

*Ruimtelijke visie  
Gebiedsontwikkeling  
Luchthaven Twente en omgeving*

*Uitwerking Omgevingsvisie*

*juni 2010*

***Ruimtelijke visie  
gebiedsontwikkeling  
luchthaven Twente en omgeving***

*Uitwerking Omgevingsvisie*

***Juni 2010***

## ***Colofon***

**Datum**

Juni 2010

**Project/kenmerk**

Concernstaf Projecten en Programma's

**Adresgegevens**

Provincie Overijssel

Luttenbergstraat 2

Postbus 10078

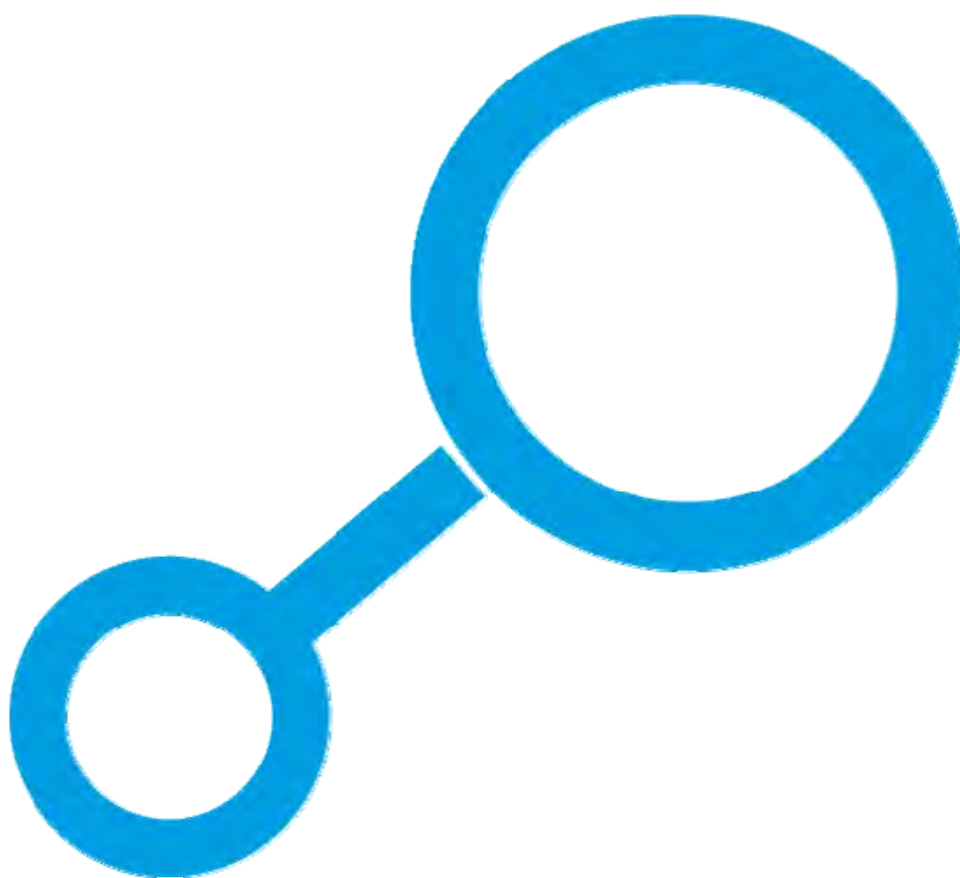
8000 GB Zwolle

Telefoon 038 499 87 04

Fax 038 425 48 88

[www.overijssel.nl](http://www.overijssel.nl)

[omgevingsvisie@overijssel.nl](mailto:omgevingsvisie@overijssel.nl)

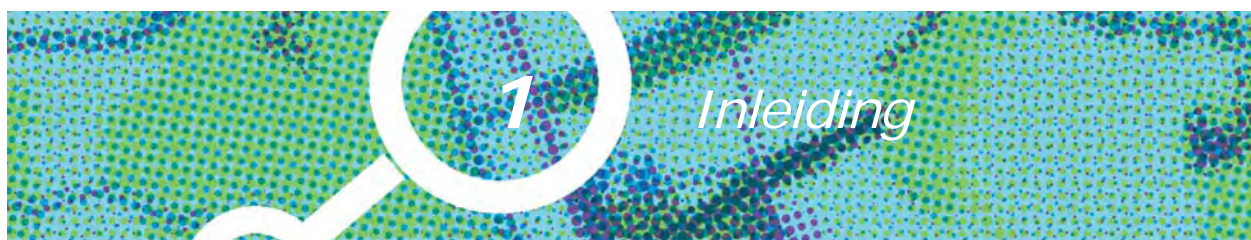


# *Inhoudsopgave*

<b>1</b>	<b><i>Inleiding</i></b>	<b>6</b>
1.1	Status van de ruimtelijke visie	9
<b>2</b>	<b><i>De ontwikkeling van de luchthaven</i></b>	<b>12</b>
<b>3</b>	<b><i>Omgevingsvisie Overijssel</i></b>	<b>16</b>
<b>3.1</b>	<b>Opgaven en kansen</b>	<b>17</b>
3.1.1	Bevolkingsontwikkeling	17
3.1.2	Economische ontwikkeling	17
3.1.3	Woningbouw	18
3.1.4	Mobiliteit	18
3.1.5	Klimaatverandering	18
3.1.6	Energie	18
3.1.7	Landelijk gebied	18
3.1.8	Externe veiligheid	19
<b>3.2</b>	<b>Uitvoeringsmodel</b>	<b>19</b>
<b>3.3</b>	<b>Brede waaier aan woon-, werk- en mixmilieus</b>	<b>24</b>
3.3.1	Natuur als ruggengraat	25
3.3.2	Zichtbaar, beleefbaar en mooi landschap	25
3.3.3	De natuurlijke laag	26
3.3.4	Het agrarisch cultuurlandschap	27
3.3.5	De stedelijke laag	27
3.3.6	Lust- en leisurelaag	28
<b>4</b>	<b><i>Groene en Blauwe hoofdstructuur</i></b>	<b>30</b>
<b>4.1</b>	<b>Herbegrenzing rond het vliegveld Twente</b>	<b>31</b>
4.1.2	Beheer en toegankelijkheid	32
4.1.3	Waarborg uitvoering	33
<b>5</b>	<b><i>Water</i></b>	<b>34</b>
<b>5.1</b>	<b>Huidige situatie watersysteem</b>	<b>35</b>
<b>5.2</b>	<b>Waterbeleid Omgevingsvisie</b>	<b>37</b>
5.2.1	Uitwerking waterbeleid voor de gebiedsontwikkeling	37
<b>6</b>	<b><i>Economie</i></b>	<b>40</b>
<b>6.1</b>	<b>Economische ontwikkeling en werkgelegenheid in de regio Twente</b>	<b>41</b>
<b>6.2</b>	<b>Innovatiedriehoek Twente</b>	<b>42</b>
<b>6.3</b>	<b>Een programmatische aanpak</b>	<b>43</b>
<b>7</b>	<b><i>Landelijk wonen en werken</i></b>	<b>48</b>
<b>7.1</b>	<b>Zuidkamp</b>	<b>51</b>
<b>7.2</b>	<b>Prins Bernhardkamp</b>	<b>51</b>
<b>7.3</b>	<b>Overmaat</b>	<b>51</b>

7.4	Oostkamp-Oost	51
7.5	Oostkamp-West	51
7.6	De strip	52
7.7	Taxibaan	52
<b>8</b>	<b><i>Mobiliteit</i></b>	<b>54</b>
8.1	Strategische ligging	56
8.2	Verkeersontwikkeling	56
8.3	Autoverkeer	56
8.4	Openbaar vervoer	57
8.5	Fiets	58
8.6	Inpassing	59
<b>9</b>	<b><i>Milieu, geluid, bodem en duurzaamheid</i></b>	<b>60</b>
9.1	Bodemaspecten	61
9.2	Geluidsruimte en geluidscontour	61
<b>10</b>	<b><i>Planbeschrijving en ruimtegebruik</i></b>	<b>66</b>
<b>11</b>	<b><i>Financiële uitvoerbaarheid</i></b>	<b>72</b>
11.1	Programmatische uitgangspunten	73
11.2	Financieel resultaat	74
<b>12</b>	<b><i>Plan-MER</i></b>	<b>76</b>
12.1	Voorgeschiedenis	77
12.2	Voorliggend voorstel	77
<b>13</b>	<b><i>De reactienota</i></b>	<b>80</b>
13.1	Leisure	81
13.2	Ruimtelijke reservering geluidszone	81
13.3	Werkgelegenheid	81
13.4	A1-zone	82
13.5	EHS	82





### **Nieuwe kansen**

De keus van het Rijk om de militaire luchtbasis Twente te sluiten, biedt een kans om zowel aan het gebied van de luchthaven zelf als aan het omliggende gebied nieuwe functies toe te kennen. De sociaaleconomische ontwikkeling krijgt hierdoor een impuls en er wordt bovendien een substantiële bijdrage geleverd aan de versterking van de ruimtelijke kwaliteit. De provincie Overijssel heeft deze uitdaging samen met de gemeente Enschede en het Rijk aangenomen in de vorm van een gebiedsontwikkeling, waarbij alle betrokken belangen in beeld worden gebracht. De plannen voor de gebiedsontwikkeling moeten een vliegwiel creëren voor de Twentse economie en ertoe leiden dat het verlies van werkgelegenheid door het vertrek van de militaire basis meer dan goed wordt gemaakt.

### **Provinciaal belang/provinciale rol**

Met het beëindigen van de functie als militaire basis, is een gebied van ongeveer 500 ha in het hart van het stedelijke gebied van Twente beschikbaar gekomen voor nieuwe functies. Daarbij is van belang dat in het gebied al luchthavenvoorzieningen aanwezig zijn die benut kunnen worden voor burgerluchtvaart, waaronder een relatief lange start- en landingsbaan. Het past bij de SER-ladder (redeneerlijn van de Sociaal Economische Raad rond het principe van zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik, uitgangspunt van provinciaal ruimtelijk beleid) om waar mogelijk bestaande bebouwing en verhardingen te benutten voor nieuwe, passende functies. Voor deze functies is van belang dat de locatie in de nabijheid gelegen is en goed ontsloten kan worden op de aanwezige hoofdinfrastructuur, zoals de A1 en de spoorlijn Hengelo-Duitsland.

De provincie beschouwt het benutten van de aanwezige infrastructuur als luchthaven voor zakelijk, toeristisch en recreatief vliegverkeer als een passende vervolgfunctie. De nieuwe functie voor de bestaande luchthaven is een middel tot economische ontwikkeling. Het vliegen moet bijdragen aan de ontwikkeling van nieuwe (innovatieve) bedrijvigheid in aanvulling op ontwikkelingen elders in de Innovatiedriehoek.

Uit de Ruimtelijke Ontwikkelingsagenda Twente blijkt dat deze regio wil veranderen van een industriële regio naar een gebied met innovatieve kenniseconomie. De Innovatiedriehoek wordt door alle drie betrokken overheidslagen omarmd. Juist de innovatieve kenniseconomie heeft een internationaal karakter en kan zich alleen goed ontplooiën als er hele goede internationale verbindingen zijn. Daarbij speelt de aanwezigheid van een luchthaven een belangrijke rol. Twente wordt aangemerkt als Technology Valley en vormt samen met Health Valley (Arnhem/Nijmegen) en Food Valley (Wageningen) de zogenaamde Triangle. Voor de ontwikkeling van elk concept zijn verschillende condities van belang. Een regionale luchthaven is voor een bepaald type een toegevoegde waarde (Arnhem/Nijmegen of Wageningen), maar voor een Technology Valley ingevuld met innovatieve bedrijvigheid een wezenlijke voorwaarde.

Kiezen voor het profiel innovatieve kenniseconomie heeft dus consequenties. Het volgende citaat van Friedman is hierbij illustrerend:

*"In The World Is Flat, Thomas Friedman makes it clear that an increasingly fast-paced, globally networked economy is changing the rules of business location. These rules are being altered by a catalytic convergence of digitalization, globalization, aviation, and time-based competition. Speed, agility, and connectivity have become the mantra of many of the world's most successful firms. The combined importance of these factors is creating a new economic geography with aviation networks driving and shaping business location and economic development in the 21st century as much as highways did the 20th century, railroads in the 19th, and rivers and seaports in the 18th. As a result, commercial airports and their surrounding areas have become magnets for time-critical manufacturing, distribution, entertainment, tourism and other enterprises that require speedy connectivity to distant suppliers, customers, clients and partners nationally and worldwide."*



Vanwege het regionale karakter van de beoogde ontwikkeling, is de herontwikkeling van het gebied aangemerkt als provinciaal belang. De provinciale inzet daarbij is dat er sprake is van een samenhangende ontwikkeling van de gebiedsontwikkeling luchthaven Twente e.o. met de realisatie van het Kennispark in Enschede en de ontwikkeling van het gebied Hart van Zuid/Centraal Station Twente/WTC. De gebiedsontwikkeling rond de luchthaven zal naar verwachting ook een positief effect hebben op andere werklocaties in Twente.

Het terrein van de luchthaven is gelegen in een aantrekkelijk gebied dat met zijn natuurwaarden en landschapswaarden kenmerkend is voor Twente. De provincie hecht eraan dat - in het kader van de herontwikkeling van het gebied van de luchthaven - ook wordt ingezet op een robuuste versterking van de ruimtelijke kwaliteit en daarmee ook natuur en landschap.

Om krachtig invulling te geven aan de provinciale rol en de ambities in de gebiedsontwikkeling, wil de provincie Overijssel samen met de gemeente Enschede van het Rijk het grondeigendom van het voormalige militaire luchthaventerrein verkrijgen. Voor de uitvoering van de gebiedsontwikkeling wordt samen met de gemeente Enschede een entiteit opgericht die kan optreden als gebiedsregisseur.

