuttige middelen, zoals in dit geval zienswijzen, die tot bezwaren/bedenkingen kunnen leiden.

Onze 'feitelijke werkzaamheden' op het terrein van 'Public Health en Mobiliteit' zijn vooral gebaseerd op het 'Charter on Transport Environment and Health' van de Wereld Gezondheidsorganisatie sedert de totstandkoming van het Charter in 1999. Ze spelen zich af op alle niveaus, in dit geval ook op het locale niveau van Heiloo. Dat houdt mede verband met het feit, dat de secretaris zowel 'arts voor maatschappij en gezondheid' (tak algemene gezondheidszorg) is, als ingezetene van Heiloo.

Deze 'feitelijke werkzaamheden' op het terrein van 'Public Health en Mobiliteit' mogen blijken uit toelichting en discussie bij de vier citaten uit onze zienswijze in de kwestie van de parkeergarage met daarin verwijzingen naar onze publicaties terzake (Bijlage 3) en uit de jaarverslagen e.d. terzake (Bijlage 7).

(Dat wij besloten hebben van deze zaak een casus te maken houdt verband met het eerste deel van onze doelstelling, de platformfunctie, die wij ruim opvatten als ook voor onze sector van belang.)

Op grond van deze bezwaren verzoeken wij u het besluit van het college van B&W van Heiloo d.d. 9-02-05 kenmerk OO/CKH/104/7428 (Bijlage 1) nietig te verklaren. Tevens verzoeken wij u de commissie voor bezwaarschriften opdracht te (doen) geven onze bezwaren, waarvan de kern wordt gevormd door vrees voor inbreuk op ons recht op bedenkingen tegen de bestemmingsbepaling voor een parkeergarage, onverwijld in behandeling te nemen.

Hoogachtend,



Bijlage 1. Beslissing op bezwaarschrift.

Bijlage 2. Bezwaarschrift.

Bijlage 3. Public Health en Mobiliteit. Casus Parkeerkelder Stationscentrum Heiloo.

Bijlage 4. Begeleidende brief afhandeling bestemmingsplanprocedure.

Bijlage 5. Begeleidende brief afhandeling bouwplannenprocedure.

Bijlage 6. Statuten Penn 1^e pagina.

Bijlage 7. Feitelijke Werkzaamheden Public Health en Mobiliteit.

Citaten jaarverslagen e.d. 1999 t/m 2003

Feitelijke Werkzaamheden Public Health en Mobiliteit. Citaten jaarverslagen e.d. 1999 t/m 2003.

1999.

Wel effect had een scherpe ingezonden reactie in het TSG van maart: Minister van VWS, NEHAP wél nodig. De boodschap werd begrepen en opgepakt door het Meldpuntennetwerk Gezondheid en Milieu in de voorbereiding naar de WHO-conferentie in Londen. Er werd voorafgaand aan die conferentie een petitie aan kabinet en parlement aangeboden met dezelfde strekking. Het eigen netwerk werd aangesproken om mede te ondertekenen: Milieudefensie, Fietzersbond ENFB, Organisatie voor Duurzame Energie, DIOC DGO TU Delft.

Aan het parallel aan de WHO ministersconferentie door UNED-UK georganiseerde Healthy Planet Forum werd deelgenomen als lid van een voor een klein land grote club, bestaande uit vertegenwoordigers van het meldpuntennetwerk, de NVMM, leefmilieu, Woman for a Common Future en Ecobaby. Een verzoek aan de DG WHO, G.H. Brundtland (van de gelijknamige VN cie. voor duurzame ontwikkeling), om een achterop de ligfiets naar Londen gefietste boodschap "Human Power, Healthy Power, Fossil Power, Foolish Power" te onthullen, had geen resultaat.

Citaat brief aan de DG WHO d.d. 28-06-99:

"I am intending to cycle to London. (It may be a message as such in the light of the Draft Charter on Transport, Environment and Health and the backgrounddocument on early human effects of climate change in Europe). But I also mean to have a worthwhile message on the back of my bike, half of which will be clearly visible. It will stress upon the value of physical activity for public health.

I should be very pleased if there would be an opportunity to show you this half –health educational- message and to invite you to make the message complete by revealing the other half. That second half stresses upon the public health consequences of climate change by much too much non physical active transport."

Voor TSG werd een nabeschouwing van de conferentie geschreven, ...

2000.

'Mobiliteit' heeft dit jaar veel tijd en energie gevraagd vanwege de bijdrage aan de Workshop "Cycling and Health Policy" van Vélo Mondial. Een paper werd voorbereid gestoeld op de ervaringen met het inbrengen van het WHO Charter on Transport Environment and Health in het traject voor een nieuw gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan in Alkmaar en op de ervaringen in het kader van de publicaties rond Duurzame Ontwikkeling in TSG. De presentatie van de paper -met de Londens-opgetuigde ligfiets erbij- volgde na de presentatie van VWS door Dir.gez.bev. Kalis. Elke communicatie erover -ook over de kwestie dat VWS het m.b.t. tot zijn commitment aan het Charter volkomen af had laten weten in het traject van de totstandkoming van het NVVP- bleef uit. De kwestie van de km-heffing -direct afgeleid van art. D 1-4- blijkt een hete brei waar iedereen omheen loopt. Ook de WHO (Carlos Dora) blijkt niet in staat om dit proces goed in beweging te krijgen. Economische motieven zijn blijkbaar absoluut superieur aan motieven m.b.t. volksgezondheid, en de volksgezondheidssector is qua impact in de beleidsontwikkeling dus veruit ondergeschikt.

2001.

'Mobiliteit' heeft dit jaar ook nog de nodige tijd en energie gevraagd vanwege de bijdrage aan het inspraakproces bij het NVVP. De uitgebreide inspraakreactie ging ook het netwerk in. Via de Fietzersbond naar een samenwerkingsverband met Natuur&Milieu en de ANWB t.b.v. 'het investeringsplan korte ritten', waarmee men het definitieve NVVP bij wilde buigen. Maar de consensus bleef steken bij de km-heffing. De ANWB wil nu eenmaal geen heffing die per saldo het autorijden duurder maakt. Via de Fietzersbond werd ook ondersteuning voor dit plan gevraagd aan de NPHF. Die werd gegeven, zonder dat de kwestie van de km-heffing -direct afgeleid van art. D 1-4- een rol speelde. En natuurlijk was er ook de vraag om ondersteuning bij het Nationaal Forum voor Gezondheid en Milieu (Meldpuntennetwerk, NVMM, enz.). Niente. Het heeft er veel van weg dat de opvatting van 'milieu', net zoals dat bij de NPHF het geval is, er één is van Nationaal Leefmilieu, ondanks alle gepalaver over internationalisering. Het leidde tot een scherpe opmerking in Forum van TSG.

2002.

'Mobiliteit' heeft dit jaar ook weer de nodige tijd en energie gevraagd, en wel op lokaal niveau i.s.m. de eenmansafdeling afdeling van de Fietzersbond. De gemeente Heiloo heeft geheel in de tijdgeest grootse plannen met de Stationsomgeving. Die gaan ten koste van efficiënt stallen van de fiets bij het station, waarvoor plannen in het kader van het nationale project 'Ruimte voor de fiets' bestaan. Het geheel escaleerde steeds meer in de richting van een conflict tussen gemeentebestuur, passieve gemeenteraad, afglijdend stuk NS, als het gaat om het behartigen van het publieke belang, enerzijds, en Penn-Fietzersbond anderzijds. Nieuwe sociale geneeskunde, anticiperend op veiligheidsproblematiek, afnemende voorwaarden voor aantrekkelijk en vanzelfsprekend bewegen? Verder werd een abstract gemaakt voor Velocity Parijs, dat in september 2003 zou worden gehouden. Titel: "Intégration parmi les moyens du développement durable". Dat slaat op het idee van de verbetering van het multifunctioneel gebruik van een wagentje voor achter de fiets, om boodschappen te doen, gescheiden afval mee te vervoeren naar een inzamelpunt zoals een milieustraat, enz.

2003

Het voor demonstratie beschikbare mobiliteitsconcept bleef ook dit jaar functioneel: niet persoon- en geslachtsgebonden maar doelgebonden fietsen, voor de korte afstanden t.b.v. het boodschappen doen e.d. gangbare fietsen inclusief aanhanger, voor de langere afstanden ligfietsen, voor de ultra lange afstanden vouwfietsen in combinatie met o.v. en alles passend in een deel-auto systeem, geen autobezit dus, en, de fietsen gestald in een 'integraal ontworpen' entree met fietsgarage (ontwerp prof. ir. J Kristinsson).

Nota van Betoog (stand van voorbereiding d.d. 15-10-05)

Terechtzitting Rechtbank Alkmaar d.d. 26 oktober 2005 om 10.00 uur. (D.d. 15-10-05, ontvangst
annuleringsbericht, vanwege besluit tot een zitting met andere belanghebbenden)

Het beroep van Penn, Vereniging tot bevordering van de Algemene Gezondheidszorg.

Procedurenummer 05 /454 BOUWB

Meneer de president,

Dit is geen echte pleitnota maar een eenvoudige 'nota van betoog'. Wij zijn nu eenmaal geen
professionele pleiters. Daarom alleen een toelichting bij markante feiten en omstandigheden zoals ze
zich hebben voorgedaan, chronologisch, na het instellen van dit beroep en, bijlagegewijs, als noem
het maar een soort leeswijzer. Het neemt wat meer tijd dan een half uur, om het rapport Peutz goed in
de context van de aan GS gegeven toelichting bij bezwaren/bedenkingen tegen de bouwactiviteiten te
kunnen zetten (Bijlage 9), want dat zijn het inmiddels. Ik rond het af met een samenvattende
interpretatie en op grond daarvan een aanpassing van ons verzoek.

