

26 528

Wijziging van de grens tussen de gemeenten Deventer en Gorssel, tevens provinciegrens tussen Overijssel en Gelderland

VOORLOPIG VERSLAG VAN DE VASTE COMMISSIE VOOR BINNENLANDSE ZAKEN EN DE HOGE COLLEGES VAN STAAT¹

Vastgesteld 23 november 1999

Het voorbereidend onderzoek gaf de commissie aanleiding tot het maken van de volgende opmerkingen en het stellen van de volgende vragen.

De leden van de fractie van **GroenLinks** memoreerden dat dit wetsvoorstel ertoe dient ten behoeve van de toekomstige realisering van een bedrijventerrein Epse-noord grondgebied van de gemeente Gorssel aan de gemeente Deventer over te dragen. De minister heeft volgens zijn uitspraak tijdens de behandeling van dit wetsvoorstel op 26 oktober jl. in de Tweede Kamer de filosofie van Deventer overgenomen. Provincies en gemeenten konden onderling niet tot overeenstemming komen over een grenswijziging ten behoeve van dit bedrijventerrein. Tijdens de behandeling in de Tweede Kamer loofde de minister een Nobelprijs voor bestuurlijke vernieuwing in het klein uit voor een geheel nieuw voorstel. De leden van de fractie van GroenLinks zeiden geen aanspraak te willen maken op die prijs van de minister, maar zij wilden wel een nieuw voorstel doen.

Zij volgden daarbij niet de filosofie van de gemeente Deventer en van de minister. Volgens de ruimtelijk-economische visie van deze leden dient de economische ontwikkelingsmogelijkheid voor Deventer niet gezocht te worden in Epse-noord, maar binnen het industriegebied bij Apeldoorn. Dit wetsvoorstel is dan ook in hun ogen onnodig.

Bovendien moet er nog steeds een belofte aan de Eerste Kamer worden ingelost. Die belofte betreft het landelijk gebied van de vroegere gemeente Diepenveen dat door samenvoeging nu tot de gemeente Deventer behoort. De mogelijkheden zouden worden onderzocht om dat gebied samen met de gemeente Bathmen en eventueel Holten of Gorssel tot een sterke landelijke gemeente te vormen. Provinciegrenzen behoeven daarvoor geen belemmering te zijn. De leden van de fractie van GroenLinks nodigden de minister uit om in plaats van kleine deelvoorstellen een integraal voorstel voor deze regio te maken.

De leden van de fracties van **SGP** en **RPF/GPV** waren na kennisneming van het wetsvoorstel met zeer gemengde gevoelens achtergebleven. De keuze voor de bestemming van Epse-noord als bedrijventerrein vonden deze leden een merkwaardige in het licht van het feit dat provinciale

¹ Samenstelling:

Holdijk (SGP), Rensema (VVD), Bierman (OSF), Wiegel (VVD) (*plv. voorzitter*), Luijten (VVD), Ruers (SP), Terlouw (D66), Pastoor (CDA), Van Schijndel (GL), Bemelmans-Videc (CDA), Dölle (CDA), Tan (PvdA), Witteveen (PvdA) (*voorzitter*).

staten van Gelderland in hun meest recente streekplan (1996) expliciet niet voor deze aanwijzing hebben gekozen. Deze leden verwezen ook nog naar hun stellingname in dezen bij de behandeling van wetsvoorstel 25 653 (samenvoeging Deventer, Diepenveen, Bathmen) in de Eerste Kamer. Bovendien had de argumentatie van de minister om het amendement Van der Hoeven (stuk nr. 6) niet acceptabel te achten, deze leden niet kunnen overtuigen.

Het lid van de Onafhankelijke Senaatsfractie (**OSF**) wees erop dat ontgroening en vergrijzing nu al voor extra spanning op de arbeidsmarkt zorgen. Bovendien kent de regio een vertrek overschot. Extra terrein verhoogt die spanning.

Vindt de minister daarom ook niet dat mede gezien de toenemende schaarste aan open ruimte de uitgifte van nieuwe bedrijventerreinen op nationaal niveau zou moeten worden gezien en afgeremd opdat de regio zichzelf niet uit de (arbeids)markt concurreert?

Is hij het met dit lid eens dat het niet aanleggen van industrieterrein Epse-noord juist een stimulans zal zijn voor de lokale overheid en het lokale bedrijfsleven om efficiënter met de ruimte in de bestaande bedrijventerreinen (met veel laagbouw) om te gaan? Bij de gepresenteerde hectares bedrijventerrein die de afgelopen jaren zijn uitgegeven is Deventer bovendien vergeten de vrijkomende en nu leegstaande stukken grond er weer van af te trekken. Gezien het lokale karakter van de bedrijven zal er nog meer ruimte vrijkomen.

Waarom heeft er niet van tevoren een mer-onderzoek plaatsgevonden, waarin de verschillende opties, waaronder de nuloptie, zijn vergeleken?

Kan nog wel worden gesproken van een zorgvuldige procedure?

Waarom wordt er bij het wetsvoorstel geen concreet verkeersonderzoek en een kostenplaatje van de ontsluiting van het gebied gepresenteerd? In discussie genoemde treinhalte ter plekke lijkt absurd, tunnel onder spoor duur en N 348 nu al overbelast, terwijl de A1 extra wordt belast in plaats van ontlast zoals bedoeling was. Wil de minister alsnog een indicatie geven? Op welke gronden denkt de minister dat genoemde averechtse effecten niet zullen optreden?

De voorzitter van de commissie,
Witteveen

De griffier van de commissie,
Hordijk