### ***Instrument gebiedsontwikkeling***

De provincie ziet gebiedsontwikkeling als een belangrijk instrument om samen met partners complexe, vaak meervoudige doelstellingen te realiseren. Bij gebiedsontwikkeling is de provincie zelf als partner betrokken in de voorbereiding en uitvoering. Met gebiedsontwikkeling worden verschillende doelen gelijktijdig gerealiseerd. Doelen die in een gebiedsontwikkeling kunnen samenkomen zijn onder andere woningbouw, wateropgaven, ontwikkeling van bedrijvenlocaties, natuurontwikkeling en de aanleg van infrastructuur. De provincie wil deze doelen vooral realiseren vanuit vitale coalities.

In de Omgevingsvisie is de ontwikkeling van het gebied rond de luchthaven Twente aangewezen als een gebiedsontwikkeling waarbij de provincie een trekkende rol wil vervullen in goede samenwerking met de andere betrokken partijen. De provincie ziet het als haar taak om de mogelijkheden van het gebied zowel voor economische ontwikkeling als voor natuur en landschap te benutten en daarbij te komen tot een kansrijke, samenhangende ontwikkeling. Deze ontwikkeling is overigens ook afhankelijk van kansrijke marktvoorstellen die, in de vorm van een tender, zullen moeten komen van particuliere partijen.

In de Omgevingsvisie heeft de provincie in principe de bereidheid uitgesproken om investeringen en het provinciaal ruimtelijk instrumentarium in te zetten, om zo te komen tot daadwerkelijke realisatie van de beoogde ontwikkelingen.

### ***Kaderstellend***

De provincie wil vanuit haar rol als gebiedsregisseur heldere kaders meegeven voor deze gebiedsontwikkeling en heeft daartoe een ruimtelijke visie voor de luchthaven Twente en omgeving ontwikkeld. Er is voor gekozen om deze kaderstellende ruimtelijke visie vast te stellen als uitwerking van de Omgevingsvisie, om duidelijk te maken dat het algemene beleid dat in het kader van de Omgevingsvisie is ontwikkeld van toepassing blijft op de beoogde herontwikkeling van het gebied rond luchthaven Twente. Met deze nadere uitwerking voor de gebiedsontwikkeling wordt ingezoomd op de specifieke situatie rond luchthaven Twente. Ook voor deze nadere uitwerking geldt dat alleen kaders opgenomen zijn die vanuit provinciaal belang nodig zijn om de beoogde ontwikkelingen aan te sturen.

### ***Voorgaande procedure***

De procedure van de gebiedsontwikkeling luchthaven Twente is formeel gestart toen de provincie Overijssel en de gemeente Enschede gezamenlijk een startnotitie-MER hebben vastgesteld. Deze startnotitie is begin 2007 ter inzage gelegd. In de loop van 2007 sloot ook het Rijk (Rijksvastgoed en Ontwikkelingsbedrijf) zich bij het proces voor gebiedsontwikkeling aan. Rijk, provincie en gemeente hebben gezamenlijk de Vliegwielen Twente Maatschappij (VTM) ingericht die zich bezighoudt met onderzoek en planvorming en optreedt als kwartiermaker voor de daadwerkelijke gebiedsontwikkeling.

In november 2008 heeft het Ministerieel Opdrachtgeversberaad (MOB) al te kennen gegeven te kiezen voor herontwikkeling van Twente als burgerluchthaven. Dit gebeurde na het vastlopen van de aanbesteding van de luchthavenexploitatie voor een interim-periode van drie jaar. Voor het Rijk golden vooral strategische overwegingen die verband hielden met de verwachte luchtvaartontwikkeling in Nederland en de aanwezige luchthaveninfrastructuur. Wel bleef het Rijk het gebiedsproces met de uitwerking van twee alternatieven steunen. Op basis van de uitkomsten van de onderzoeken, sloten Gedeputeerde Staten van Overijssel en Burgemeester en Wethouders van Enschede zich in juni 2009 aan bij de voorkeur van het Rijk en spraken zich uit voor de realisering van een variant met luchthaven. Beide structuurvisies, vergezeld van een MER, zijn in de zomer van 2009 ter visie gelegd. Daarop zijn circa 600 zienswijzen ingediend, waarvan de helft afkomstig uit Duitsland. Voor een groot deel richten deze zienswijzen zich tegen luchthavenontwikkeling.

In oktober 2009 besloten Gedeputeerde Staten en Burgemeester en Wethouders bij hun voorkeur te blijven. Ze legden aan Provinciale Staten en aan de gemeenteraad het voorstel tot vaststelling van een structuurvisie voor. In twee bestuursovereenkomsten, één tussen de drie partijen en één tussen provincie en gemeente, zijn afspraken vastgelegd over de gebiedsontwikkeling die door Overijssel en Enschede samen wordt opgepakt. Verder zijn daarin afspraken gemaakt over de grondaankoop en de bijbehorende voorwaarden voor grondoverdracht door het Rijk.

De minister van Verkeer en Waterstaat informeerde de Tweede Kamer namens het Ministerieel Opdrachtgeversberaad op 11 december 2009 over het definitieve rijksstandpunt. De minister stelde dat betrokkenheid van de markt bij de gebiedsontwikkeling en de luchthavenexploitatie essentieel is, en dat op basis van marktgesprekken voldoende interesse lijkt te bestaan om tot een geslaagde aanbesteding te kunnen komen. Namens het MOB sprak de minister een definitieve voorkeur uit voor een gebiedsontwikkeling met luchthaven en besloot tot grondoverdracht op basis van de in de bestuursovereenkomsten gemaakte afspraken.

### ***Motie Provinciale Staten***

Op 16 december 2009 verwierpen Provinciale Staten het voorstel tot vaststelling van de structuurvisie. De impasse die door dit statenbesluit ontstond werd na diepgaand overleg tussen de coalitiepartijen op 10 februari 2010 doorbroken met een motie waarin de kaders voor de verdere gebiedsontwikkeling zijn aangegeven. Dit is kaderstellend voor de invulling van de provinciale ruimtelijke visie.

De motie vraagt om aansluiting bij het beleid van de Omgevingsvisie, in het bijzonder waar het provinciale beleid betreft voor de economische ontwikkeling van Twente en de ruimtelijke kwaliteit vanuit de gebiedskenmerken benadering. Over de gevolgen van de motie voor beleidskeuzes maar ook voor de financiering van de gebiedsontwikkeling, is overleg gevoerd met de gemeente Enschede en met het Rijk. In hoofdstuk 11 wordt ingegaan op de financiële gevolgen.

## **1.1 Status van de ruimtelijke visie**

In de provinciale Omgevingsvisie zoals deze is vastgesteld op 1 juli 2009, is niet gedetailleerd ingegaan op de invulling van de gebiedsontwikkeling luchthaven Twente. De reden daarvoor is dat toen nog het voornemen bestond om hiervoor een aparte visie te ontwikkelen samen met de gemeente Enschede, in overleg met het Rijk en andere betrokken partners. Gekozen is nu voor een ruimtelijke visie als uitwerking van de Omgevingsvisie, waarin de provinciale kaders voor de gebiedsontwikkeling luchthaven Twente scherper worden neergezet. De ruimtelijke principes en beleidsuitgangspunten die in de Omgevingsvisie zijn vastgelegd, vormen het vertrekpunt voor het formuleren van de provinciale kaders voor de beoogde herontwikkeling. Voor de uitwerking van de Omgevingsvisie geldt dat deze uitdrukkelijk wordt ingestoken vanuit het provinciaal belang.

Concreet betekent het voorgaande dat niet op 'perceelniveau' invulling wordt gegeven aan het beleid. Gelet op het feit dat het gaat om een provinciale visie, wordt een hoger abstractieni-

veau gehanteerd dan in de structuurvisie die door de raad van de gemeente Enschede is vastgesteld. De uiteindelijke concretisering van de plannen moet plaatsvinden in het op te stellen bestemmingsplan. Hierbij wordt benadrukt dat deze ruimtelijke visie naar zijn aard alleen een zelfbindend karakter heeft. Dit neemt niet weg dat er wel degelijk sprake is van provinciale sturing, ondermeer doordat er diverse onderwerpen uit de Omgevingsverordening relevant zijn voor de ontwikkeling van het gebied.

Bij de opstelling van deze uitwerking van de Omgevingsvisie is gebruik gemaakt van alle eerder verrichte onderzoeken, uitgebrachte adviezen en ingediende zienswijzen. De provincie ziet hiervoor ruimte omdat dit onderzoek, de adviezen en de zienswijzen zijn ingebracht met het oog op de vaststelling van een provinciale structuurvisie. Wetgeving en jurisprudentie laten ruimte voor een gewijzigde vaststelling ten opzichte van de ontwerp structuurvisie zoals die in 2009 ter inzage is gelegd.

Daar waar in deze provinciale ruimtelijke visie afwijkende keuzes worden gemaakt ten opzichte van de gezamenlijk vast te stellen structuurvisie (zoals die in de zomer van 2009 ter visie is gelegd), is deze aanleiding geweest om de eerdere standpunten (zoals die in de Reactienota zijn gebundeld) opnieuw af te wegen met voor sommige aspecten een andere uitkomst.

### ***Betrokkenheid burgers en maatschappelijke organisaties***

De ruimtelijke visie gebiedsontwikkeling luchthaven Twente en omgeving is op grond van de wet grotendeels vorm- en procedurevrij. Er is geen verplichting tot het geven van inspraak. Wel moet op grond van artikel 2.1 Besluit ruimtelijke ordening aangegeven worden op welke wijze burgers en maatschappelijke organisaties bij de totstandkoming zijn betrokken.

De provincie heeft in de afgelopen tijd over de voorbereiding van de provinciale ruimtelijke visie overleg gevoerd met de gemeente Enschede en met het Rijk. Met beide partners zijn de kaders besproken zoals die zijn gesteld in de motie Antuma Dalhuisen Steinmetz en de wijze waarop deze in de provinciale ruimtelijke visie tot uitgangspunt zijn genomen. De gezamenlijke conclusie is dat de provinciale ruimtelijke visie uitvoerbaar is en niet strijdig is met de opvattingen van de gemeente en het Rijk.

De provincie heeft verder de besturen van de omliggende gemeenten en het waterschap geïnformeerd over de concept ruimtelijke visie. De maatschappelijke organisaties, die deelnamen in het voormalig Maatschappelijk Platform, zijn tijdens een inloopbijeenkomst op 28 april 2010 geïnformeerd over de kaders die de provincie vanuit haar beleid meegeeft aan de gebiedsontwikkeling rond de luchthaven Twente. Verder is een informatief gesprek belegd met de besturen van de meest betrokken Duitse gemeenten.

Daarnaast geldt dat bij de voorbereiding van de ruimtelijke visie gebruik gemaakt is van de reacties die zijn ingebracht op de gezamenlijk vast te stellen structuurvisie die in de zomer van 2009 ter visie is gelegd.

### ***Relevant rijksbeleid***

Tot de kaders voor deze uitwerking behoort ook het rijksbeleid met betrekking tot luchthaven Twente. Het meest recent is dat verwoord in de Luchtvaartnota die het kabinet in april 2009 aan de Tweede Kamer heeft toegezonden. In de Luchtvaartnota wordt Twente gerekend tot de zeven luchthavens van nationale betekenis. Voor deze luchthavens is het Rijk op grond van de Wet Luchtvaart het bevoegd gezag. Het Rijk is daarmee verantwoordelijk voor het vaststellen van een luchthavenbesluit, waarin onder meer een beslissing over de geluidscontour wordt genomen.

Twente heeft voor het Rijk een strategische betekenis. Luchthaven Twente kan direct of indirect een rol spelen in het accommoderen van 70.000 niet-mainportgebonden vliegbewegingen waarvoor op den duur op Schiphol geen plaats meer is. In afwachting van een advies van 'de Tafel van Alders' over die uitplaatsing, in de eerste plaats naar Eindhoven en Lelystad, heeft de Tweede Kamer de behandeling van de Luchtvaartnota uitgesteld.

Het Rijk stelt zich op het standpunt dat luchthaven Twente kan dienen voor militair medegebruik. De noodzaak en de wenselijkheid hangen af van de advisering van Alders over de ont-

wikkeling van luchthaven Eindhoven en de ruimte die daar aanwezig blijft voor militair gebruik. Daarnaast hangt de noodzaak en de wenselijkheid af van nadere afweging die het Ministerie van Defensie in verband daarmee nog moet maken en vervolgens van eventueel overleg tussen het Rijk, de provincie Overijssel en de gemeente Enschede over de mogelijkheden en de randvoorwaarden.

### ***Relevant gemeentelijk beleid***

De gemeente Enschede heeft op 14 december 2009 een structuurvisie vastgesteld. Deze structuurvisie gaat uit van een transformatie van de voormalige vliegbasis Twente in een burgerluchthaven in een robuuste landschappelijke setting. Uitgangspunt is dat het vliegveld op termijn een capaciteit van 1,2 miljoen passagiers kan verwerken. Het vliegveld maakt gebruik van de voormalige start- en landingsbaan van de militaire basis. De aan het vliegveld gelieerde functies zoals parkeren, bedrijvigheid en leisure, liggen allemaal ten noorden van de startstrip en landingsstrip en worden ontsloten vanaf de A1. Ten zuiden van het vliegveld, aan de voet van de Lonnekerberg, ligt de nadruk op het uitbouwen van de landschappelijke kwaliteit van het gebied. Beekherstel en het ontwikkelen van nieuwe natuur opent het perspectief op een nieuwe verbreding van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), zuidelijk van de luchthaven. In dit landschap is in de visie van de gemeente plaats voor thematische woonclusters en extensieve vormen van leisure en bedrijvigheid. De bestaande waardevolle bebouwing wordt in deze herprogrammering nadrukkelijk meegenomen. Deze deels nieuwe programma's op de vroeger goed beveiligde en geïsoleerde enclaves van de vliegbasis, worden bereikbaar door een stelsel van lanen die het terrein dooraderen en de locatie verankeren in haar ruimere omgeving. In dit netwerk van verbindingen vormt de vroegere infrastructuur van de basis een belangrijke schakel.