Rode draad vormt het Charter van de WHO met daarin ook de fijn-stof-problematiek. Aan het
Charter is, ik herhaal dat nog maar eens, het commitment van het kabinet Kok II verbonden en dus –
het zijn tenslotte internationale afspraken- ook van het huidige.

Eerst de toelichting.

5-04-05. Marita Mathijssen houdt dan in de grote kerk hier in Alkmaar de jaarlijkse mede door het MCA
georganiseerde Van Foreest Publiekslezing over 'maatschappijverbetersaars in de negentiende eeuw'
[29]. Ze wachtten niet tot de overheid initiatieven nam, maar dwongen die af. Daarbij passeerden ook
drie medici de revue, Heye, Sarphatie, en de stadsgeneesheer van Middelburg. Penn, naar wie onze
vereniging is genoemd, hoorde eveneens bij die 'club', ook wel 'de hygiënisten' genoemd. In onze
doelstelling (**Bijlage 6 in artikel 2**), gaat het over de aansluiting bij deze 'maatschappijverbetersaars'.
M.a.w., wat wij ons statutair ten doel stellen streven wij in deze zaak na met hen als voorbeeld.

Overigens, we zullen dit betoog en de casus (**Bijlage 3**) onder haar aandacht brengen. En
vooral natuurlijk onder die van het MCA, als hét centrum van de 'bijzondere gezondheidszorg' in onze
regio, ook al omdat wij het in de geneeskunde –net zoals in de rechtspraak- vanouds van casuïstiek
moeten hebben. Het hoort bij de platformfunctie uit het eerste deel van onze doelstelling als
bevordersaars van de 'Algemene Gezondheidszorg' uit het tweede deel, waar de cie. voor
bezwaarschriften dus aan voorbijgaan is.

19-04-05 Dan krijgt u -na een rappel- Informatie van B&W. Ik heb daar voor alle duidelijkheid in
Bijlage 12 bijgevoegd, het voornemen voor medewerking aan de bouwplannen, de plattegrond van de
parkeergarage en de ruimtelijke onderbouwing. Er is, zoals u ziet, met een lichte vrijstelling gestart. En
blijkbaar is onze zienswijze op de bouwplannen, die uiteraard hetzelfde is als op het voorontwerp en
ontwerp bestemmingsplan, niet aan GS gemeld in het kader van de provinciale procedures die
daarvoor zijn. Was dat wel gebeurd, dan hadden GS aan kunnen geven dat er geen verklaring van
geen bezwaar kon worden verstrekt op grond van lid 1 en dan had kunnen worden voorkomen dat
deze bouwvergunningen werden afgegeven.

23-04-05 gaat er een brief aan B&W en GS gezamenlijk (**Bijlage 8 en 16**). Want de uitnodiging voor
de hoorzitting van GS kwam maar niet, terwijl ons die drie betreuwenswaardige feiten hoog zaten:

1. Het begin van de voorbereidende werkzaamheden;
2. De 'rectificatie', door impliciet ons belang in de zin van de Awb vervallen te verklaren;
3. de vrijstellingskwestie.

En, luid en duidelijk, wij wilden 'gehoord' worden over:

4. die noodzaak voor een grondige analyse volgens de fijn-stof-richtlijn voor nieuwe
bestemmingsplannen, mede gelet op de 'Voorlichting' van de Raad van State.

30-04-05 kwam de uitnodiging met erbij het conceptadvies van de PPC (**Bijlage 13**). Dat was voor
ons een geschenk uit de hemel. De PPC stelde impliciet het 'gezondheidsaspect' luchtkwaliteit uit het
belang van volksgezondheid en zorg aan de orde zich daarbij, net zoals wij in onze zienswijze met al
die onderdelen uit 'de optelsom' hadden gedaan, baserend op de Awb. De planologen haalden er

bovendien hun eigen 'wetje' bij, de WRO, en dat was voor ons weer reden om ons eigen 'wetje' ook maar van stal te halen, de WCPV, i.h.b. artikel 2:2b, waarin de gemeenteraad gehouden is bij bestuurlijke beslissingen 'de gezondheidsaspecten' te bewaken. In onze sector speelt namelijk sinds jaar en dag het probleem van onvoldoende aandacht voor ons belang in andere sectoren. En hier wordt die aandacht ons zo maar op een presenteerblaadje voorgeschoteld. Eigenlijk heel mooi. Verder blijkt de PPC niet aan de behandeling van onze bedenkingen te zijn toegekomen. Eerst dat nader onderzoek: flora en fauna, bodem, en luchtkwaliteit.

17-05-05. De hoorzitting. Wij geven, verheugd over het concept PPC advies, waar B&W zich blijkbaar op dat moment bij neerleggen, want er is geen vertegenwoordiger om het te weerleggen, 'de toelichting' (Die zit, ik zou bijna zeggen als het ware geketend in het GS besluit in **Bijlage 9**):

1. Een inleiding. Het begon eigenlijk al in 1996, en deze parkeergarage bij de Stationsweg in Heiloo ligt in feite in het verlengde van die eerste spitsstrook aan de snelweg in Hoevelaken;
2. De toelichting zelf, vooral ook bedoeld om de overheden het problematische van de situatie voor te houden en wat daarin te doen staat, met als leidraad de naar het Charter toe verbrede fijn-stof-richtlijn.

Ik heb 'in Haarlem' problematische concentraties fijn stof voor Heiloo en omgeving laten zien uit een modelberekening van het RIVM. Met het CAR II rekenmodel, waarin gebruik wordt gemaakt van de VMK tellingen, bevestigt Peutz dat: de concentraties fijn stof overschrijden voor 2005 en 2006 de daggemiddelde EU norm van 35 dagen. Daarna zou er van een 'autonome afname' sprake zijn. Dat komt omdat de gemeente Peutz heeft laten rekenen zonder 'de groei' als gevolg van de opwaardering van het Stationcentrum tot tweede centrum van Heiloo in te calculeren. Was dat niet gebeurd, door een reëel percentage algemene groei als gevolg van de Nota Mobiliteit plus specifieke groei als gevolg van de opwaardering mee te rekenen, dan komt er vrijwel zeker ook een structureel probleem te voorschijn voor de jaren na 2006. Verder zou, als er een lastige gevel bijvoorbeeld die van 7745 aan de rotonde Herenweg Stationsweg met veel meer verkeer was meegerekend, dat ongetwijfeld zowel incidenteel als structureel een verhoging te zien geven. (Ook Alkmaar, dat als uitvloeisel van het Besluit Luchtkwaliteit met datzelfde rekenmodel, dus daar ligt het niet aan, concentraties heeft berekend -alleen voor 2004- komt tot EU-norm overschrijdingen zoals op de Kennemerstraatweg, en op de Heilooër Tolweg met ruim 90 % [30].) Het is goed daarbij te bedenken, ik kan dat niet genoeg herhalen, dat er geen drempelwaarde is aan te geven waaronder de EU-normen veilig zijn. Je kunt dus niet zeggen, als we ons nu maar precies aan de normen houden, dan zitten we safe. Dat blijkt ook uit het dossier fijn stof van het RIVM (**Bijlage 14** pag. 53 en 55). Daarom heeft bijvoorbeeld de WHO nog geen richtlijn vastgesteld en is er een proces gaande van precisering (van PM 10 naar PM 2.5) en van aanscherping. Het heeft te maken met de voorzorgbenadering in onze beroepscultuur. Als je het niet zeker weet, dan wek je geen schijnzekerheid met richtlijnen: In dubio abstinence. Het is uiteindelijk net zoals met roken, de veilige norm is, niet roken. En de passende maatregel is, ook hier, rookvrij maken ... In de termen van de fijn-stof-richtlijn heet dat: redelijkerwijs denkbare maatregelen en alternatieven treffen voor de bestemming van de parkeergarage. Ze zijn er. Je kunt ze af leiden uit het Charter. Weliswaar vormen ze geen algehele oplossing, maar wel een ombuiging in de negatieve trend van verslechtering van de luchtkwaliteit door 'de groei' van het verkeer in te dammen.

3. De kwestie van het uitblijvende overheidsinitiatief in het 'sociaal dilemma'. GS hadden hier daadkracht kunnen tonen door verder te gaan dan alleen het opvolgen van het PPC advies. Daar hoort een assessment bij overeenkomstig het Charter. 'Fijn stof nader bekeken' vormt daarvoor dan een onderdeel.

18-05-05. geeft, een dag later, de PPC definitief advies aan GS (U hebt het ongetwijfeld gezien, pag. 2 **Bijlage 9**).

21-06-05 Dan valt het besluit van GS om goedkeuring te onthouden en blijkt dat B&W geen gebruik hebben gemaakt van de mogelijkheid voor bestuurlijk overleg (**Bijlage 9**, pag. 5). Ook blijkt –belangrijk om vast te stellen- dat wij gewoon gehoord zijn, als waren wij belanghebbend, en dat het GS-besluit 'na horen' is genomen.

24-06-05. In de Witte Kerk wordt dan de nieuwe burgemeester geïnstalleerd en is er na afloop een receptie. Uitgerekend diezelfde dag ontvingen wij, net zoals ongetwijfeld ook de gemeenteraad, het GS-besluit. Van de gelegenheid maakte ik natuurlijk gebruik, om de burgemeester als voorzitter van de Raad, op 'de toelichting' in het GS besluit attent te maken.