De gemeenteraad van Enschede heeft bij de vaststelling van haar visie op de gebiedsontwikkeling door het aannemen van een aantal amendementen de ontwerp structuurvisie zoals die ter visie heeft gelegen gewijzigd. De raad van Enschede vindt dat de geluidsruijme van de luchthaven maximaal 8 km<sup>2</sup> mag bedragen. De gemeenteraad heeft ook de munitiebunkerstrip op de Lonnekerberg als onderdeel van de Ecologische Hoofdstructuur aangemerkt, omdat zij verwacht dat hiermee de beste bescherming wordt gegeven van de aanwezige natuurwaarden. Tevens bepaalde de raad dat, om een impasse in de gebiedsontwikkeling te voorkomen, binnen 5 jaar zal worden gezien of de aanbesteding zicht geeft op een haalbare luchthavenexploitatie.



*De ontwikkeling van  
de luchthaven*

Voor de ontwikkeling van economie en werkgelegenheid in Twente kan de hernieuwde ontwikkeling van de luchthaven een belangrijke factor zijn. De aanwezigheid van een luchthaven is een extra vestigingsfactor voor nieuwe bedrijven. Bovendien profiteren de bestaande bedrijven van de rechtstreekse ontsluiting voor luchttransport, zowel voor passagiers- als vrachttransport. De ervaring leert dat rondom luchthavens economische ontwikkeling op gang komt. Meer rechtstreeks gezien heeft een luchthaven daarnaast natuurlijk een direct gevolg voor de werkgelegenheid in Twente.

De provincie is zich bewust van de internationale context waarin zij functioneert. Overijssel is goed aangesloten op (inter)nationale netwerken dankzij goede verbindingen over spoor, weg en water. De provincie hecht aan de samenwerking met onze Duitse bureaus. Er zijn goede contacten opgebouwd in het kader van MONT (Münster – Osnabrück – Netwerkstad Twente) en er is geïnvesteerd in de grensoverschrijdende samenwerking op het gebied van water, milieu, infrastructuur, kennis en economie. De ontwikkeling van een burgerluchtvaartterrein op de locatie van het voormalige militaire vliegveld Twente, vormt de invulling van een ontbrekende schakel in het internationale netwerk van vervoersmogelijkheden. De ontwikkeling zal dit deel van Overijssel hierdoor nog aantrekkelijker maken voor de vestiging van bedrijven maar ook als toeristische bestemming. De ontwikkeling van luchthaven Twente als burgerluchthaven is een aanvulling op het aanbod van andere luchthavens in Nederland en Duitsland, waaronder de Flughafen Münster-Osnabrück (FMO) te Munster. Deze luchthavens liggen over het algemeen op grote afstand (meer dan een uur reistijd) en zijn daardoor in elk geval voor de behoefte aan zakelijk luchttransport vanuit Twente perspectief maar beperkt interessant. FMO heeft dan ook voor de zakelijke Nederlandse vervoersbehoefte op dit moment geen grote functie. Uit verkennend onderzoek blijkt dat de beide vliegvelden goed naast elkaar kunnen bestaan, en dat de ontwikkeling van

luchthaven Twente geen onevenredige negatieve effecten zal hebben op de FMO. Misschien zijn er in de toekomst zelfs mogelijkheden voor afstemming en samenwerking in de bedrijfsvoering van beide luchthavens. Naar verwachting zal FMO geen bijdrage leveren aan (nieuwe) werkgelegenheid voor Twente.

De provincie ziet luchthavenontwikkeling als één van de drie pijlers van de Innovatiedriehoek Twente. In hoofdstuk 6 gaan wij daar nader op in. Het Rijk ziet de aanwezigheid van de luchthaveninfrastructuur en de beschermde geluidsruimte er omheen als een strategische factor voor de luchtvaartontwikkeling in Nederland en als economische motor voor deze regio. Die opvatting wordt door de provincie wel onderschreven, juist vanwege de behoefte aan economische impulsen in Twente.

Uitgaande van de regionale behoefte op een markt die een groot deel van Oost-Nederland en een smalle strook van het Duitse grensgebied beslaat, zijn er mogelijkheden voor zakelijke vluchten met kleinere toestellen, voor chartervluchten, lowcost-vluchten en - in beperkte mate - voor vrachtluchten.

De luchthaven heeft nu een start- en landingsbaan met een lengte van 3.000 meter. Daarvan is 2.400 meter operationeel bruikbaar. De overige 2 x 300 meter, aan beide uiteinden van de baan, betreffen een verharde veiligheidsstrook. Om de startbaan over de volle lengte te kunnen gebruiken wordt, in de vorm van onverharde grasstroken, in het verlengde aan weerszijden van de baan ruimte gemaakt voor de vereiste veiligheidszones. Dit biedt een luchthavenexploitant de kans om desgewenst de landing en start van grotere vliegtuigen mogelijk te maken. Luchthaven Twente zal geen grote omvang bereiken. Verwacht wordt dat na een aanloopperiode het aantal passagiers dat jaarlijks van de luchthaven gebruik maakt zal groeien tot ca. 1,2 miljoen in 2030 en dat het daarnaast ruimte biedt voor 31.000 ton gevlogen vracht en ca. 15.000 jaarlijkse general aviationbewegingen. Afhankelijk van de bestemming en de vliegtuigen die voor het vervoer worden ingezet, betekent dit niet meer dan in totaal gemiddeld 15 tot 30 aankomende en vertrekkende vluchten per

dag. Daarnaast blijft op grond van het  
Rijksbeleid militair medegebruik mogelijk.  
Uitgangspunt hierbij is in elk geval dat militair  
medegebruik geen afbreuk mag doen aan de  
exploitatie van de burgerluchthaven en er  
geen sprake is van een structurele over-  
schrijding van de geluidszonering. De lucht-  
haven is open van 06.00–23.00 uur. Er  
vinden geen nachtvluchten plaats.









*Omgevingsvisie  
Overijssel*

### **Centrale ambitie:**

De centrale beleidsambitie voor Overijssel is om een vitale samenleving tot ontplooiing te laten komen in een mooi en vitaal landschap. Een samenleving waarin alle inwoners van Overijssel zich thuis voelen en participeren, met bloeiende steden en dorpen als motoren voor cultuur en werkgelegenheid, ingebed in een landschap waarin wonen, natuur, landbouw en water elkaar versterken.

In de Omgevingsvisie is de visie op de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving van Overijssel geschetst. In deze Omgevingsvisie, die op 1 juli 2009 is vastgesteld, richt de provincie zich op de periode tot 2030.

De Omgevingsvisie definieert voor de fysieke leefomgeving wat van provinciaal belang is. Leidraad daarbij is dat van provinciaal belang zijn juist die publieke belangen die op provinciaal niveau het meest effectief te beïnvloeden zijn. Daarbij geldt dat door al deze beleidsthema's heen de twee rode draden 'duurzaamheid' en 'ruimtelijke kwaliteit' spelen.

Een belangrijk uitgangspunt van de Omgevingsvisie is dat de ruimte en haar kenmerken niet statisch zijn. Er zal door de tijd heen altijd sprake zijn van maatschappelijke en economische ontwikkelingen die een claim leggen op de inrichting van de ruimte. Gebiedskenmerken die wij waarderen als een ruimtelijke kwaliteit zijn meestal het gevolg geweest van menselijk ingrijpen vanuit de behoeften van die tijd. De aanwezige gebiedskenmerken zijn in de loop van de jaren, soms door eeuwenlange processen, tot stand gekomen. De dynamiek in de ruimtelijke inrichting is in deze optiek dan ook niet zonder meer een bedreiging voor ruimtelijke kwaliteiten, maar juist een kans om nieuwe kwaliteiten te verbinden met bestaande kwaliteiten. Dit vergt wel een zorgvuldige benadering van nieuwe ontwikkelingen, waarbij de voorwaarde wordt gesteld dat elke nieuwe ruimtelijke ontwikkeling moet bijdragen aan het versterken van de ruimtelijke kwaliteit conform onze ambities ten aanzien van gebiedskenmerken. Deze voorwaarde is in de Omgevingsverordening geborgd door middel van de regeling die in artikel 2.1.5 is opgenomen.

## **3.1 Opgaven en kansen**

De provincie ziet de gebiedsontwikkeling van luchthaven Twente als een kans om niet alleen de regionale economie een impuls te geven door de vliegwielfunctie van de luchthaven met bijkomende bedrijvigheid, maar ook om natuur, landschap en water te herstellen en te versterken door de keus om een groot deel van het gebied te gebruiken voor het realiseren van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS).

In de Omgevingsvisie zijn de opgaven en kansen benoemd die de ambities van de keuze voor een 'vitale samenleving in een mooi landschap' kunnen raken. Deze opgaven en kansen zijn in meer of mindere mate relevant voor de gebiedsontwikkeling van luchthaven Twente.

### **3.1.1 Bevolkingsontwikkeling**

Op basis van prognoses wordt verwacht dat er in Overijssel op termijn sprake zal zijn van een afnemende groei van de bevolking en een verandering van de samenstelling. In Twente zal er al na 2020 een lichte afname van de bevolkingsaanwas optreden, waar buiten Twente dan nog sprake is van een blijvende groei. Dit proces gaat gepaard met een verdergaande vergrijzing. Voor Twente wordt ook eerder dan in de rest van Overijssel een daling van de (potentiële) beroepsbevolking verwacht.

### **3.1.2 Economische ontwikkeling**

Er zijn verschillende scenario's ontwikkeld voor de economische ontwikkeling in Overijssel. In alle scenario's neemt de werkgelegenheid in de landbouw en nijverheid af, terwijl de dienstverlening groeit. In de Omgevingsvisie wordt de uitdaging benoemd om de transitie naar een kennisintensieve economie succesvol vorm te geven bij een afname van de beroepsbevolking, door te voorzien in voldoende en goed geschoold personeel. Daarbij is van belang dat de regio Twente al jaren kampt met hogere werkloosheidscijfers dan andere regio's. Door het creëren van hoogwaardige werkgelegenheid in de regio kan de kennis worden vastgehouden die de Universiteit Twente genereert en de demografische krimp in Twente worden tegengegaan.

De ontwikkeling van luchthaven Twente draagt bij aan de versterking van het vestigingsklimaat in de regio. Niet alleen door het creëren van een innovatief ontwikkelingsklimaat, maar ook door het realiseren van een aantrekkelijke woon- en leefomgeving door de versterking van de natuurwaarden en landschapswaarden in de omgeving van de luchthaven.

### **3.1.3 Woningbouw**

De Omgevingsvisie signaleert dat de vraag naar woningen gaat wijzigen. Woonwensen worden door differentiatie van huishoudens steeds specifiek. Het is van belang om in te spelen op de vraag naar specifieke woonmilieus. De voor jongeren aantrekkelijke groei van werkgelegenheid, in combinatie met een hoge woonkwaliteit, kan mensen aan de regio binden en heeft aantrekkingskracht naar buiten.

### **3.1.4 Mobiliteit**

Verwacht wordt dat de mobiliteit tot 2040 zal toenemen, waarbij het goederenvervoer sneller zal groeien dan het personenvervoer. Hoewel de auto ook in de toekomst het grootste aandeel van de verplaatsingskilometers voor zijn rekening zal nemen, neemt de vraag toe naar andere verkeersmodaliteiten. Door de ontwikkeling van stationsgebieden en multimodale knooppunten moet tegemoet worden gekomen aan de vraag naar gedifferentieerde vervoerswijzen. De ontwikkeling van luchthaven Twente tot burgerluchthaven, in combinatie met het realiseren van goede aansluitingen op het huidige infrastructuurnet, vergroot de keuze in vervoerswijzen.

### **3.1.5 Klimaatverandering**

In de toekomst moet rekening worden gehouden met een verandering in het klimaat die gepaard gaat met hogere waterstanden, heftiger neerslagpatronen en langere droogteperiodes. De Omgevingsvisie voorziet in acties op het gebied van waterveiligheid, wateroverlast en watercondities. Watersystemen dienen

meer ruimte te krijgen om extreme situaties op te vangen. In het gebied rond de luchthaven zal in dat kader ingezet worden op het herstellen en versterken van het bekensysteem, dat hierdoor meer capaciteit krijgt voor waterberging.

### **3.1.6 Energie**

In de Omgevingsvisie wordt gewezen op het belang van een meer duurzame energieopwekking en daardoor minder afhankelijkheid van fossiele brandstoffen. Daarom wordt gezocht naar kansen voor meer innovatieve vormen van energieopwekking zoals warmte-koudeopslag (WKO), het benutten van aardwarmte, zonne-energie, mestvergisting en windenergie.

### **3.1.7 Landelijk gebied**

Voor de landbouw voorziet de Omgevingsvisie een belangrijke opgave als gevolg van diverse nationale en internationale ontwikkelingen, zoals de afbouw van de Europese steun aan de landbouw, de toename van de internationale concurrentie, de stijging van de mondiale vraag naar voedsel en de zwaardere eisen vanuit het milieu- en waterbeleid. Verwacht wordt dat de sector hierop zal inspelen door aan de ene kant in te zetten op specialisatie en verbreding en aan de andere kant door schaalvergroting en professionalisering. Deze ontwikkelingen zullen een belangrijke stempel drukken op het buitengebied. In de Omgevingsvisie wordt in bepaalde delen van Overijssel de ruimte geboden aan de ontwikkeling van de landbouw, met name binnen het ontwikkelingsperspectief 'buitengebied accent productie'. In andere delen wordt het primaat gelegd bij de realisatie van de Groene en Blauwe hoofdstructuur. Een belangrijke opgave is het creëren van evenwicht tussen landbouw, natuur en landschap. Geconstateerd moet worden dat de kwaliteit van de natuurgebieden onder druk staat en dat de kenmerkende verschillen tussen landschappen dreigen te verdwijnen door ontwikkelingen als schaalvergroting en globalisering, terwijl juist de afwijking en de verscheidenheid van landschappen een kernkwaliteit is van Overijssel.