26-07-05 Als een donderslag bij heldere hemel valt dan, nadat eerst het afkeuringbesluit van GS ruim twee weken te laat bekend was gemaakt, het B&W-besluit om geen nieuw bestemmingsplan te maken (**Bijlage 15**, bij punt 22). Gemeenteraadsleden van buiten de kring van de coalitie steunende fractievoorzitters reageerden in de Alkmaarsche Courant. Ze maakten de indruk niets van 'de toelichting' te weten. Het werd allemaal aanleiding voor onderzoek in het gemeentehuis op 1-08-05.

Uit de map met notulen van de B&W vergaderingen werd voor mij het B&W besluit gekopieerd en ik constateerde dat in het ter inzage gelegde GS-besluit alle bijlagen ontbraken. In de originele kopie van het GS-besluit (**Bijlage 9**) zitten twee nietjes in de linkerbovenhoek, dit tweede exemplaar zit precies hetzelfde in elkaar, dus het moet met alle exemplaren het geval zijn geweest. Het koperen nietje was verdwenen, er zat alleen nog een door de machine ingeslagen stalen nietje in, en de bijlagen –dus ook ‘de toelichting’– ontbraken.

Terug naar het B&W besluit. Uit niets blijkt dat het problematische van de situatie is meegewogen, terwijl het rapport Peutz op 17-06-05 en ‘de toelichting’ op 24-06-05 op tafel lagen. Waren daaruit de te hoge concentraties en de redelijkerwijs denkbare te treffen maatregelen en alternatieven meegewogen, dan was de koninklijke weg uiteraard de gang naar de gemeenteraad geweest. Er stonden toen –voor het zomerreces– nog twee gemeenteraadsvergaderingen op stapel, waarvan de eerste met de ‘strategische visie’ op de agenda. Dit grote probleem had dan aan de Raad kunnen worden voorgelegd en was er tevens aan onze bedenking, dat de kwestie van de mobiliteit in de strategische visie geen rol had gespeeld, tegemoet gekomen (vraag 5). Die weg werd niet ingeslagen, dan staat vervolgens de behoorlijke weg open, die van beroep bij de Raad van State tegen het –volledige– besluit van GS, want dat komt inclusief ‘de toelichting’ bij de stukken. Het is echter vrijwel uitgesloten dat de Raad van State, gelet op de jurisprudentie en de eruit voortgekomen fijn-stof-richtlijn voor nieuwe bestemmingsplannen, vanwege die te hoge concentraties en de aanwezigheid van denkbare maatregelen en alternatieven, het besluit van GS zou hebben afgekeurd. En blijkbaar resteerde de onbehoorlijke weg van onthouden van informatie en van strijden met wet- en regelgeving door de bestemming naar het ‘volgend jaar in voorbereiding te nemen bestemmingsplan Midden’ te schuiven en zo een juridisch vacuüm voor de vrijstelling te laten ontstaan, omdat er in een afgekeurd nieuw bestemmingsplan voor de vrijstelling ex art.19 geen grond meer is.

8-08-05 volgen onze verzoeken aan GS en de Raad, ingegeven door de strijdigheid met beginselen van behoorlijk bestuur en wet- en regelgeving met daarbij de onthouden ‘toelichting’ (**Bijlage 10** en ontvangstbewijs **Bijlage 16**). GS reageerden via de behandelend ambtenaar op de dag van ontvangst. Men ‘zag voor zich geen functie’, vond dat ‘de Raad nu aan zet’ was en bracht de ‘aanvechtbaarheid’ van de vrijstelling ex art.19 ter sprake.

23-08-05 worden de bouwvergunningen gewijzigd afgegeven. Daaraan vooraf ging een extra B&W vergadering op **11-08-05**, dus drie dagen na ons verzoek aan GS en Raad op **9-08-05**. Er zijn geen notulen van openbaar gemaakt. Maar het laat zich bijna raden wat daar is gebeurd. Ik ga dat nu doen en de gemeente moet zo maar zeggen of het klopt. Het juridisch vacuüm moest worden opgeheven door de bouwvergunningen af te geven op grond van het bestaande bestemmingsplan en de vrijstelling van het bestemmingsplan moest tot een lichte procedure beperkt blijven: GS erbuiten houden door aan de EU normen te voldoen met het aftrekken van zeezout, want dat mag dan, althans van het kabinet. Peutz wordt aan het werk gezet om een aanvulling bij het rapport te maken. Die is op **18-08-05** klaar en dan blijkt dat, als er een ‘correctie zwevende deeltjes die niet schadelijk voor de gezondheid van de mens zijn ‘m.n. zeezout’ op grond van art. 5 van het nieuwe Besluit Luchtkwaliteit wordt toegepast’, dat dan ‘de luchtkwaliteit ook na de bouwontwikkelingen voldoet aan de daarin gestelde grenswaarden’. Dat is maar nét aan, want het gaat daarvoor slechts om 2 dagen minder overschrijding dan de norm van 35, en het probleem blijft uiteraard zoals het is.

Twee opmerkingen daarbij. Zeezout op zich is onschadelijk. In ons potjeslatijn heet dat fysiologisch. Want het is nog absoluut niet duidelijk hoe zeezout zich in de context van de verkeersgebonden luchtverontreiniging gedraagt. Daarom heet het in het fijn-stof-dossier, dat zeezout ‘zeer waarschijnlijk’ niet schadelijk is. Tweede opmerking. Het is vraag hoe de Raad van State zal reageren, gelet op de ‘Voorlichting’ van april (**Bijlage 8**) als de eerste jurisprudentie tegen de aftrek van de EU normen zich aandient.

Ik heb nu gaandeweg dit betoog aanvullend aan ‘de toelichting’ de nodige opmerkingen n.a.v. het rapport Peutz gemaakt en ze in de context ervan geplaatst. En wel, de trend van precisering en aanscherping van de EU normen vanuit het volksgezondheidsbelang, andere invoergegevens door groei van het verkeer en een lastige gevel in beschouwing te nemen, de voorbarige aftrek van zeezout dat niet zeker maar ‘zeer waarschijnlijk’ onschadelijk is, leveren zowel materiaal om het rekenmodel opnieuw te laten rekenen als stof voor een nieuwe bedenking op, bovenop de bedenkingen die er al liggen. Daarmee was en is het aan de gemeente om deze vrijstelling pas te geven als GS daarvoor een verklaring van geen bezwaar hebben gegeven. En dan zijn we weer terug bij af.

Het is normaal gesproken aan GS om conclusies te trekken, ná advies van de PPC, als de PPC is toegekomen aan de behandeling van onze bedenkingen in eerste termijn, en aan die in tweede termijn. Daar zal in ieder geval de kwestie van andere invoergegevens en van zeezout bij zijn, evenals het niet voldoen aan de fijn-stof-richtlijn.

Tenslotte verzuimt de gemeente op grond van art. 6:18 van de Awb ‘onverwijld’ de wijziging van de bouwvergunningen aan u te melden. ‘Onverwijld’ is wat wij 24-08-05 hebben gedaan. Wij hebben u toen op de dag, dat in de Alkmaarsche Courant het bericht van de definitieve start van de bouw verscheen, dit feit gemeld, zodat u daar bij het bepalen van de zittingsdatum rekening mee kon

houden. De gemeente plaatst ons nu door pas na ruim een maand de wijziging te melden voor het voldongen feit van (de start van) de bouw.

Meneer de president, dat was de toelichting bij feiten en omstandigheden. Marita Mathijssen had hier parafraserend van kunnen zeggen: een gemeente die 'als een blok beton op de rails gaat liggen' [29].

Ik rond af met een opmerking in bredere context. Wij hebben hier te maken met een mogelijk opkomende epidemie van COPD door met name fijn stof. Het zal de komende jaren moeten blijken. Maar de voorzichtige schattingen van het RIVM van de sterfte, los van het daaraan verbonden veelvoud aan ziekte, en de kosten die dat met zich meebrengt, werpen hun schaduw vooruit. In deze situatie ondermijnt de gemeente het Besluit Luchtkwaliteit annex fijn-stof-richtlijn door te weigeren redelijkerwijs denkbare maatregelen met de parkeergarage als onderdeel onder ogen te zien. Als dat succes zou hebben is dat een ernstig precedent. Want rekent u maar dat op het gemeentehuis in Alkmaar de vraag zal worden gesteld, kunnen wij hier iets mee bij onze eigen parkeergarageplannen of in Weesp, dat dergelijke plannen met het centrum heeft, enz. in de hele provincie. En reken maar, dat GS een aanleiding hebben om niet toe te geven aan dat gevoel van urgentie, af te wachten met het doorbreken van 'de vicieuze cirkel' en zich te voegen in de eenzijdige symptoombestrijding van het kabinetsbeleid. Kortom, een mogelijk opkomende epidemie wordt niet ingedamd ...

Nu de samenvattende interpretatie. De gemeente is ons inziens nalatig geweest:

1. Door GS blijkbaar niet te melden dat het in onze zienswijze om speerpunten van beleid in het kader van de provinciale procedures m.b.t. art. 19 lid 2 gaat,
2. Door alle aspecten van het belang van volksgezondheid en zorg niet te willen inzien, het daardoor niet zorgvuldig af te wegen, ook niet na een voorstel tot integrale heroverweging, en het vervolgens eenvoudig ongegrond te verklaren,
3. Door onze bezwaren te negeren 'met name vanwege de ontwikkelingen in de fijn-stof-problematiek' (eerste openstaande vraag),
4. Door er blijkbaar vanuit te gaan dat met de niet-ontvankelijk-verklaring de fijn-stof-problematiek niet meer aan de orde zou zijn,
5. Door, nadat wij beroep hebben ingesteld, ons belang in de zin van de Awb te 'rectificeren' tot een belang dat we niet hebben, namelijk een planschadebelang in de zin van de WRO, om zo blijkbaar het risico van eventuele toewijzing door u te elimineren en te verzekeren dat de fijn-stof-problematiek alsnog niet aan de orde zou kunnen komen,
6. Door niet op de hoorzitting van GS te verschijnen, om het conceptadvies van de PPC om te voldoen aan het Besluit Luchtkwaliteit, te weerleggen,
7. Door geen gebruik te maken van de mogelijkheid van bestuurlijk overleg, om zo na te gaan wat er in deze problematische situatie, mede gelet op 'de toelichting', te doen had kunnen staan,
8. Door het GS besluit niet volledig –inclusief bijlagen- en, zoals voorgeschreven binnen 14 dagen na bekendmaking aan de gemeenteraad, bekend te maken, evenals het rapport Peutz, en deze stukken niet te agenderen voor één van de gemeenteraadsvergaderingen voorafgaande aan het zomerreces,
9. Door blijkbaar achter gesloten deuren eerst te besluiten de bestemming voor de parkeergarage cf. art. 30 WRO door te schuiven, daarbij een juridisch vacuüm te scheppen voor de vrijstelling ex art.19, en daarmee impliciet te weigeren om te voldoen aan het Besluit Luchtkwaliteit annex de fijn-stof-richtlijn,
10. Door daarna niet in te gaan op ons verzoek om, gelet op ons inziens in strijd met beginselen van behoorlijk bestuur en wet- en regelgeving zijnde feiten en aanmerkingen, het dáár toe te leiden dat de (start van de) bouw zou worden opgeschort,
11. Door vervolgens te besluiten in strijd met art. 30 WRO om op basis van het geldende bestemmingsplan vrijstelling te verlenen en daarbij oneigenlijk gebruik te maken van art. 19 lid 2 voor de bestemming van de parkeergarage met inmiddels de status van een lid 1 bestemming.
12. Door de bouwvergunningen in deze zin te wijzigen en dit niet onverwijld te melden ex 6:18 Awb,
13. En door tenslotte met het definitief starten van de bouw een onrechtmatige daad te plegen mede op grond van ontbrekende belangenafweging ex 3:2 t/m 3:4 Awb, ontbrekend onderzoek ex 9:1 WRO, het niet bewaken van de gezondheidsaspecten ex 2:2b WCPV, en het ontnemen van ons recht op bestaande en nieuwe bedenkingen ex 27:1 WRO.

Meneer de president, zo zien wij dit. En daarom is een aanpassing van ons verzoek onvermijdelijk. Wij verzoeken u op grond van het voorgaande,

1. Onveranderd, om het besluit van B&W inzake de niet-ontvankelijkheid omdat wij niet rechtstreeks belanghebbend zouden zijn, nietig te verklaren, en om, bij het beoordelen van onze doelstelling en feitelijke werkzaamheden, zoals die mogen blijken uit jaarverslagen en casus, ook deze nota van betoog in aanmerking te nemen;

2. Vervangend, omdat met het voldongen feit van (de start van) de bouw ons verzoek, om de cie. voor bezwaarschriften opdracht te (doen) geven onze bezwaren onverwijld in behandeling te nemen, nu eenmaal een gepasseerd station is, om (de start van) de bouw onrechtmatig te verklaren op grond van de aangevoerde strijdigheid met wet- en regelgeving, en om het dan dáár toe te leiden dat ons recht op bedenkingen/bezwaren effectief wordt hersteld;
3. Aanvullend, om een voorlopige voorziening te treffen. Voor onze vereniging is dat een, uit het tweede deel van onze doelstelling voortkomend (artikel 2 lid 1) bevorderlijk nuttig middel (artikel 2 lid 2e) voor die 'aansluiting' bij 'de erfenis' van onze collega-'maatschappijverbeteraars' uit de negentiende eeuw. 'Houd hun erfenis in ere!', zo sloot Marita Mathijssen in de grote kerk haar monumentale lezing af. Wij hopen met dit betoog daaraan tevens een bijdrage te hebben gegeven.

Verwijzingen.

29. Mathijssen M. Maatschappijverbeteraars in de negentiende eeuw. Van Foreest Publiekslezing. Gemeente Alkmaar 2005. Publicatie in voorbereiding.
30. Rapport Luchtkwaliteit 2004. V(erkeers) M(ilieu) K(aart). HAL gemeenten 2005.
31. Fijn stof nader bekeken. De stand van zaken in het dossier fijn stof. RIVM. Bilthoven 2005.

Bijlagen.

- Bijlage 1. Beslissing op bezwaarschrift.
- Bijlage 2. Bezwaarschrift.
- Bijlage 3. Public Health en Mobiliteit. Casus Parkeerkelder Stationscentrum Heiloo.
- Bijlage 4. Begeleidende brief afhandeling bestemmingsplanprocedure.
- Bijlage 5. Begeleidende brief afhandeling bouwplannenprocedure.
- Bijlage 6. Statuten Penn 1^e pagina.
- Bijlage 7. Feitelijke Werkzaamheden Public Health en Mobiliteit..
Citaten jaarverslagen e.d. 1999 t/m 2003
- Bijlage 8. Aanvulling bedenkingen/bezwaren bestemmingsbepaling aan GS/B&W.
- Bijlage 9. Besluit GS.
- Bijlage 10. Verzoek aan GS en Raad van Heiloo.
- Bijlage 11. Bericht Alkmaarsche Courant.
- Bijlage 12. Voornemen tot medewerking bouwplannen, ruimtelijke onderbouwing en plattegrond Parkeergarage.
- Bijlage 13. Conceptadvies PPC, originele kopie.
- Bijlage 14. Besluit B&W tot opname Stationsomgeving in andere in voorbereiding zijnde of te nemen bestemmingsplannen.
- Bijlage 15. Fijn stof nader bekeken. De stand van zaken in het dossier fijn stof. RIVM. Bilthoven 2005.
- Bijlage 16. Ontvangstbewijzen brieven aan GS en B&W, aan GS en Raad.

_____.

Nota van Aanvulling

Terechtzitting Rechtbank Alkmaar d.d. 25 november 2005 om 14.00 uur.

Verzoek voorlopige voorziening van Penn, Vereniging tot bevordering van de Algemene
Gezondheidszorg, op basis van daartoe strekkend betoog (stand van voorbereiding d.d. 15-10-05)
Procedurenummer 05 /454 BOUWB en 05 / 2721 WW44V42

Meneer de president,

Ik heb nog twee aanvullende opmerkingen bij de Nota van betoog (Bijlage 18).

De eerste gaat over de onvermijdelijkheid van dit verzoek.

Als onze lezing van feiten en omstandigheden klopt, dan mocht het consequent aan de orde gestelde feit (Bijlage 10, feit 7) van 'luchtverontreiniging met fijn stof vooral daar waar verkeer zich concentreert (zoals in het Stationscentrum)', blijkbaar 'niet actueel' worden, niet 'aan de orde' komen. Zo passeerden er gelegenheden om een verzoek als dit te voorkomen, bij.:

1. De affaire van de ontbrekende 'toelichting' in het GS-besluit van 21 juni (Bijlage 9). (Dit is de originele kopie. Er zat geen koperen nietje in de linker bovenhoek en er waren geen bijlagen.) Was 'de toelichting' aan de orde gesteld, tezamen met de te hoge fijn-stof-concentraties uit het rapport Peutz van 17 juni, dan had het B&W besluit van 26 juli (Bijlage 14) eenvoudig niet gekund. Daar is geen twijfel over mogelijk.
2. Ons aan GS en Raad gerichte verzoek van 8 augustus met, om het euvel van de ontbrekende 'toelichting' te herstellen, daarbij 'de toelichting' en de bijbehorende bezwaren van 21 december 2004 met de aanvulling van 23 april (resp. Bijlagen 10, 2 en 8). Dat verzoek mocht blijkbaar ook niet aan de orde komen. Het is gebleken in de vergadering van de cie. Openbare Ruimte van 12 oktober. Een aanzienlijk deel van de Raad kende het verzoek niet. Dat GS de Raad 'aan zet' vond, was daarom bij voorbaat tot mislukken gedoemd. Terwijl er toen, blijkens de B&W notulen, nog een 'lastgeving onder dwangsom' bij de projectontwikkelaar lag. Die had kunnen worden gecontinueerd om de bouw van de parkeergarage na de bouwvak niet te starten. (De CDA fractie stelde in diezelfde vergadering de vraag, waarom het college niet in beroep was gegaan tegen het besluit van GS bij de Raad van State. Ik citeer nu enkele passages uit het genotuleerde antwoord van de portefeuillehouder: "Pas in mei van dit jaar heeft het college via een advies van de ppc vernomen welke formele fouten er aan het bestemmingsplan (bp) ten grondslag liggen. Het college vindt het onbehoorlijk dat de provincie niet eerder heeft gereageerd. ... Voor wat betreft het niet in beroep gaan, in 2000 is begonnen met dit bp, toen was luchtverontreiniging nog geen item, maar in de loop van de jaren heeft dit zo'n prominente plaats ingenomen, dat het op alle fronten thuishoort en ook bij een nieuw bp. Achterhaald door de wetgeving, is dit beroep in dit geval een zinloze zaak".)
3. De wijziging van de bouwvergunningen. Als ik goed geraden heb wat er in die extra B&W vergadering van 11 augustus (Bijlage 18) is gebeurd, dan had aan de orde moeten zijn, om 'onverwijd' de wijziging aan u te melden. U had ons dan in staat kunnen stellen te reageren, zoals wij dat nu op het voldongen feit van de bouw hebben moeten doen. En u had kunnen beslissen in de lijn van een 'voorlopige voorziening' en daarmee (de start van) de bouw kunnen voorkomen.