### 3.1.8 Externe veiligheid

In de Omgevingsvisie wordt het belang onderkend van een veilig en gezond leefmilieu voor mens en dier, door de omgeving zoveel mogelijk te vrijwaren van veiligheidsrisico's en belasting van het

milieu. Economische ontwikkeling en toename van de bevolking betekenen ook een toename van ex-terne veiligheidsrisico's. Daarom is het doel in Overijssel om de blootstelling aan externe veiligheidsrisico's beperkter te laten zijn dan de wettelijke eisen. Tevens is er aandacht voor luchtkwaliteit, geurhinder, geluidshinder en lichthinder.

#### Uitvoeringsmodel Omgevingsvisie Overijssel



### 3.2 Uitvoeringsmodel

De keus die met de Omgevingsvisie is gemaakt om te sturen op duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit, vraagt een andere wijze van werken van zowel de provincie als van gemeenten en andere partners die een rol spelen in het domein van de fysieke leefomgeving. Om deze nieuwe manier van werken vorm te geven is in de Omgevingsvisie een uitvoeringsmodel neergezet. Dit uitvoeringsmodel is gebaseerd op de provinciale sturingsfilosofie dat de provincie samen met partners wil komen tot gedeelde visies en doelen om vervolgens ieder vanuit eigen verantwoordelijkheden in actie te komen. Het uitvoeringsmodel gaat uit van een logische benadering van ruimtelijke vraagstukken. Eerst zal bepaald moeten worden *of* er wel een ruimtelijke opgave is, vervolgens zal nagegaan moeten worden *waar* de opgave - gelet op de provinciale ruimtelijke ambities - bij voorkeur een plek moeten krijgen. Als derde fase in het afwegingsproces zal nagegaan moeten worden *hoe* de opgave het beste kan worden ingepast.

In de fase waarin het **'of'** aan de orde is, zal een initiatief getoetst moeten worden

aan de generieke beleidskeuzes die in de Omgevingsvisie zijn gemaakt, maar soms ook bepaald zijn door het Rijk of de Europese Unie. Het gaat ondermeer om de toepassing van de SER-ladder, maar ook om de vrijwaring van bepaalde ontwikkelingen zoals die geformuleerd zijn voor de Ecologische Hoofdstructuur, drinkwaterbeschermingsgebieden en gebieden waarvoor een specifiek regiem geldt met het oog op de waterveiligheid. In de Omgevingsvisie vormt de toepassing van de SER-ladder een belangrijk instrument om duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit te versterken, doordat onnodig ruimtebeslag op de groene omgeving wordt tegengegaan. De SER-ladder geeft uitwerking aan het principe 'inbreiding gaat voor uitbreiding'. Ook legt deze de verplichting op om eerst de mogelijkheden te benutten binnen gebieden die al een stedelijke functie hebben, voordat een claim mag worden gelegd op gebieden die nu nog een groene functie hebben. Het optimaal benutten van het bestaande bebouwde gebied betekent dat waar mogelijk wordt ingezet op het herstructureren en/of transformeren van bedrijfsterrainen en woonwijken die nu niet goed functioneren.

In de fase waarin het **'waar'** aan de orde is, zal een initiatief getoetst moeten worden aan de ontwikkelingsperspectieven zoals beschreven in paragraaf 2.6 van de Omgevingsvisie. De Omgevingsvisie kent zes ontwikkelings-

perspectieven, die aangeven welke ruimte de provincie wil geven voor het realiseren van beleidsambities en kwaliteitsambities. Voor het stedelijke gebied gaat het om de ontwikkelingsperspectieven 'steden als motor', 'dorpen en kernen als veelzijdige leefmilieus' en 'hoofdinfrastructuur: vlot en veilig'. Voor de groene omgeving wordt onderscheid gemaakt in gebieden die bedoeld zijn voor 'realisatie Groene en Blauwe hoofdstructuur', gebieden die zijn aangeduid als 'buitengebied: accent productie' met daarbinnen de landbouw-ontwikkelingsgebieden en gebieden die aangeduid worden als 'schoonheid van de moderne landbouw'. Als derde categorie wordt onderscheid gemaakt in gebieden die zijn aangegeven als 'buitengebied: accent veelzijdige gebruiksruimte'. Binnen deze laatste categorie wordt nog een onderscheid gemaakt tussen 'mixland-schap met landbouw, natuur, water en wonen als goede burens' en 'gebieden met landgoederen'.

Voor de ontwikkelingsperspectieven geldt dat zij richtinggevend zijn, zodat daarvan onder voorwaarden gemotiveerd kan worden afgeweken. Hierdoor wordt flexibiliteit voor de toekomst geboden.

In de fase waarin het 'hoe' aan de orde is, moet bepaald worden welke randvoorwaarden de aanwezige gebiedskenmerken stellen aan de ontwikkeling. Dit kan betekenen dat alsnog geconstateerd moet worden dat een ontwikkeling zich niet verdraagt met de uitspraken die zijn gedaan over het behoud en de ontwikkeling van deze gebiedskenmerken. In dat geval komt opnieuw de vraag aan de orde waar de opgave dan wel een plek gegeven kan worden. In de Catalogus Gebiedskenmerken worden normerende, richtinggevende en inspirerende uitspraken gedaan over de wijze waarop bij de landschappelijke inpassing van een opgave bijgedragen kan worden aan het behoud en versterken van de ruimtelijke kwaliteit conform de provinciale ambities.

In de nu voorliggende ruimtelijke visie wordt de toepassing van het uitvoeringsmodel op de gebiedsontwikkeling luchthaven Twente en omgeving verder doorvertaald. Hieronder wordt geschetst wat de relevante generieke beleidsuitspraken uit de Omgevingsvisie en Omgevingsverordening zijn die van belang zijn, welke ontwikkelingsperspectieven van toepassing zijn en wat de relevantie is van de aanwezige gebiedskenmerken.

### ***De 'of'-fase: relevante generieke beleidsuitspraken Omgevingsvisie/Omgevingsverordening***

Principes en beleidsuitspraken uit de Omgevingsvisie/Omgevingsverordening op gebied van de volgende thema's zijn relevant voor deze uitwerking:

#### 1. Principe van concentratie van stedelijke bebouwing

In het kader van sturen op ruimtelijke kwaliteit gaat de Omgevingsvisie ervan uit dat stedelijke opgaven zoveel mogelijk geconcentreerd worden in stedelijke netwerken. Daar mag gebouwd worden voor de bovenregionale behoefte, terwijl voor de overige kernen geldt dat alleen voor de lokale behoefte gebouwd mag worden. Dit principe werkt door in de gemeentelijke woon- en bedrijventerreinvisies die voor bestemmingsplannen de onderbouwing leveren van de capaciteit die daarin wordt geboden voor wonen en werken.

Voor de gebiedsontwikkeling luchthaven Twente en omgeving, die grotendeels plaatsvindt op het grondgebied van de gemeente Enschede, betekent het principe van concentratie dat voorzien mag worden in een bovenlokale behoefte aan woningbouw, bedrijventerrein en voorzieningen passend binnen de gemeentelijke programmering (woonvisie en bedrijventerreinvisie).

#### 2. SER-ladder/principes van zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik

Een belangrijk onderdeel van de provinciale sturing op ruimtelijke kwaliteit is de toepassing van het principe 'inbreiding gaat voor uitbreiding'. Door middel van de SER-ladder wordt de verplichting opgelegd om eerst de mogelijkheden te benutten binnen gebieden die al een stedelijke functie hebben, voordat een claim mag worden gelegd op gebieden die nu nog een groene functie hebben. De principes van zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik geeft een vergelijkbare regeling voor functies in de groene omgeving.

Het principe 'inbreiding gaat voor uitbreiding' werkt op verschillende manieren door voor de gebiedsontwikkeling. Voor zover is voorzien in de ontwikkeling van luchthavengebonden bedrijvigheid gaat de provincie ervan uit dat deze functie zodanig is verbonden met de luchthaven, dat in redelijkheid niet meer de toets gedaan hoeft te worden of daarvoor binnen het bestaand stedelijk gebied ruimte te vinden is.

#### 3. Woningbouw

De provincie zet in op differentiatie in woonmilieus om nu en in de toekomst voldoende

ruimte te kunnen bieden aan de huisvesting van alle doelgroepen. Daarbij wordt groot belang gehecht aan de afstemming over de woningbouwprogrammering met buurgemeenten en de provincie, op basis van een gemeentelijke woonvisie. Voor de gebiedsontwikkeling betekent dit dat waar ruimte wordt geboden voor de bouw van nieuwe woningen, deze woningbouw uiteraard zal moeten passen binnen de gemeentelijke woonvisie.

#### 4. Bedrijventerreinen

Het provinciale beleid is erop gericht te voorkomen dat nieuw bedrijventerrein wordt aangelegd als er op bestaande bedrijventerreinen nog voldoende ruimte beschikbaar is, of, naar verwachting door optimalisering van de bouw mogelijkheden en gebruiksmogelijkheden beschikbaar zal komen. Door middel van de Omgevingsverordening is geborgd dat zorgvuldig wordt omgegaan met de programmering van nieuwe bedrijventerreinen en dat daarover afstemming plaatsvindt met de buurgemeenten en de provincie op basis van een gemeentelijke bedrijventerreinvisie. Voor de luchthavengebonden bedrijvigheid wordt aangenomen dat daarvoor, vanwege het specifieke karakter daarvan, ruimte is voor de bedrijventerreinen-programmering waarop de afstemmingseis zich richt.

#### 5. Detailhandel

De provincie hecht eraan dat detailhandelsvoorzieningen zoveel mogelijk geconcentreerd worden in binnensteden en wijkwinkelcentra omdat dit bijdraagt aan het creëren van aantrekkelijke winkelomgevingen en het verhogen van de aantrekkingskracht van binnensteden. Om te voorkomen dat de binnensteden door concurrentie van goedkopere locaties op bedrijventerreinen en in het buitengebied leeglopen, is bepaald dat detailhandel daar tot uitzonderingen beperkt dient te blijven. Voor de gebiedsontwikkeling betekent dit dat eventuele detailhandelfuncties als onderdeel van de luchthaven, het bedrijventerrein en de eventueel te ontwikkelen voorzieningen gericht op vrije tijdsbesteding (leisure) in dat kader onderbouwd moeten worden.

#### 6. EHS

Het provinciale beleid is erop gericht te voorkomen dat de wezenlijke kenmerken of waarden van gronden die aangewezen zijn voor de realisatie van de EHS significant worden aangetast door nieuwe

ontwikkelingen. Daartoe is een vrijwaringsregime geregeld in de Omgevingsverordening. De EHS wordt gerealiseerd op vrijwillige basis, maar de provincie hecht eraan dat de bestemming van gronden die met het oog op het realiseren van nieuwe natuur verworven worden zo spoedig mogelijk van een passende natuurbestemming worden voorzien. In het kader van het op te stellen bestemmingsplan zal dat verder vorm en inhoud moeten krijgen.

#### 7. Bos- en natuurgebieden buiten de EHS

Buiten de EHS zijn bos- en natuurgebieden aanwezig die ook op bescherming kunnen rekenen. Aanvullend op de bescherming via de gebiedskenmerken is in de Omgevingsverordening bepaald dat bestaande bos- en natuurgebieden een passende bestemming moeten krijgen en moeten worden gevrijwaard van ontwikkelingen die aanwezige en te ontwikkelen natuur- en landschapswaarden aantasten.

Voor de gebiedsontwikkeling betekent dit het volgende. Voor zover binnen het gebied bos- en natuurgebieden aanwezig zijn die niet al een andere bestemming hebben dan wel in het kader van de ruimtelijke visie een andere functie krijgen, moeten deze gebieden een passende bestemming krijgen in het op te stellen bestemmingsplan, gericht op het beschermen van de landschappelijke en natuurlijke waarden.

#### 8. Water

De provincie streeft naar een meer natuurlijk watersysteem als zich veranderingen voordoen in het ruimtelijke systeem, zeker in gebieden waar natuurontwikkeling en wateropgaven samen opgaan. Herstel van de veerkracht van het watersysteem draagt bij aan de vermindering van de piekafvoer en aan het langer vasthouden van water in het gebied. Dit draagt weer bij aan het tegengaan van verdroging. Voor de gebiedsontwikkeling betekent dit dat de beoogde herontwikkeling van het gebied aangegrepen wordt om de veerkracht van het watersysteem te versterken en daaraan een meer natuurlijk verloop te geven. In hoofdstuk 3 wordt nader ingegaan op de provinciale ambitie om een deel van de huidige drainage onder de huidige vliegbasis te verwijderen en het bekensysteem zoveel mogelijk weer in zijn natuurlijke staat te herstellen.

#### 9. Cultuurhistorie

De provincie vindt het belangrijk dat in de toelichting op bestemmingsplannen duidelijk wordt gemaakt op welke wijze bij de planontwikkeling rekening is gehouden met de aanwezige cultuurhistorische waarden. Binnen het gebied zijn op diverse plekken cultuurhistorisch waardevolle gebouwen en bebouwingsstructuren aanwezig die de geschiedenis

van de luchthaven laten zien. In het kader van de herontwikkeling van deze locaties zal rekening moeten worden gehouden met deze cultuurhistorische waarden.

#### 10. Mobiliteit

Ook voor mobiliteit zet de provincie in op concentratie. Vanuit het belang van economische ontwikkeling wordt de bereikbaarheid bevorderd van en naar stedelijke centra en streekcentra, zowel per auto, openbaar vervoer, fiets als over water. Daarbij wordt ingezet op bundeling van verkeersstromen op de hoofdinfrastructuur. In hoofdstuk 8 wordt voor het aspect mobiliteit nader ingegaan op de provinciale ambities voor de gebiedsontwikkeling.

#### 11. Veiligheid en gezondheid

De provincie heeft in de Omgevingsvisie haar ambitie neergelegd voor een veilig en gezond leefmilieu voor mens en dier door het tegengaan van veiligheidsrisico's en extra belasting van het milieu. Het spectrum daarvan is breed en loopt uiteen van aspecten als waterveiligheid, externe veiligheid en verkeersveiligheid tot een gezond leefmilieu met aspecten als luchtkwaliteit, geluidshinder, lichthinder en kwaliteit van bodem en grondwater. Voor de gebiedsontwikkeling betekent dit dat een helder beeld wordt gegeven van de luchtkwaliteit, geluidshinder, geurhinder en externe veiligheid, op basis van de MER die is verricht en een gezondheidseffectscreening (GES). In de vervolgstappen van de gebiedsontwikkeling geldt dat voor onderdelen een besluit-MER nodig kan zijn. In hoofdstuk 12 wordt nader ingegaan op de gevolgde MER-procedure.

#### 12. Kwaliteitsimpuls Groene Omgeving

Het provinciaal beleid biedt de mogelijkheid om in het buitengebied (de uitbreiding van) functies toe te staan die daar eigenlijk bij toepassing van de SER-ladder en de principes van zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik geen plek hebben. Om sociaaleconomische en/of maatschappelijke redenen kan er aanleiding zijn om een uitzondering te maken op de algemene regel 'inbreiding gaat voor uitbreiding', mits het verlies van ecologisch en landschappelijk kapitaal in voldoende mate wordt gecompenseerd. De extra investering in ruimtelijke kwaliteit komt bovenop wat in ieder geval al is vereist, op basis van het principe dat elke ontwikkeling moet bijdragen aan het versterken van ruimtelijke kwaliteit. Ook voor deze extra investering in ruimtelijke kwaliteit geldt dat daarvoor de

gebiedskennmerken bepalend zijn. De Kwaliteitsimpuls biedt een kapstok voor ontwikkelingsmogelijkheden die geboden kunnen worden in het kader van 'rood-voor-rood', 'rood-voor-groen', nieuwe landgoederen, het beleid voor vrijkomende agrarische bedrijfsbebouwing (VAB) enzovoorts. In het verlengde van de ruimtelijke visie, de daarbij behorende Kaart Ontwikkelingsperspectieven en de meer indicatieve inrichtingsschets zal daaraan in het op te stellen bestemmingsplan verder invulling moeten worden gegeven.



bijlage/kaart

### Huidige Ontwikkelingsperspectieven Omgevingsvisie Overijssel

Gebiedsontwikkeling luchthaven Twente o.o. - d.d. 1 juli 2009

Beleidsinformatie mrt.2010 tek.nr.10296095

0 2 kilometer

#### aanduidingen

1. realisatie groene en blauwe hoofdstructuur
  - aaneengesloten structuur van natuurgebieden
  - zoekgebied robuuste verbindingzone
  - zoekgebied ecologische verbindingzone
  - continu en herkenbaar watersysteem

2. buitengebied accent productie
  - schoonheid van de moderne landbouw
  - landbouwonwikkelingsgebied

3. buitengebied accent veelzijdige gebruiksruimte
  - mixlandschap

bijzondere gebiedscondities benutten

- gebied met landgoederen

4. steden als motor
5. dorpen en kernen als veelzijdige leefmilieus

- breed spectrum woon-, werk- en mixmilieu
- historische kern, binnenstad
- woonwijk
- geplande woonwijk
- bedrijventerrein
- gepland bedrijventerrein
- glastuinbouw

6. hoofdinfrastructuur: vlot en veilig

- autosnelweg en op- en afrit
- autoweg
- spoorlijn
- vaarweg
- regionaal overslagcentrum
- kansrijke fietssnelweg

bijzondere gebiedscondities benutten:

- stadsrandgebied
- kenniscentrum
- stadsas
- stationsgebied

#### overige beleidsaanduidingen

- Nationaal Landschap
- kansrijk zoekgebied windenergie
- buitendijksg gebied, beekdal of veenweidegebied
- primair watergebied of waterberginggebied
- drinkwaterwinning



### **De 'waar'-fase: ontwikkelingsperspectieven**

Het ontwikkelingsperspectief van de Omgevingsvisie voor het gebied tussen Enschede, Oldenzaal en Hengelo toont naast de luchthavenfunctie een 'aaneengesloten structuur van natuurgebieden' met daarin uitlopers van een 'continue en herkenbaar watersysteem'.

#### *Korte karakteristiek*

In de Omgevingsvisie is voor de vier windstreken van Overijssel de ruimtelijke ontwikkelingsvisie meer in detail toegelicht. De windstreek Zuidoost-Overijssel wordt gekarakteriseerd als Twentse zandgronden, waar in het verleden in de steden een sterke gerichtheid is ontstaan op industrie (textiel en metaal). Het economische profiel van de netwerkstad Twente heeft zich doorontwikkeld naar een krachtig kenniscentrum met een specialisme in technologie en innovatie.

De provinciale ambitie voor Twente is tweeledig. Enerzijds is de ambitie om door kwalitatieve economische groei de positie van Twente als hoogwaardige, internationale kennisregio verder uit te bouwen. Anderzijds is de ambitie om het gebied te ontwikkelen als landgoed met landschappelijke, natuurlijke en recreatieve topklasse. Het stedelijke netwerk wordt namelijk omgeven door gebieden die gekenmerkt worden door hoge landschappelijke en natuurlijke waarden. De kwaliteit van het wonen wordt sterk verhoogd door de aanwezigheid van een uitzonderlijk mooi historisch landschappelijk gebied met publiek toegankelijke landgoederen op 'loopafstand'. Voor zowel de ontwikkeling van het economische profiel als de verrijking in de diversiteit aan woonmilieus geldt als randvoorwaarde dat dit moet bijdragen aan de versterking van gebiedskenmerken. Een ander aandachtspunt zijn de mogelijkheden voor toerisme en recreatie.

### **De 'hoe'-fase: randvoorwaarden vanuit de algemene ruimtelijke kwaliteitsambities/ gebiedskenmerken**

Hieronder volgt een beschrijving van de relevante provinciale kwaliteitsambities uit de Omgevingsvisie voor vliegveld Twente en omgeving en de kwaliteitsopgave die deel uit dient te maken van de gebiedsontwikkeling op en rond het vliegveld.

Een nieuwe ontwikkeling als de doorstart

van het vliegveld vraagt een gebiedsontwikkeling met kwaliteit. Deze ontwikkeling moet enerzijds rekening houden met de bestaande kwaliteiten van het gebied en daarop doorbouwen, anderzijds bijdragen aan realisatie van de provinciale kwaliteitsambities voor het gebied. De kwaliteiten, en eisen voortkomend uit die kwaliteiten komen in het volgende hoofdstuk aan de orde komen. Daarbij wordt de koppeling gelegd met de zeven provinciale kwaliteitsambities, die uitgewerkt zijn in de Catalogus gebiedskenmerken.

## **3.3 Brede waaier aan woon-, werk- en mixmilieus**

Aansluiten op het eigen karakter van een plek en aanwezige bebouwing vormt het vertrekpunt voor de ontwikkeling van een brede waaier aan woon-, werk- en mixmilieus. De ambitie is het palet verder te verbreden en daarbij vooral ook de uitersten te bedienen (van kleinschalige extensieve milieus in het buitengebied tot hoogstedelijke compacte mixmilieus in de steden).

Voor het vliegveld en omgeving wordt dit zodanig ingevuld dat huidige, overbodige bebouwing wordt getransformeerd naar woon-/werkmilieus met een kwaliteit die nu niet of onvoldoende in de regio aanwezig is en die een bijdrage leveren aan verbreding van het palet. Nieuwe bebouwing zal nadrukkelijk voortbouwen op de landgoederenstructuur, de bebouwingsstructuur van het voormalig vliegveld en/of de esdorpstructuur.

Voortbouwen op de kenmerkende structuren van de agrarische cultuurlandschappen. Het 'landbouwlandschap' is beeldbepalend in driekwart van Overijssel en kent een grote verscheidenheid. De provincie wil de contrasten tussen die landbouwlandschappen en de eigenheid en interne samenhang van de landschappen versterken en nivellering tegengaan. Eigenheid en samenhang worden versterkt door voort te bouwen op de karakteristieke structuren: de wegenstructuur, de structuur van waterlopen, de bebouwingsassen en de nederzettingvormen, de landgoederenstructuur, het web van verspreide hoeven met onderlinge verbindingslijnen en de landschappelijke met landschapselementen. Specifiek voor Twente zijn essen, oude hoeven, beken, lanen en dorpen, beslotenheid, afwisseling en schaalcontrast en essentiële, structurerende kwaliteiten.

Nieuwe ontwikkelingen dienen bij te dragen aan behoud en versterking van eigenheid en interne

samenhang en aan versterking van het contrast met andere landschappen.

De uitwerking van deze kwaliteitsambitie is in het volgende hoofdstuk aan de orde, waar de gebiedskenmerken en de omgang met die kwaliteiten worden behandeld.

### 3.3.1 Natuur als ruggengraat

Natuur ligt overal in Overijssel 'om de hoek'. De Twentse steden liggen dicht tegen natuurgebieden aan. Opgave is enerzijds het netwerk van natuurgebieden, inclusief het bekenstelsel te versterken. Anderzijds om de verbondenheid met de omgeving, in het bijzonder ook de steden, te verbeteren. Het doel is om een robuust en continu netwerk te creëren, waarin natuurlijke processen waar mogelijk weer vrij spel hebben.

Realisatie van de EHS is een integrale opgave: het gaat niet alleen om het bevorderen van de biodiversiteit, maar ook om ruimtelijke continuïteit, de cultuurhistorische kwaliteiten, de belevingskwaliteit en de beleefbaarheid van de natuur.

Integratie van de natuuropgave in een bredere gebiedsopgave biedt de gelegenheid de natuur een duidelijk gezicht te geven. De kwaliteit van de randen van natuurgebieden, de uitstraling van de natuurgebieden en het besef van massa en robuustheid van de natuurgebieden kunnen hierdoor worden vergroot.

De natuuropgave is daarmee geen monofunctionele opgave; er kunnen kenmerkende agrarische structuren doorklinken in het natuurontwerp, de beleefbaarheid is essentieel, het watersysteem is medebepalend en daarnaast draagt natuur bij aan regionale identiteitsversterking.

Voor het vliegveld en de omgeving betekent dit onder andere:

Versterken en herstellen van het bekenstelsel als één van de dragers van continuïteit in het natuurnetwerk en het landschap. Het gaat hierbij om het stelsel van bron tot buiten het plangebied, zowel ten aanzien van de hydrologie als de zichtbaarheid, toegankelijkheid, uitstraling en ruimtelijke continuïteit van het bekenstelsel.

Verbinden van de natuur binnen en buiten het gebied, onder andere via de beken en de landgoederenstructuur, met natuurcomplexen ten zuidwesten (Twickel), ten

noordwesten (Twekkelo) en ten oosten (Oldenzaalse stuwwal) van het gebied.

Vergroten van de specifieke natuurkwaliteiten van het gebied, verbonden aan natte en droge heide, bossen, schrale weiden, beken, landgoederen, lanen en eventueel natuurrijke akkers.

Versterken van de randen van de robuuste natuurlijke eenheden met functies die gebruik maken van de natuurkwaliteit en gelijktijdig de kwaliteiten versterken, toegankelijker maken en extra identiteit geven.

### 3.3.2 Zichtbaar, beleefbaar en mooi landschap

Het landschap in Twente heeft veel supporters. Verschillende groepen met diverse wensen gebruiken het gebied voor grote en kleine ommetjes, voor grote en kleine tochten en ontdekkingsreizen. Een fijnmazig netwerk, zeker rond de Twentse steden, van routes voor wandelen, fietsen en paardrijden is daarvoor van groot belang.

Het accentueren en het beleefbaar houden/-maken van een aantal regionale lange lijnen en randen is daarnaast een belangrijke ambitie. In Twente gaat het vooral om het herstellen en completeren van de laanstructuur en het met kwaliteit ontwikkelen van de stadsranden.

Tot slot verdient ook het kunnen ervaren van de Twentse stuwwalreeks aandacht, en hier met name de Oldenzaalse stuwwal met de Lonnekerberg. Het gaat hier om het vrij houden van het zicht op en het uitzicht vanaf de stuwwal op strategische plekken.

Het contrast tussen dynamische en luwe gebieden versterken door het infrastructuurnetwerk.

Een belangrijk onderscheid vanuit beleving is dat tussen rust en drukte, tussen gebieden waar het 's nachts nog echt donker is en gebieden waar het licht nooit uit gaat. De hoofdinfrastructuur is de motor voor de ontwikkelingsdynamiek, draagt bij aan de bereikbaarheidsambitie en respecteert de relatieve 'luwte'-gebieden. In de steden kan de dynamiek worden opgevoerd, met goede ontsluiting, herstructurering en stapeling van functies. Tussen de steden wordt verdichting tegengegaan en scheert de weg op snelheid door de 'trage' landschappen.

De hoofdinfrastructuur wordt gecompleteerd met een onderliggend en ondersteunend systeem van het spoorwegnet. Rondom

(nieuwe) haltes en stations wordt het netwerk voor de fiets en het fijnmazig vortransport verbeterd.

Rond de vliegveldontwikkeling zal zorgvuldig gezocht dienen te worden naar de juiste ontsluiting en ontsluitingswijze. Daarbij dient zeer bewust gekozen te worden voor dynamische en luwtegebieden, gekoppeld aan de keuze voor ontsluiting. Tevens is de koppeling met het openbaar vervoer over spoor en weg van belang, met bijbehorende (fiets)routes voor het voor- en natransport.