Zo zijn er dus drie belangrijke gelegenheden, om een verzoek als dit te vermijden, gepasseerd.

Er blijft nu eigenlijk niet veel anders meer over dan dit verzoek te doen. Want het achterwege laten zou de indruk kunnen wekken dat onze bezwaren wel meevallen. Dat kan zo niet zijn in een situatie waarin Mobiliteit epidemische vormen aanneemt met chronische aandoeningen van de longen, afgekort COPD, door fijn stof. Het staat allemaal in het fijn-stof-dossier van het RIVM (Bijlage 14, pag. 56 en 58). Dan moet er, inclusief andere 'gezondheidsaspecten' zoals m.b.t. fysieke inactiviteit en het klimaatprobleem, gebeuren wat er in het WHO Charter staat: "We will reduce the need on motorised transport", geen groei dus. Dat staat lijnrecht tegenover, zoals het in de termen van het college heet, de 'vele verkeersbewegingen tot gevolg hebbende opwaardering van het Stationscentrum', wél groei dus, met bijbehorende parkeergarage. Het wordt niet gekwantificeerd, en het wordt verdoezeld door Peutz niets mee te laten rekenen.

Kortom, dit verzoek, statutair gebaseerd op de genoemde artikelen, is onvermijdelijk, hoezeer wij deze ontstane situatie ook betreuren.

De tweede aanvullende opmerking hoort bij de opmerking in bredere context uit het betoog en komt uit 'de toelichting'.

Het is ons inziens bij het Besluit Luchtkwaliteit mede aan GS om te voorkomen dat er bestuurlijke rechtsongelijkheid in de provincie ontstaat. Daarom zijn het niet alleen maar 'formele fouten', zoals het college suggereert. M.a.w., als Zaandam moet voldoen aan het Besluit, dan Heiloo ook. Nét zo, moet ons voorstel voor een voorlopig 'Nee-tenzij' beleid bij zich aandienende bestemmingen voor parkeergarages worden gezien. Want, als GS hadden ingestemd met ons verzoek om het bestemmingsplan goed te keuren minus de bestemming voor de parkeergarage en verder niet, dan was er ook rechtsongelijkheid ontstaan, maar dan t.o.v. Heiloo. En dat kan natuurlijk evenmin. Vandaar als consequentie, dat 'Nee-tenzij' beleid in de hele provincie, zoals voor de parkeerplannen van Alkmaar bij de Paardenmarkt, enz. Werkelijk overal speelt dit probleem van luchtverontreiniging met fijn stof daar waar toenemend verkeer zich concentreert, van, naar en in de centra, en overal ontbreekt een 'referentiekader' met WHO beleid waar 'Den Haag' aan gecommitteerd is. Opeenvolgende ministers van volksgezondheid waren, gelet op de genoemde artikelen uit de WCPV, gehouden het WHO Charter te implementeren. Het is niet gebeurd en wordt blijkbaar overgelaten aan de staatsecretaris van milieu, met deze gevolgen van dien ...

Daarmee heb ik tevens een idee gegeven van hoe volgens ons bestuurlijk de verantwoordelijkheid van de landelijke overheid versus die van de lagere overheden ligt. In een verdeelsleutel is denkbaar, half om half, landelijk tegenover lagere, en eveneens, half om half, provincie versus gemeente, dus Heiloo voor een kwart verantwoordelijk en uiteraard voor de volle 100 % van dat kwart. En dan zo doorredenerend, voor een kwart mogelijk schuldig en aansprakelijk voor de eventuele schade. Daar kunnen de Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing oftewel de ISV gelden voor worden gebruikt, die weer uit 'Den Haag' komen en die de provincie mag verdelen. Want, op de keper beschouwd, het gaat hier om werkelijke 'Stedelijke Vernieuwing' op het gebied van volksgezondheid en mobiliteit. A.s. maandag is in een gecombineerde vergadering van de Tweede Kamer cie.'s van VROM en V&W –zonder die van VWS- de Nota Mobiliteit aan de orde. We zullen deze casus daarom ook daar onder de aandacht brengen.

Bijlagen.

- Bijlage 1. Beslissing op bezwaarschrift d.d. 09-02-05.
- Bijlage 2. Bezwaarschrift d.d. 21-12-04.
- Bijlage 3. Public Health en Mobiliteit. Casus Parkeerkelder Stationscentrum Heiloo, d.d. 21-12-04.
- Bijlage 4. Begeleidende brief afhandeling bestemmingsplanprocedure d.d. 25-11-04..
- Bijlage 5. Begeleidende brief afhandeling bouwplannenprocedure d.d. 25-11-04..
- Bijlage 6. Statuten Penn 1^e pagina.
- Bijlage 7. Feitelijke Werkzaamheden Public Health en Mobiliteit.
Citaten jaarverslagen e.d. 1999 t/m 2003
- Bijlage 8. Aanvulling bedenkingen/bezwaren bestemmingsbepaling aan GS/B&W d.d. 23-04-05.
- Bijlage 9. Besluit GS d.d. 21-06-05.
- Bijlage 10. Verzoek aan GS en Raad van Heiloo d.d. 08-08-05.
- Bijlage 11. Bericht Alkmaarsche Courant d.d. 24-08-05.
- Bijlage 12. Voornemen medewerking bouwplannen d.d. 24-03-04, ruimtelijke onderbouwing d.d. 27- 02-04 en plattegrond Parkeergarage.
- Bijlage 13. Conceptadvies PPC, niet gedateerd, originele kopie.
- Bijlage 14. Besluit B&W tot opname Stationsomgeving in andere in voorbereiding zijnde of te nemen Bestemmingsplannen d.d. 26-07-05.
- Bijlage 15. Fijn stof nader bekeken. De stand van zaken in het dossier fijn stof. RIVM. Bilthoven 2005.
- Bijlage 16. Ontvangstbewijzen brieven aan GS en B&W, en aan GS en Raad.
- Bijlage 17. Publicatie gemeente Heiloo in de Uitkijkpost d.d. 26-10-05.
- Bijlage 18. Nota van Betoog (stand van voorbereiding d.d. 15-10-05)

Overweging van de voorzieningenrechter Rechtbank Alkmaar:

"Naar het oordeel van de voorzieningenrechter heeft verweerder zich terecht op het standpunt gesteld dat de belangen die eiseres krachtens haar doelstelling behartigt niet rechtstreeks betrokken zijn bij de verleende vrijstellingen en bouwvergunningen. De doelstelling van eiseres is daarvoor onvoldoende concreet. Naar het oordeel van de voorzieningenrechter blijkt uit de statuten niet dat eiseres de bescherming van de volksgezondheid nastreeft, welke doelstelling overigens ook te algemeen zou zijn om haar als belanghebbende bij de besluiten van 23 november 2004 aan te merken. Ook valt uit de statuten niet af te leiden dat eiseres tot doel heeft de automobilititeit te beperken. Derhalve heeft verweerder eiseres terecht niet aangemerkt als belanghebbende in de zin van de Awb."

Heiloo, 16 december 2005

Aan de Afdeling bestuursrechtspraak
van de Raad van State
Postbus 20019
2500 EA Den Haag

Onderwerp: hoger beroep beslissing Rechtbank Alkmaar d.d. 2-12-05

Geacht college,

Onze vereniging tekent bij deze beroep aan tegen de beslissing van de voorzieningenrechter van de Rechtbank Alkmaar, om ons beroep tegen het besluit van het college van B&W van Heiloo d.d. 9-02-05 kenmerk OO/CKH/104/7428 ongegrond te verklaren, en bijgevolg het verzoek om een voorlopige voorziening af te wijzen (Bijlage 1). Wij zouden namelijk niet belanghebbend zijn bij het besluit van het college van B&W d.d. 21-12-04, om bouwvergunningen te verlenen, voor zover die betrekking hebben op de bouw van een parkeerkelder, vanwege niet rechtstreeks betrokken belangen.

De voorzieningenrechter heeft onze doelstelling, zoals die mogelijk niet voldoende is toegelicht in het tweede bezwaar van ons beroep en ter zitting, als 'onvoldoende concreet' beoordeeld. Ook bleek hem uit onze statuten geen 'nastreven van de bescherming van de volksgezondheid', dat op zich 'ook te algemeen zou zijn', en geen 'doel de automobiliteit te beperken'.

Ons inziens is deze beoordeling onjuist, omdat onze 'feitelijke werkzaamheden' cf. artikel 1:2 lid 3 Awb, zoals die aan de orde zijn gesteld in het derde bezwaar van het beroep, niet in aanmerking zijn genomen, ondanks het verzoek daartoe in beroepschrift en Nota van betoog (Bijlage 2, Casus bijlage 3, pag. 27-30 en 35). Dat zijn in dit verband van jaar tot jaar o.a. geweest:

1996 Jubileumartikel t.g.v. het 10-jarig bestaan van de Vereniging van Volksgezond en Wetenschap over de betekenis van Duurzame Ontwikkeling voor milieu, gezondheid en gezondheidszorg [3]. Het leidde ertoe, dat 'hygiëne' in de kop van ons briefhoofd in het perspectief van Duurzame Ontwikkeling werd geplaatst. 'Hygiëne', heeft hier dezelfde inhoud als 'sociale geneeskunde', 'algemene gezondheidszorg' en 'public health' (Casus, bijlage 3 pag. 28, tweede bezwaar van ons beroep). Dat kan verarring scheppen. Daarom is de kwalificatie door Marita Mathijssen van de ons statutair tot voorbeeld zijnde 19^e-eeuwse hygiënist als 'maatschappijverbeteraars' hier wellicht een verduidelijking (Casus, Nota van betoog, pag. 31).

1998 Uitdagende visie op mobiliteit: "Een bouwstop voor alle harde infrastructuur behalve die voor lopen en fietsen met onderwijl een Brede Maatschappelijke Discussie over Beweging en Mobiliteit" (Casus, toelichting bedenkingen hoorzitting GS, pag. 21).

1999 Krachtige ondersteuning van het WHO Charter on Transport Environment and Health, met daarin een actieplan gericht op 'transport sustainable for health and the environment' (Casus 2.2.2., toelichting uitwerking Public Health belang; bijlage 3, pag. 29, citaten 'feitelijke werkzaamheden' uit de jaarverslagen)

2000 Workshoppresentatie op het vijfjaarlijkse Wereldfietscongres 'Vélo Mondial' over het uitblijvend effect van het WHO Charter op een nieuw gemeentelijk verkeer en vervoerplan in Alkmaar ([7] en Casus, 'feitelijke werkzaamheden')

2001 Inspraakreactie op het NVVP uitgaande van "We will reduce the need on motorised transport" uit het Charter (Casus, toelichting bedenkingen hoorzitting GS, pag. 21 en 'feitelijke werkzaamheden')

2002 Actie tegen plannen van de gemeente Heiloo voor fietsenstallingen bij het Station als een vorm van 'Nieuwe sociale geneeskunde, anticiperend op veiligheidsproblematiek, afnemende voorwaarden voor aantrekkelijk en vanzelfsprekend bewegen?' (Casus, 'feitelijke werkzaamheden')

2003 Demonstratiemodel concept voor Duurzame Mobiliteit (Casus, 'feitelijke werkzaamheden')

2004 Zienswijze op de bestemming voor de parkeerkelder in bestemmingsplan en bouwplannen, mede toegelicht aan de hand van eerdere 'feitelijke werkzaamheden' en in discussie gebracht in het verlengde van de platformfunctie uit onze doelstelling (Casus, pag. 4-16)

2005 Bezwaren/bedenkingen, aangevuld en toegelicht, en verzoeken als consequentie van de zienswijze (Casus, bijlage 1 en 2).

Indien nu de voorzieningenrechter deze 'feitelijke werkzaamheden' wél in aanmerking had genomen, dan had kunnen worden geconstateerd dat:

1. Deze vanaf 1999 –dus meer dan 5 jaar achtereen- plaats vonden op alle niveaus, waaronder het lokale niveau van Heiloo, uitgaande van het WHO Charter met daarin een actieplan voor 'reduce the need on motorised transport', oftewel met als doel 'de automobilititeit te beperken';
2. Deze gericht waren op 'Public Health en Mobiliteit' met als belangrijk gezondheidsaspect 'luchtverontreiniging met fijn stof daar waar verkeer zich concentreert (zoals in het Stationcentrum)', en ertoe leidden de noodzaak te bepleiten van een grondige analyse overeenkomstig het Besluit Luchtkwaliteit annex fijn-stof-richtlijn;
3. Deze daarbij feiten en omstandigheden aan het licht brachten, waaronder de impliciete weigering van het college van B&W om te voldoen aan het Besluit Luchtkwaliteit annex fijn-stof-richtlijn,
4. Evenals hoogstwaarschijnlijke te hoge fijn-stof-concentraties, die later bevestigd werden in het rapport Peutz, met als consequentie dat, gelet op de fijn-stof-richtlijn, er dan redelijkerwijs denkbare maatregelen en alternatieven moeten worden overwogen, oftewel: allemaal werkzaamheden gericht op 'de bescherming van de volksgezondheid';
5. En dat tenslotte, uitgaande van het actieplan in het WHO Charter op het gebied van ruimtelijke ordening, milieu en verkeer (art. A1-8 en B1-4) in het geheel van maatregelen en alternatieven, dan óók de bestemming voor de parkeerkelder in bestemmingsplan en bouwplannen had moeten worden (her-)overwogen, m.a.w., dat daarvan uitgaande wij 'rechtstreeks betrokken zijn bij de verleende vrijstellingen en bouwvergunningen'.

Op deze wijze in aanmerking genomen, geven deze werkzaamheden ons inziens volledig blijk van 'bevordering van Algemene Gezondheidszorg' uit de naam van onze vereniging, waarin onze doelstelling kort en krachtig is getypeerd. En, wanneer wij redeneren vanuit onze naam via de tweede helft van de doelstelling, waarin het begrip sociale geneeskunde identiek is aan Public Health en algemene gezondheidszorg, en via de statutair aangewende middelen, naar de zo in aanmerking genomen 'feitelijke werkzaamheden', die vanaf 1999 constant gericht zijn op de implementatie van het WHO Charter op alle niveaus, dan is ons inziens de doelstelling in deze samenhang ook zeer 'concreet'. Wij menen dan ook volledig te voldoen aan artikel 1:2 lid 1 en 3 van de Awb.

Daarom verzoeken wij u om ons beroep gegrond te verklaren en om bijgevolg een voorlopige voorziening te treffen, op grond van de daartoe strekkende Nota van Betoog en Nota van Aanvulling (Casus, bijlage 3, pag. 31 t/m 37).

Tevens verzoeken wij u om een speedprocedure in te stellen, omdat met de voortgaande bouw van de parkeergarage onze bezwaren met de dag verder illusoir worden.

Hoogachtend,



Bijlagen.

1. Beslissing voorzieningenrechter Rechtbank Alkmaar
2. Casus parkeerkelder Stationscentrum Heiloo over Public Health en Mobiliteit

Nota van Toelichting

Zitting van de Voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 18 januari 2006 om 13.45 uur. Voorzitter staatsraad i.b.d. Mr. J.E.M. Polak.

Betreft, Hoger beroep tegen uitspraak voorzieningenrechter rechtbank Alkmaar d.d. 2-12-05.

Procedurenummer 2005 104 03

Meneer de Voorzitter,

Mobiliteit neemt epidemische vormen aan. Van ons als artsen mag dan verwacht worden dat wij van ons laten horen, zelfs al moet dat hier. Overigens, dank voor deze spoedprocedure. Het sluit aan bij ons gevoel van urgentie.

De Toelichting. Ik volg de loop van het beroepsschrift en leg en passant verband met art. 1:2 lid 1 en/of 3 van de Awb. In de tekst staan verwijzingen naar de betreffende pagina's uit de casus en illustraties. Die spreek ik niet uit i.v.m. de tijd.

1. 'Rechtstreeks betrokken' 'feitelijke werkzaamheden'.

Ze staan in de citaten uit de jaarverslagen (p.29), in de opsomming van het beroepsschrift en op deze foto genomen voor het congrescentrum en White Hall Church, waar respectievelijk het WHO congres en het Healthy Planet Forum plaats vonden met dat typisch Engelse commentaar:

"Reinventing the wheel: (Healthy Planet delegate Hans de Man proves) two wheels are better than four (with his recumbent bicycle. Cycling and walking are being promoted at HPF as alternatives to motor travel – not only do they cut pollution, they also improve personal health and fitness. Transport and health feature in a major HPF session this morning, as speakers debate new WHO research on long-term impacts of transport and health, and consider the ministerial Charter on Transport. The session will also include case-studies, good practice, advice for overcoming constraints on joint-working and ways to link national and local programmes").

Deze 'gezondheidsvoorlichting' zat achterop, ook niet nieuw, we weten het allemaal, beweging is gezond (Human Power is Healthy Power).

Die foto staat ook model voor het WHO Charter on Transport met bijbehorend Background Document [7]. In deel B van het actieplan gaat het om 'Promotion of modes of transport and land use planning –ruimtelijke ordening- which have the best public health impacts'. De foto geeft het antwoord. Want in artikel 2 van deel B wordt de 'promotion' van die 'modes of transport' als volgt uitgewerkt. 'We will' -wij, dat zijn met name de ministers van volksgezondheid uit de Euroregio van de WHO, dus ook onze eigen toenmalige minister Borst; zij ondertekende en daarmee is ook het huidige kabinet aan het Charter gecommitteerd. "We will reduce the need for motorized transport", en wel, door –ik vertaal het nu- ruimtelijke ordening beleid en stedelijke en regionale ontwikkelingsplannen aan te passen zodat, kleine kernen, wonen, werken, winkelen en recreëren gemakkelijk bereikbaar zijn met lopen, fietsen en openbaar vervoer. Dat komt dus neer op een 'rechtstreeks' bij besluiten m.b.t. ruimtelijke ordening 'betrokken belang' met de beste 'impacts' voor de volksgezondheid, zoals bij dit besluit over de bestemming voor een parkeergarage in een nieuw bestemmingsplan (lid 1). Je zou het haast het artikel van de korte afstanden kunnen –van de afstanden die te lopen of te fietsen zijn- maar wellicht beter, het artikel van de menselijke maat, waarvoor de burgemeester in zijn nieuwjaarstoespraak van vorige week een lans brak. Het gaat dwars tegen het onderliggende ruimtelijke en economisch proces in, namelijk dat van, parallel aan economische groei en toename van de mobiliteit -de files- verlopende, schaalvergroting, waardoor die korte afstanden steeds maar langer worden (p.9), of het nu in Heiloo is of daarbuiten. Van A naar Beter, zoals het zo mooi in het toenmalige NVVP heette, wordt zo van A naar Slechter, dat was ook ons commentaar [10].