Een continu en beleefbaar watersysteem als dragende structuur van Overijssel. Het bekensysteem is een belangrijk kenmerk van Twente en een veerkrachtig watersysteem is een belangrijke, duurzame factor. De opgave is enerzijds het water beter beleefbaar te maken en het anderzijds als stelsel kwantitatief en kwalitatief te verbeteren.

De zichtbaarheid, toegankelijkheid, uitstraling en ruimtelijke continuïteit van het bekenstelsel op en rond het vliegveld kunnen aanmerkelijk worden verbeterd. Daarbij dient verbetering van het stelsel van bron tot buiten het plangebied als eenheid te worden meegenomen in de gebiedsontwikkeling, mede omdat de beken belangrijke verbindingen zijn binnen de EHS.

Klimaatverandering vraagt om vergroting van de sponswerking en bergend vermogen van brongebieden en bovenlopen van beken, zoals aanwezig in het plangebied. Vernatting is daarmee deel van de gebiedsopgave. Een natuurlijker loop en 'schone' beekdalgronden en oevers dragen bij aan verbetering van de waterkwaliteit.

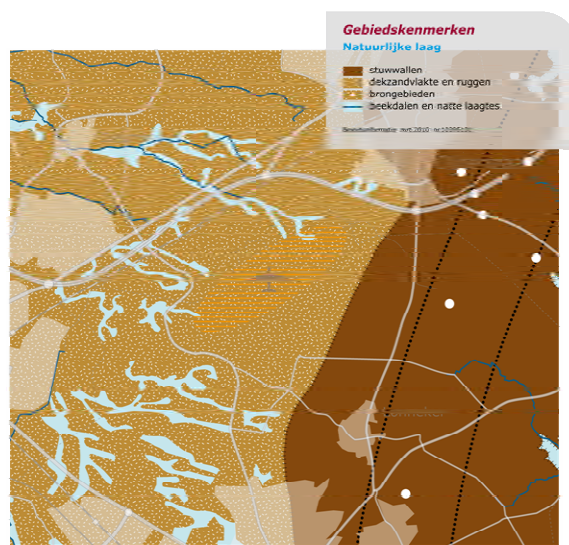
Sterke ruimtelijke identiteiten als merken voor Overijssel.

Gedeelde verhalen en waardering van gebieden met een sterke 'sense of place' zorgen ervoor dat mensen er identiteit en betekenis aan toekennen, zich er thuis voelen en willen wonen, recreatief/toeristisch gewaardeerd worden en aantrekkelijk zijn als vestigingsplaats.

Het vliegveld heeft in het verleden vanwege het gesloten militaire karakter niet erg bijgedragen aan een sterk merk voor het gebied. Toch liggen er goede aanknopingspunten om de gebiedseigen identiteit te accentueren en als merk te promoten. Landgoederen, historie, beken, het

essenlandschap rond Lonneker en de nabijgelegen steden vormen hiervoor een goed vertrekpunt.

Het is belangrijk om in te zetten op een eigen, unieke identiteit voor het gebied en de gebiedsontwikkeling mede te richten op versterking van die identiteit. Daarnaast biedt de gebiedsontwikkeling kansen om zowel de stedelijke kwaliteiten van de netwerkstad (zoals het kenniscluster) te versterken als de landschappelijke kwaliteiten en daarmee de identiteit van Twente als geheel (dynamische steden in een mooi landschap) te versterken.



### 3.3.3 De natuurlijke laag

In het Lonnekerland is de natuurlijke opbouw van het landschap nog redelijk goed zichtbaar. In het oosten verheft zich de stuwwal van Oldenzaal, met de Lonnekerberg als brongebied van westwaarts stromende beken. Oorspronkelijk liepen deze beken door een dekzandvlakte met oostwest georiënteerde droge ruggen en natte dalen. De beken zijn deels omgelegd en afgeleid, de natte plekken zijn deels gedraineerd en het watersysteem is aangepast aan stedelijk en landbouwkundig gebruik. Het reliëf is op het vliegveldterrein zelf verdwenen door egalisatie.

Er zijn voldoende aanknopingspunten om de hydrologie en natuurlijke dynamiek van stromend water te herstellen, waarbij de natuurlijke kwaliteiten van de bronnen versterkt worden, de voet van de stuwwal natter wordt en beken opnieuw een watervoerende functie krijgen.

Het reliëf van stuwwal en vlakte kan beter zichtbaar en beleefbaar gemaakt worden. Natte laagtes kunnen, als onderdeel van de beeksystemen, water vasthouden. De oostwestelijke strekkingsrichting van het landschap met haar beken, kan uitgangspunt worden van gebiedsontwikkeling.

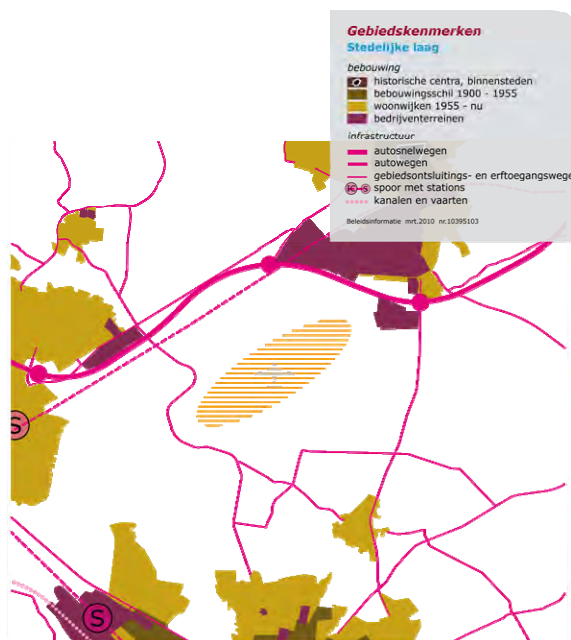


### 3.3.4 Het agrarisch cultuurlandschap

Het agrarisch gebruik van de grond heeft geleid tot een divers landschap. Het drieslagsysteem van essen of kampen, hooien graslandjes in de natte beekdalen en uitgestrekte natte en droge heidevelden schemert nog door in het hedendaagse landschap. De meeste grote essen zijn onder stedelijke bebouwing verdwenen. Alleen rond Lonneker liggen nog duidelijk beleefbare essencomplexen. De kleinere kampen zijn veelal onderdeel geworden van later ontstane landgoederen en her en der terug te vinden in het huidige landschap. Ook de natte beekdalen hebben deels hun oorspronkelijke kleinschalige verkaveling en natte bodem verloren. De heide is, na het opheffen van de Marke, verkaveld. Natte delen zijn drooggelegd en in gebruik genomen door land- en bosbouw, even later gevolgd door aanleg van een groot aantal landgoederen op deze gronden. In het hart van het gebied is op de oorspronkelijke heide het vliegveld ontstaan. Daarmee is het gebied open gebleven en de grond vrijwel onbemest en schraal.

De karakteristieken van het essenlandschap en van jonge heideontginningen met landgoederen zijn de belangrijkste kwaliteiten van het huidige landschap. Wanneer ontwikkelingen plaatsvinden dienen de essencomplexen hiervan gevrijwaard te worden en is er slechts beperkte ontwikkelruimte in de flanken, voortbordurend op en een bijdrage leverend aan versterking van het huidige kleinschalige patroon van landschapselementen en bebouwing. Waar mogelijk, zou de drieslag van es, heide en beekdal met bebouwing op de flank van de es geaccentueerd kunnen worden. Met name in de zuidoostkant liggen hiervoor kansen.

Het jonge heideontginningslandschap kenmerkt zich door dragende, vaak lineaire structuren van lanen, bosstroken en –vlakken en ingebedde landbouwgronden. Vooral de landgoederen zijn hier nu beeldbepalend. Ontwikkelingen kunnen deze ontginningstructuren en landgoedstructuren versterken, waar mogelijk de restanten van de kampjes herstellen en de aanliggende beekdalen vernatten. Daarnaast kunnen resterende heidevelden open, versterkt en vernat worden.



### 3.3.5 De stedelijke laag

De afgelopen honderd jaar is het gebied stapsgewijs steeds meer onder stedelijke invloed gekomen. Rond het gebied zijn steden als Enschede, Hengelo en Oldenzaal fors gegroeid. Samen met de bijbehorende infrastructuur tussen en langs deze steden is het gebied in de

oksel van stedelijk gebied komen te liggen. De stedelijke ring is echter niet gesloten: tussen de steden liggen luwe, open gebieden die contrasteren met de dynamische, stedelijke gebieden.

De overgang stad-land is een belangrijk uitloopgebied voor de steden geworden. Het bijbehorende netwerk van informele routes en routenetwerken wordt intensief gebruikt.

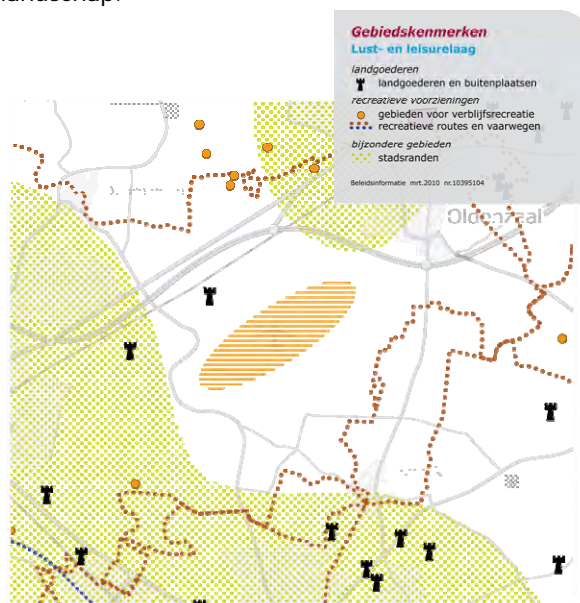
In het hart van het gebied is, vanaf de jaren '20, het vliegveld gegroeid. Uit verschillende tijdperioden zijn kenmerkende structuren en gebouwen aanwezig, zoals de strip en bebouwing van de Duitse Fliogerhorst. Het vliegveld verhiel zich niet met conflicterende functies als woningbouw en heeft bijgedragen aan het onbebouwde karakter van het Lonnekerland.

Samen heeft dit geleid tot een gezonde opbouw van het gebied: een gefragmenteerde infrastructuur en stedenring rond driekwart van het gebied, een binnenring van landgoederen en essenlandschap fungerend als uitloopgebied en een ontogankelijke kern, het vliegveldterrein. Nieuwe (woon)bebouwing of bedrijven zullen zich moeten voegen naar deze gezonde opbouw: dus een concentratie van dynamiek en 'stedelijke' ontwikkelingen rond infrastructuur en binnenstedelijk. Daarnaast is het zaak om de landschappelijke karakteristieken te versterken rond met name de landgoederen en het essenlandschap. Nieuwe erven in het buitengebied dienen expliciet de bestaande kwaliteiten van het gebied te behouden en versterken.

Nieuwe of aan te passen infrastructuur dient altijd onderdeel te zijn van een grotere gebiedsontwikkeling, zoveel mogelijk bestaande tracés te benutten en mede gericht te zijn op behoud en versterking van afwisselende en herkenbare uitzichten vanaf en op de weg. Verder dient infrastructuur te leiden tot een mooie aaneenschakeling van Overijsselse impressies, bij te dragen aan versterking van de aansluiting tussen weg en omgeving en het opheffen van barrières voor water, mens, plant en dier. Als er bij snelwegen nieuwe op- en afritten worden aangelegd en als er ontwikkelingen plaatsvinden aan en in de directe omgeving van op- en afritten, dan dragen deze op- en afritten of ontwikkelingen bij aan het gewenste contrast tussen dynamische en luwe gebieden en zijn dus gelegen in/bij de drukke, stedelijke gebieden. Kleinere wegen dienen zich te voegen

naar de structuren van het aanwezige landschap.

Ontwikkelingen in de nabijheid van stedelijk gebied dienen bij te dragen aan behoud en versterking van het recreatief padennetwerk, de toegankelijkheid van het gebied en het creëren van uitnodigende entrees van stad en landschap.



### 3.3.6 Lust- en leisurelaag

Met de opkomst van de textielindustrie ontwikkelde zich een nieuwe bovenlaag in de samenleving. De nieuwe rijken, de textielbaronnen, wilden hun nieuwe rijkdom zichtbaar maken en ruimte creëren voor bijvoorbeeld de jacht. Dat heeft geleid tot uitbreiding van bestaande landgoederen en het stichten van nieuwe. Deze landgoederen bepalen nu het beeld in een groot deel van het gebied. Met de groei van de steden zijn de landgoederen deels in de stadsranden komen te liggen en vervullen ze belangrijke recreatieve functies.

Bij gebiedsontwikkeling op en nabij landgoederen staat behoud en herstel van het monumentale en historische karakter van bebouwing, tuinen, parken en het landschap voorop. Intensivering op landgoederen kan alleen plaatsvinden als dit tevens leidt tot een forse kwaliteitsimpuls van de groene omgeving.

In de stadsranden staan uitbreiding van recreatieve routes, het slechten van barrières in die routes, uitnodigende entrees van stad en landschap en het tegengaan van nieuwe barrières bij ontwikkelingen centraal.

**Conclusie**

De provincie ziet de gebiedsontwikkeling van luchthaven Twente en omgeving als een kans om niet alleen de regionale economie een impuls te geven door de vliegwiel functie van de luchthaven met bijkomende bedrijvigheid, maar ook om de natuur en het landschap te herstellen en te versterken door de keus om een groot deel van het gebied te gebruiken voor het realiseren van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Bij dit alles zal niet alleen vanuit zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik zoveel mogelijk gebruik worden gemaakt van de reeds aanwezige bebouwing, maar ook vanwege behoud van het karakteristieke karakter ervan.