Deze voorlichting heeft ook een binnenkant (Fossil Power is Foolish Power, pag.7). Oftewel, het gebruik van de auto is in situaties waar je kunt lopen of fietsen 'een beetje dom'. De blokdiagrammen uit het laatste RIVM bulletin (bijlage) laten dat zien (met een schatting van enkele mobiliteitgerelateerde gezondheidseffecten uitgedrukt in de ziektelast per miljoen inwoners van 1980-2020). Dit is geen wetenschappelijke bijeenkomst, het gaat alleen om een indruk. De ziektelast door fijn stof –bruin- is een veelvoud van de ziektelast door verkeersongevallen -blauw. Verkeersgebonden lawaai – onderdeel van rood- is ook substantieel. Dat geldt eveneens voor fysieke inactiviteit, staat er niet bij. Bij elkaar opgeteld en daarbij het grensoverschrijdende klimaatprobleem enigszins meegerekend is het ondertussen ziektelast nummer 1 aan het worden en tevens een grote kostenpost, (die volgens het Charter verrekend moet worden: net zoals de vervuiler moet de verzekeer betalen (p.6). Dat is nog steeds een stap te ver evenals het maken van een E&HIA (p.30 en p.24). M.a.w. belangenbehartiging (lid 3) is hier hard nodig.

Ik reed als een 'gezondheidvoorlichter' zo naar Londen, via Den Haag, over het Binnenhof en rond de toren van het ministerie van VWS, (bij wijze van herinnering aan de NGO petitie om nu eindelijk eens werk te maken van een National Environment and Health Action Plan -het Charter moest daar onderdeel van worden- ook zo'n WHO commitment dat niet werd nagekomen (p.29). En in Heiloo werd deze foto daarna permanent een feit. Als de deur van het secretariaat openschuift dan hangt daar in de entree deze boodschap en staan de 'modes of transport' met de beste 'public health impacts' klaar voor gebruik. En in de openbare ruimte kan men aan mijn fiets zien wat ik van plan ben (p.30): een boodschap doen, naar een regionale of landelijke bestemming. Dus iedereen, die wist dat vandaag deze zitting was, kon zien waar ik 'feitelijk werkzaam' heen ging. (lid 3).

Ondertussen heb ik nu de eerste en vijfde constatering toegelicht. De resterende drie gaan over de kwestie van de luchtkwaliteit. Daarbij sluit het proces-verbaal, dat ik afgelopen maandag van de Rechtbank Alkmaar ontving, aan. In verband ermee enkele omstandigheden zoals die zich momenteel bestuurlijk ontwikkelen.

De CDA-fractie heeft 12-10-05 het college de vraag gesteld, waarom het niet bij u als Raad van State in beroep was gegaan tegen het GS besluit om aan het bestemmingsplan goedkeuring te onthouden. Het antwoord was, dat luchtkwaliteit 'op alle fronten thuisheert ook bij een nieuw 'bp', en dat achterhaald door de wetgeving in dit geval een beroep 'een zinloze zaak' is (p.36). 'Een zinloze zaak', met blijkbaar als consequentie de onthouding van 'de toelichting' en het rapport Peutz aan de Raad en de o.i. onrechtmatige daad van de (start van de) bouw (pag.33 en 34). E.e.a. leidde 27-10-05 vervolgens tot vragen van het Statenlid van Dam aan GS waaronder ook één over de luchtkwaliteit. Uit het antwoord 22-1-05 van GS blijkt dat GS dan nog steeds niet weten dat de fijn-stof-concentraties te hoog zijn en dat er dus naar redelijkerwijs denkbare maatregelen en alternatieven uit 'de toelichting' had moeten worden gekeken. Onderwijl heeft de PvdA-fractie uit de antwoorden van GS de conclusie getrokken dat de portefeuillehouder onjuiste informatie heeft gegeven en verzocht om uitgerekend voor de vergadering van de commissie Openbare Ruimte van vanavond de kwestie opnieuw te agenderen. Het laatste woord is dus nog niet gezegd.

(Vraag 7 van Dam 27-10-05: "Bij het indienen van het plan was het besluit luchtkwaliteit nog niet vastgesteld, hieraan moet nu wel getoetst worden. Leidt dit mogelijk ook weer tot vertraging van dit bouwplan?"

Antwoord GS 22-11-05: "Het besluit luchtkwaliteit dateert van 2001. Jurisprudentie van recente datum heeft geleid tot het verscherpte inzicht dat aan het aspect luchtkwaliteit strikt de hand dient te worden gehouden. Aan het bestemmingsplan Stationsomgeving lag geen onderzoek aangaande luchtkwaliteit ten grondslag. Tijdens de bestemmingsplanprocedure of de vrijstellingsprocedure dient te worden bezien of de grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit in acht worden genomen. Dit kan tijdens de procedure worden bezien en hoeft niet te leiden tot vertraging van de plannen".)

Kortom, ik rond dit onderdeel nu af, onze van het WHO Charter uitgaande 'feitelijke werkzaamheden' en deze omstandigheden in aanmerking genomen, blijkt o.i. zondermeer het behartigen van de algemene en collectieve belangen van volksgezondheid en zorg op het werkterrein van Public Health en Mobiliteit sinds 1999 (lid 3), en, zijn deze belangen op grond van het WHO Charter en het Besluit luchtkwaliteit annex fijn-stof-richtlijn voor nieuwe bestemmingsplannen rechtstreeks bij de besluiten en vrijstellingen voor de parkeergarage betrokken (lid 1).

2. 'Doelstellingen'.

Los van deze zo in aanmerking genomen 'feitelijke werkzaamheden' is naar het oordeel van voorzieningenrechter en het college onze doelstelling uit 1986 resp. 'onvoldoende concreet en te algemeen', en 'te ruim'. Het college beperkt zich daarbij uitsluitend tot de platformfunctie uit het eerste deel van de doelstelling en kan zo geen juist oordeel hebben.

Voor de goede orde. Het tweede deel van onze doelstelling luidt: te bevorderen dat hieraan op de diverse terreinen waar de leden werkzaam zijn vorm wordt gegeven. Wanneer 'hieraan' wordt ingevuld met de betreffende elementen uit het eerste deel, dan luidt het tweede deel volledig: te bevorderen dat aan de sociaal geneeskundige traditie, waarvoor de basis werd gelegd door de hygiënisten in de negentiende eeuw, op de diverse terreinen waarop de leden werkzaam zijn vorm wordt gegeven. Dat is kort en krachtig samengevat in het 'tot bevordering van de Algemene Gezondheidszorg' uit onze naam. Die naam is tevens bedoeld als een scherp onderscheid van het tot 'bevordering van de geneeskunst' uit de naam van de KNMG. Oftewel, Algemene Gezondheidszorg, vanouds de algemene en collectieve belangen (lid 3) van volksgezondheid en zorg behartigend, als tegenhanger van bijzondere gezondheidszorg, de geneeskunde, de individuele patiëntenbelangen behartigend. Hygieia tegenover Asklepios.(pag.21) De twee gebruikte begrippen, algemene gezondheidszorg en sociale geneeskunde zijn identiek (pag.28) en het waren in 1986 de gangbare begrippen in onze sector. Tegenwoordig is dat nog steeds zo, alleen komt daar vanwege de internationalisering Public Health bij. Vandaar de titel van de casus 'Public Health en Mobiliteit'. En, voor wie het niet begrijpt, want het is nu eenmaal allemaal sectortaal, mag van ons de kwalificatie van

(“De meest megalomane van de negentiende-eeuwse maatschappijhervormers is misschien wel de Amsterdamse arts Samuel Sarphati. Hij was van joodse komaf en had niet dezelfde gemakkelijke netwerken als zijn collega’s. Als armenarts werd hij geconfronteerd met werkloosheid, bittere armoede, slechte behuizing en gebrek aan hygiëne. Toen hij hoorde dat de vuilnisophaaldienst in Amsterdam te huur was, bedacht hij een gewaagd plan. Als hij de vuilnislicentie kon krijgen, kon hij zorgen voor een betere hygiëne in de stad, ook in de armenbuurten. Tegelijk hielp hij daarmee een aantal van zijn werkloze patiënten aan werk. Vervolgens richtte hij een maatschappij ter ontginning van woeste gronden op. Met behulp van de Amsterdamse vuilnis konden de woeste gronden vruchtbaar gemaakt worden. De armen, die nu niet langer werkloos waren, vervoerden het vuil en verwisselden de bedelstaf voor de spade. De grond zou na een aantal jaren bemesting geschikt zijn voor de verbouwing van graan. Als hij een broodfabriek zou oprichten, kon hij vervolgens goedkoop brood aan de armen verkopen. Werkverschaffing, bestrijding van de armoede, hygiëne, hij zag alles in een overkoepelende eenheid. En hij kreeg het voor elkaar. Zijn arme sloebers kregen een baan als vuilnisopalers, de dagloners op de hei werden graanboeren en aan de Vijzelgracht werd een broodfabriek gebouwd. En passant bemoeide hij zich met de bouw van arbeiderswoningen en richtte het Paleis voor Volksvlijt op”).

De eindconclusie kan o.i. dan ook geen andere zijn dan, dat onze zo in aanmerking genomen 'rechtstreeks' bij het 'besluit' 'betrokken' 'feitelijke werkzaamheden' volledig aansluiten bij onze doelstelling en omgekeerd, dat ze er helemaal uit voortvloeien, cf. 1:2 resp. lid 1 en lid 3.

Daar heb ik niets aan toe te voegen. Wij verzoeken u op grond van het voorgaande onze vereniging rechtstreeks belanghebbend te verklaren bij dit besluit en daarmee de besluiten van het college en voorzieningenrechter nietig.

Ik wil nog eens benadrukken dat wij dit verzoek betreuren. Maar we kunnen niet veel anders (p.37). Want als dit precedent succes zou hebben, dan draagt het bij aan het ondermijnen van het Besluit Luchtkwaliteit annex fijn-stof-richtlijn voor nieuwe bestemmingsplannen en voedt het het gebrek aan bestuurlijke daadkracht om redelijkerwijs denkbare maatregelen en alternatieven cf. het WHO Charter te treffen. M.a.w., die epidemische vormen aannemende mobiliteit wordt dan niet adequaat ingedamd (pag.34).

42

Overweging van de Voorzitter van de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State:

“Het betoog van appellante, dat de voorzieningenrechter heeft miskend dat het college haar bezwaren tegen de besluiten van 23 november 2004 ten onrechte niet-ontvankelijk heeft verklaard, slaagt niet. Met de voorzieningenrechter is de Voorzitter van oordeel dat de doelstelling van appellante onvoldoende concreet en te algemeen geformuleerd is om aan te nemen dat appellante door de primaire besluiten rechtstreeks wordt getroffen in een belang dat zij in het bijzonder behartigt. Hetgeen appellante heeft aangevoerd ten aanzien van de uitleg van het naar gangbaar spraakgebruik op te vatten begrip platform in de doelstelling geeft geen grond voor een ander oordeel, terwijl ook wanneer het tweede deel van de doelstelling zo wordt gelezen dat appellante bevordert, dat dus ook de sociaal geneeskundige traditie vorm wordt gegeven, zoals appellante bepleit, niet de vereiste rechtstreekse betrokkenheid bij de bestreden besluiten kan worden aangenomen”.

Nu zoals de afdeling heeft overwogen in haar uitspraak van 28 september 2005 in zaak nr. 2005503986/1 (www.raadvnstate.nl) voor de beoordeling van de vraag of een rechtspersoon belanghebbende is ingevolge artikel 1:2, derde lid, van de Awb bepalend zijn de belangen die zij blijkens haar feitelijke werkzaamheden én krachtens haar doelstellingen in het bijzonder behartigt, welke eisen derhalve cumulatief gelden, kan reeds gelet op hetgeen hiervoor is overwogen niet worden toegekomen aan hetgeen appellante heeft aangevoerd met betrekking tot haar feitelijke werkzaamheden.

Reactie voor de Alkmaarsche Courant ter afsluiting

Penn Vereniging tot bevordering van de Algemene Gezondheidszorg Dr.J. Penn, Secr. Rechte Hondsbosschelaan 8 1851 HM Heiloo, Tel. 072 5336693, E-mail hademan@hetnet.nl, Postgiro 381923, KvK Centraal Gelderland 40123421, wil in de lijn van de 19^e-eeuwse hygiënisten, hygiëne een actuele inhoud geven in het perspectief van duurzame ontwikkeling.

Bouw parkeergarage Stationscentrum deloyaal

‘Luchtkwaliteit slechter door parkeergarages’ kopte de Alkmaarsche Courant (AC) na de zitting van de Raad van State, en ‘Dr. Penn met lege handen in geding’ was de kop na de uitspraak. En zo is het. De Raad van State vindt, dat wij tegen de bouw van de parkeergarage geen bezwaar meer kunnen maken. Maar over feiten en omstandigheden spreekt de Raad zich niet uit. En in de commissie Openbare Ruimte van Heiloo is de waarheid nog steeds niet aan het licht gebracht (AC, 16-02-06 en 17-02-06). (Omdat de commissie voorzitter daarbij verdere bespreking rigoureus afkapte, rees de vraag, of hij niet ‘een nieuwe draak’ was in de plaats van ‘het oude (wethouder-)monster’ van voor ‘het dualisme’.)

Fijn-stof-concentraties te hoog

De feiten zijn: te hoge fijn-stof-concentraties aan het Stationsplein. Dan moeten er volgens de fijn-stof-richtlijn voor nieuwe bestemmingsplannen ‘redelijkerwijs denkbare maatregelen worden genomen’ en ‘hebben alternatieven de voorkeur’. Die maatregelen zijn er in Heiloo als alternatief voor de parkeergarage volop. In een hoorzitting hebben wij GS de problematische situatie rond ‘de concentraties’ en wat dan te doen staat uitgebreid toegelicht. Maar het besluit van GS om goedkeuring aan het bestemmingsplan te onthouden met daarin deze toelichting hield het college van B&W achter, evenals de later bevestigde te hoge concentraties. Toen de gemeenteraad met zomerreces was, heeft het college het GS-besluit naast zich neergelegd en het startsein voor de bouw gegeven. Dat komt neer op weigeren te voldoen aan het Besluit Luchtkwaliteit en de fijn-stof-richtlijn.

Wij hebben deze gang van zaken als ‘strijdig met beginselen van behoorlijk bestuur en wet- en regelgeving’ bij GS en de gemeenteraad aanhangig gemaakt en verzocht om de start van de bouw op te doen schorten. GS vonden de gemeenteraad ‘aan zet’, maar die werd –alle dualisme ten spijt– opnieuw gepasseerd. Verder probeerde het college toen te ontsnappen door de bouwvergunningen te wijzigen met een vrijstelling vanwege de bestemming voor de parkeergarage. Dat gebeurde o.a. door van ‘de concentraties’ zeezout af te trekken, zonder daarbij de groei van het verkeer in te calculeren, en door GS niets te melden, want het kan allemaal niet zonder goedkeuring van GS.

Bouw stil leggen

Wij konden daarna, staande voor de Raad van State, niet anders meer dan verzoeken om deze deloyale bouw stil te leggen. Dat mag van ons als artsen ook worden verwacht nu Mobiliteit ‘epidemische vormen aanneemt’. Als de impact van ondermeer fijn stof, verkeersongevallen,

bewegingsarmoede, lawaai en ook het klimaatprobleem bij elkaar geteld wordt, dan is Mobiliteit ziektelast en kostenpost nummer één aan het worden. Daarom vindt de Wereldgezondheidsorganisatie dat de behoefte aan Mobiliteit moet worden gereduceerd door 'van A naar B' te verbeteren met ruimtelijke ordening, lopen, fietsen en openbaar vervoer. M.a.w., geen verdere groei van het verkeer en gezonde alternatieven voor parkeergarages. Het is vastgelegd in een 'Charter' waaraan ook het huidige kabinet is 'gecommitteerd'.

Wij konden óók niet anders, omdat deze bouwpraktijken nu eenmaal een ernstig precedent vormen. Het draagt bij aan een ondermijning van het Besluit Luchtkwaliteit en de fijn-stof-richtlijn en voedt het algemeen heersende gebrek aan bestuurlijke daadkracht om deze opkomende epidemie adequaat in te dammen. Maar ook hier heeft de Raad van State zich niet over uitgesproken, wat overigens ook voor onze sector van belang had kunnen zijn.

Geen schaalvergroting MCA

Met deze reactie sluiten wij dit dossier over 'Public Health en Mobiliteit' af. Het is nu in de eerste plaats beschikbaar voor onze sector. Want wij moeten het in de geneeskunde vanouds van casuïstiek hebben.

Natuurlijk is het ook beschikbaar voor 'het Alkmaarse', vooral nu het gemeentebestuur van Alkmaar werkt aan plannen voor het verbeteren van de luchtkwaliteit. Het moge duidelijk zijn dat bijvoorbeeld dan schaalvergroting van het Medisch Centrum Alkmaar (MCA) met de onvermijdelijke parkeergarages niet door kan gaan. De fijn-stof-concentraties op de Kennemerstraatweg zijn al te hoog en mogen niet nóg hoger worden. De plannen voor schaalverkleining door dependancevorming in Heerhugowaard moeten maar weer op de agenda worden gezet. Dan hoeft Animo (Alkmaarse Natuur en Milieu Organisaties) ook geen bedreiging van de Alkmaarder Hout meer te vrezen. Het zou daarbij een grote vergissing zijn om het alleen bij de impact van fijn stof te laten. Daar blijft namelijk de aanpak van de problematische Mobiliteit momenteel in steken met allerlei symptoombestrijding van dien, zoals zelf 'salderen' van fijn stof door gemeenten, waar ook de VNG op aanstuurt. Het moet gaan om de volledige impact van de Mobiliteit op de volksgezondheid met als consequentie: reductie van de behoefte.

Bovenal is het dossier beschikbaar voor de gemeenteraad van Heiloo. Na de vragen van de CDA-fractie, het antwoord van de portefeuillehouder, de vragen daar weer over van het statenlid van Dam, de antwoorden van GS, de kwalificatie 'onjuiste informatie' en dreiging met 'een gele kaart' door de PvdA-fractie en na de commissievergadering dáár weer over, is er nog steeds geen volledige opening van zaken gegeven. Met dit dossier is dan tevens de door het college aan de gemeenteraad onthouden informatie beschikbaar. Maar nu achteraf, als bijdrage om de waarheid aan het licht te brengen, in plaats van vooraf, als bijdrage aan democratische besluitvorming. En de uitspraak van de Raad van State, dat wij niet-ontvankelijk zijn in onze bezwaren, doet aan de bezwaren zélf natuurlijk niets af, die blijven.

P.S.

De reactie werd niet geplaatst. De redactie van de Alkmaarsche Courant vond (2-03-06) deze afsluiting een herhaling van de berichtgeving over zitting en uitspraak van de Raad van State. Men achtte de samenvatting van de feiten, als bijdrage om de waarheid aan het licht te brengen, een zaak die uit de gemeenteraad zelf moest komen. Wél hadden de schaalvergrotingsplannen van het MCA de aandacht.