4

*Groene en Blauwe  
hoofdstructuur*

**Centrale ambitie:**

Het doel van de onderscheiden Groene en Blauwe hoofdstructuur, waarvan de EHS onderdeel is, is de ontwikkeling van een duurzaam, samenhangend stelsel natuurgebieden waardoor behoud en ontwikkeling van de biodiversiteit mogelijk is. Het bereiken van dit doel wordt zoveel mogelijk gecombineerd met herstel en verbeteren van de waterhuishouding, aspecten van ruimtelijke continuïteit, belevingskwaliteit en de beleefbaarheid van natuur en landschap. Het realiseren van een EHS die ook op waarde wordt geschat als gebruiksfunctie voor de mens, vergroot de maatschappelijke betekenis van de EHS. Dit maakt het cruciaal om te investeren in combinaties van functies die de leefkwaliteit van het gebied verhogen.

#### 4.1 Herbegrenzing rond het vliegveld Twente

De EHS rond het vliegveld vormt de belangrijkste verbinding tussen de natuurgebieden in Noordoost Twente met die in Zuid-Twente en maakt deel uit van de Groene en Blauwe hoofdstructuur zoals die in de Omgevingsvisie wordt onderscheiden. Direct aan de oostkant van het vliegveld ligt het natuurgebied de Lonnekerberg en aan de zuidwestkant de landgoederen van Driene. Het vliegveld ligt op dit moment als een uitsparing in de EHS.

In het noordoostelijk deel van het projectgebied bestaat de huidige verbinding uit een smalle 'flessenhals' vanaf de Lonnekerberg langs het industriegebied Hanzepoort en het vliegveld. Hier zijn geen mogelijkheden om de EHS robuuster te maken. De gebiedsontwikkeling biedt wel die mogelijkheid. De hoofdverbinding komt dan aan de zuidkant van het vliegveld te liggen. Hiermee ontstaat een robuustere, meer samenhangende EHS aan de zuidkant van het vliegveld. Aan de noordkant blijft een smallere corridor bestaan die onder andere van belang is voor het dal van de Jufferbeek.

Aan de noordkant wordt de Groene en Blauwe hoofdstructuur / EHS iets versmald ten gunste van de ontwikkeling van aan het vliegveld gerelateerde bedrijvigheid en infrastructuur. Aan de zuidkant maakt een deel bestaande natuur bij het Prins Bernhard Park en Kamp Overmaat geen deel uit van de EHS.

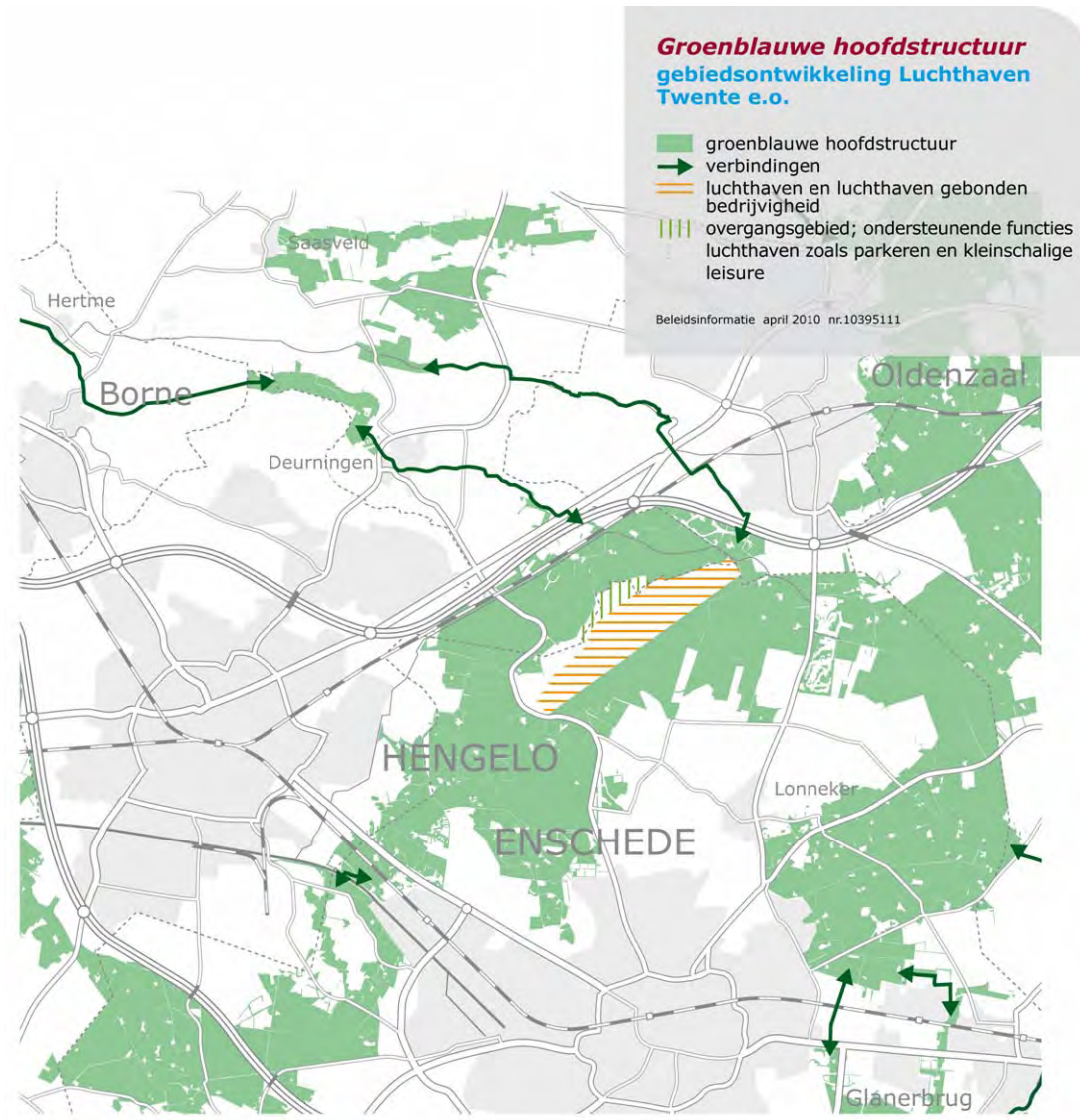
Aan de zuid- en zuidoostelijke zijde wordt de Groene en Blauwe hoofdstructuur met ruim 170 ha uitgebreid. 44 ha hiervan ligt buiten de rijksgronden, waarvan ca. 20 ha reeds bestaande natuur is. De versterking

van de Groene en Blauwe hoofdstructuur aan de zuidkant van het vliegveld wordt gecombineerd met herstel van de beekstructuur en versterking van de ruimtelijke en landschappelijke kwaliteit. Omdat een meer robuuste structuur ontstaat wordt ook de beheerbaarheid verbeterd. Deze oppervlakte zal meetellen voor de prestaties nieuwe natuur waarover de provincie met het Rijk afspraken heeft gemaakt.

Circa 40 ha zal geen deel meer uitmaken van de EHS. Het realiseren van deze nieuwe natuur op het terrein van de luchthaven, heeft als groot voordeel dat deze oppervlakte niet op landbouwgrond hoeft te worden gerealiseerd. Hierdoor hoeven er elders in de provincie ca. 3 landbouwbedrijven minder te worden uitgekocht.

Met de uitbreiding en vaststelling van de Groene en Blauwe hoofdstructuur in deze ruimtelijke visie is de EHS in hoofdlijnen vastgelegd. In onderstaande figuur is ook de concrete begrenzing weergegeven. De Groene en Blauwe hoofdstructuur kan door GS worden gewijzigd onder de voorwaarde dat de totale oppervlakte van de Groene en Blauwe hoofdstructuur binnen de gebiedsontwikkeling niet verminderd. Op basis van die Groene en Blauwe hoofdstructuur stellen GS de concrete begrenzing van de EHS vast.





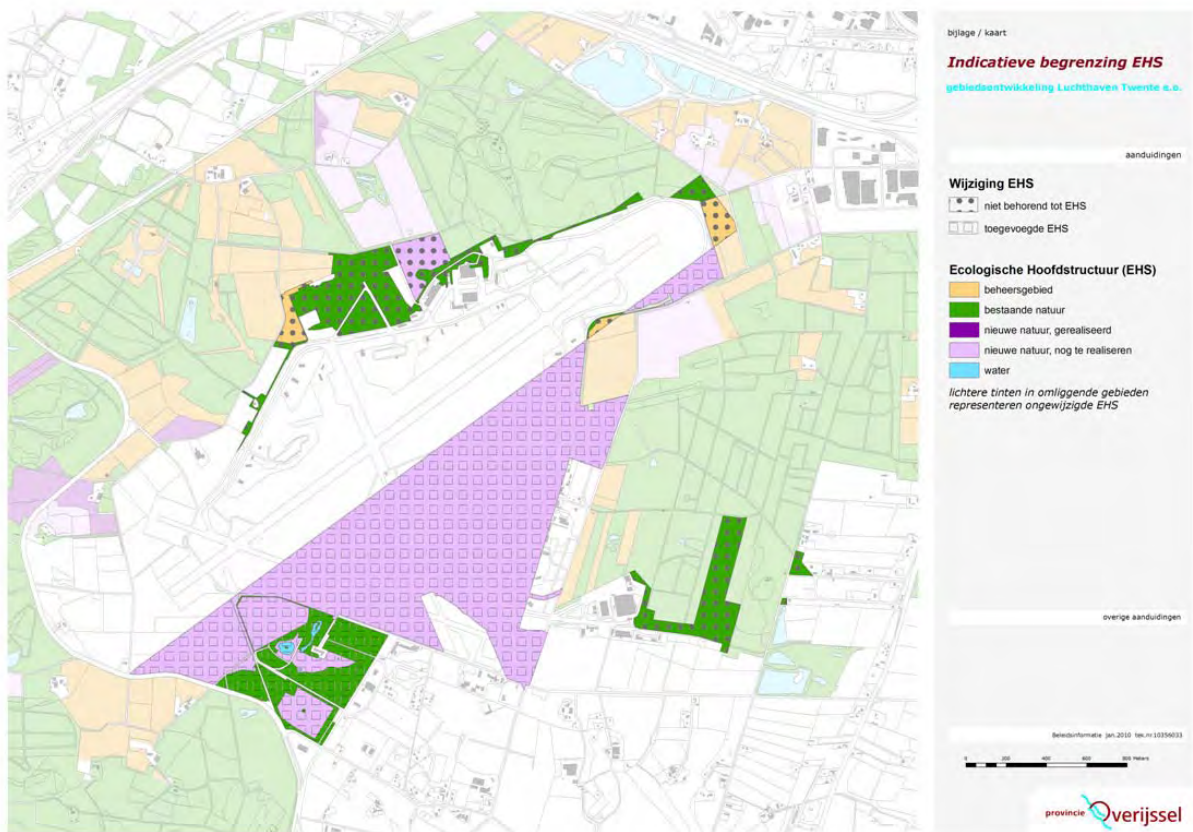
#### 4.1.1 Kwaliteit

De natuurkwaliteit in de nieuw begrensde EHS zal bestaan uit een afwisseling van natuurlijke beken en de daarbij behorende schraalgraslanden, (lokaal) natte heide, bloemrijk grasland en bos.

Om deze kwaliteit mogelijk te maken zal het gebied heringericht worden. De inrichtingsmaatregelen zullen bestaan uit het verwijderen van de drainage, plaatselijk saneren van de bodemvervuiling en herstel van de beeklopen. Bij het maken van het inrichtingsplan zullen de bestaande natuurwaarden zoveel mogelijk in het ontwerp worden gehandhaafd. Door jarenlang natuurgericht beheer zijn de huidige graslanden op het luchtvaartterrein zeer bloemrijk en herbergen zij tal van zeldzame planten.

#### 4.1.2 Beheer en toegankelijkheid

De gekozen inrichtingvariant gaat uit van EHS, gecombineerd met extensieve vormen van recreatie. Op deze wijze wordt het gebied voor omwonenden en andere bezoekers eenvoudig en vrij toegankelijk en is het daarmee niet alleen een impuls voor de vrijetijdseconomie maar draagt het eveneens bij aan het sociaal flankerende beleid. Om zowel de toegankelijkheid als de beoogde hoge natuurkwaliteit te kunnen garanderen is het nodig om het eigendom en beheer van dit gebied samen met de aanliggende natuurgebieden op de Lonnekerberg en de landgoederen bij Driene en het Holthuis goed op elkaar af te stemmen.



### 4.1.3 Waarborg uitvoering

De opname in de EHS betekent dat – overeenkomstig de verordening in het op te stellen bestemmingsplan – een planologisch regime wordt opgenomen dat is gericht op ontwikkeling en bescherming van de Ecologische Hoofdstructuur. In

2013 zullen de gronden worden aangekocht en zal conform een op te stellen inrichtingsplan met de inrichting worden gestart. In het bestemmingsplan zullen de gronden conform onze provinciale verordening een op de EHS afgestemde bestemming moeten krijgen.

Ook buiten de EHS zijn bos en natuurgebieden aanwezig die bijdragen aan de essentiële gebiedskenmerken. Ook die gebieden krijgen een adequate bestemming gericht op behoud en ontwikkelingsmogelijkheden.

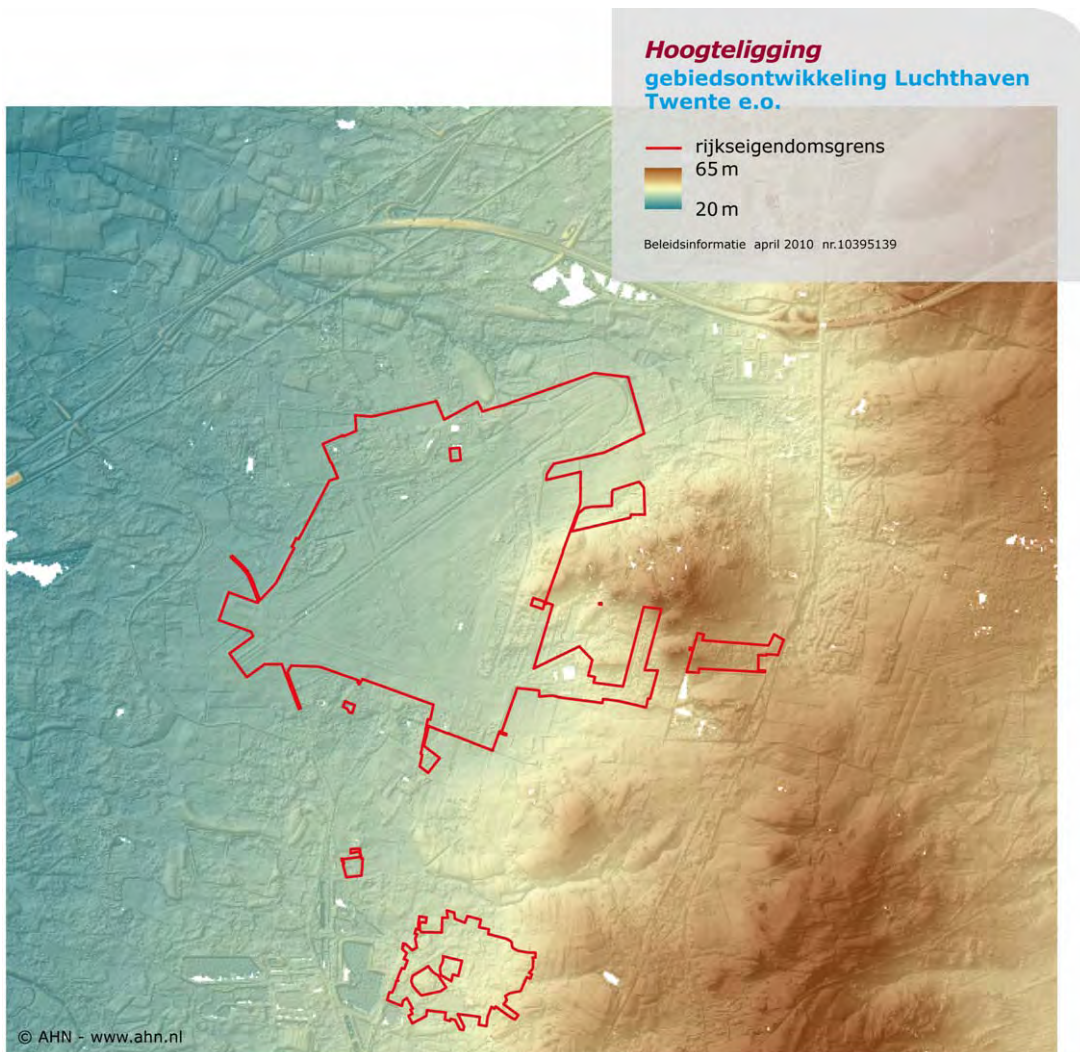
#### **Conclusie**

Met de beoogde gebiedsontwikkeling zal een forse impuls gegeven worden aan een robuuste invulling van de Groene en Blauwe hoofdstructuur in het gebied, in de vorm van de uitbreiding van de EHS. De uitbreiding wordt gecombineerd met beekherstel en leidt daarmee ook tot een substantiële verbetering van de wateropgave en verbetering van de recreatieve beleving van het gebied. De aanleg van de EHS zal van meet af aan worden opgepakt.



**Centrale ambitie:**

De gebiedsontwikkeling van de luchthaven moet leiden tot een verbetering van de veerkracht en een meer natuurlijk watersysteem.



## 5.1 Huidige situatie watersysteem

Het gebied van de luchthaven Twente ligt op de westelijke flank van de stuwwal Oldenzaal. Bovenstaand kaartje toont de hoogteopbouw van het gebied en de omgeving.

De helling van het gebied leidt tot een oostwest-gerichte stroming van zowel grond- als oppervlaktewater. De opbouw van de ondergrond is gelaagd. Slecht doorlatende lagen beperken de diepte van

het watervoerende pakket. Dat betekent dat op diverse plaatsen van nature vochtige situaties voorkomen en dat neerslag relatief snel wordt afgevoerd naar het oppervlaktewater. Er komen zowel situaties voor van kwel als van inzijging.

De flank van de stuwwal is van nature een zone waar beken ontspringen. In dit gebied liggen de bronnen van de Jufferbeek, Hesbeek, Blankenbellsbeek en Leutinkbeek. Het stroomgebied

van de Jufferbeek, een relatief klein noordelijk deel van het gebied van de luchthaven, is onderdeel van het stroomgebied van de Deurningerbeek. De Deurningerbeek stroomt nu nog uit in de Lolee en de Wendel (voorheen Stadsregge), maar zal in de toekomst afwateren via de Doorbraak op de Laaglandregge. Het overgrote, zuidelijke deel ligt in het stroomgebied van de Koppelleiding, die afwatert op de Omloopleiding en verder in de Woolderbinnenbeek en BerflobEEK, met pieklozingen in het Twentekanaal.

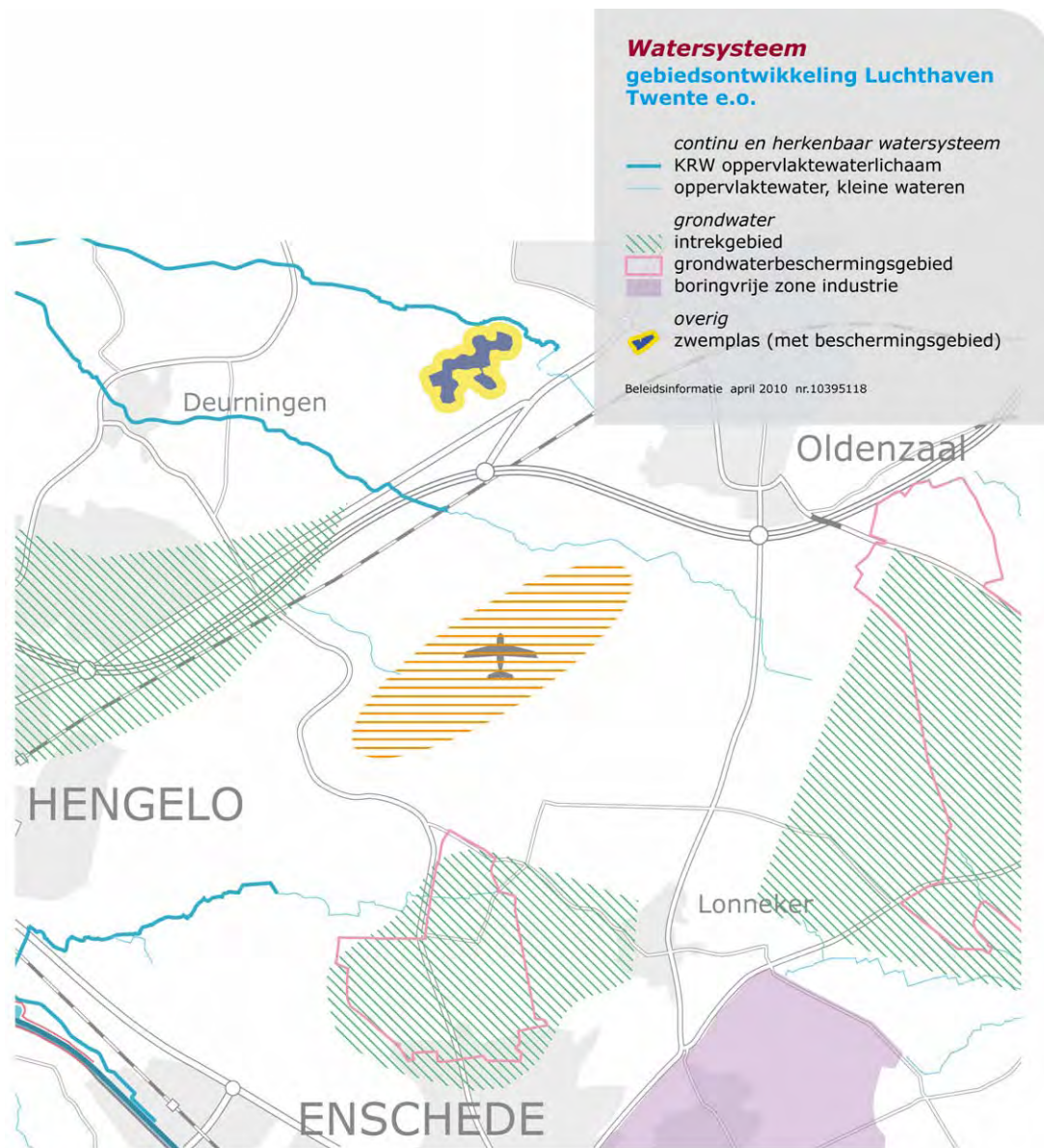
De ontwikkeling van de vliegbasis heeft in het verleden geleid tot ingrijpende veranderingen van het watersysteem. Diverse beken die het terrein in oost-westelijke richting doorsneden zijn als het ware doorgesneden; de bron en bovenloop is gescheiden van de benedenloop. Een groot deel van het terrein is verhard, waarbij een deel van de waterlopen is gedempt. Om het terrein voldoende droog te houden is het gehele verharde gebied gedraineerd. Dit drainagesysteem is door een gescheiden rioleringsysteem aangesloten op watergangen aan de noord- en noordwestzijde van de luchthaven.

De afvoer van de drainage vindt plaats op stroomafwaarts gelegen beeksystemen.

Omdat hemelwater vanaf het verharde deel eveneens op deze beeksystemen wordt geloosd (gescheiden rioelstelsel), kan er sprake zijn van enige verontreiniging van deze wateren met stoffen die meegevoerd zijn vanaf bijvoorbeeld de start- en landingsbaan. Op het terrein van de vliegbasis komt verspreid bodemverontreiniging voor.

Het afkoppelen van bron/bovenlopen van de benedenlopen en het draineren van het terrein leidde tot een versnelde afvoer van neerslag in vergelijking met de oorspronkelijke situatie. De oorspronkelijke, relatief natuurlijke situatie is op het terrein van de vliegbasis omgevormd tot een geheel kunstmatige waterafvoer. Dit heeft geleid tot een vermindering van de veerkracht van het watersysteem. Mogelijk is nader onderzoek nodig om na te gaan welk deel van de drainage verwijderd kan worden en tegen welke kosten. Onder de grote landingsbaan blijft de drainage gehandhaafd.

Op het terrein van de luchthaven komen geen waterlopen voor die zijn aangewezen als KRW-waterlichaam (Kaderrichtlijn Water). Wel kent het gebied enkele zogenaamde waardevolle kleine wateren: de Jufferbeek en de Hesbeek. Deze bovenlopen zijn belangrijk als voedingsbron van de benedenstreams gelegen waterlichamen.



## 5.2 Waterbeleid Omgevingsvisie

Het waterbeleid van de provincie Overijssel is opgenomen in de Omgevingsvisie. Voor de gebiedsontwikkeling van de luchthaven Twente en omgeving is het volgende van belang.

In algemene zin is het streven erop gericht om de veerkracht van het watersysteem te herstellen en te vergroten, afvoerpieken tegen te gaan en om een meer natuurlijk watersysteem te bevorderen. Om verdroging tegen te gaan wordt bevorderd dat water langer in het systeem wordt vastgehouden en dat infiltratie in het grondwatersysteem toeneemt, zodat meer water beschikbaar wordt gehouden voor droge perioden. Voor bovenlopen van beken is

het beleid van de Omgevingsvisie gericht op een ontwikkeling naar een compleet en meer natuurlijk watersysteem.

Brongebieden en bovenlopen bieden aantrekkelijke kwaliteiten voor omwonenden en recreanten. In de stadsrandzone kunnen natuurlijke beeksystemen een welkome aanvulling vormen op de kwaliteit van het stedelijk uitloopgebied.

### 5.2.1 Uitwerking waterbeleid voor de gebiedsontwikkeling

De gebiedsontwikkeling van de luchthaven Twente en omgeving leidt tot een verbetering van de veerkracht en een meer natuurlijk

watersysteem. Dit is geheel in lijn met de doelstellingen van de Omgevingsvisie.

In een deel van het terrein van de vliegbasis zal de drainage worden verwijderd. Dit leidt tot een minder snelle afvoer van neerslag en tot herstel van vochtige omstandigheden die bijdragen aan het realiseren van de EHS in het zuidoostelijk deel van het gebied. In het kader van het inrichtingsplan dat wordt opgesteld, zal in detail worden onderzocht welk deel van de drainage afgekoppeld kan worden. Onder de landingsbaan blijft de drainage in ieder geval gehandhaafd.

De beoogde uitbreiding van het bebouwde gebied aan de noordzijde van de landingsbaan zal waterneutraal moeten worden uitgevoerd; hemelwater moet worden afgekoppeld en een eventuele uitbreiding van de drainage zal gepaard moeten gaan met retentievoorzieningen om te voorkomen dat water versneld wordt afgevoerd. De afvoer zal via een hersteld beekstelsysteem plaatsvinden op het stroomgebied van de bovenbeschreven Koppelleiding.

Herstel van het beekstelsysteem draagt tevens bij aan de gebruikskwaliteit van dit gebied, dat tegen de stadsrand van Enschede en Hengelo is gelegen. Tevens

kunnen de Hengelose stadsbeken een langere periode watervoerend zijn.

#### *Uitvoeringsaspecten*

De financiering van het beekherstel krijgt gestalte via de totale exploitatieopzet.

### **Zuidkamp en Overmaat**

In het gebied Zuidkamp is extensieve woningbouw geprojecteerd. Een gebied van ruim 43 ha wordt herontwikkeld tot een groen en hoogwaardig woongebied, waarbij de bestaande groen- en wegenstructuur grotendeels wordt ingepast. In dit plandeel is de realisatie van ca. 150 woningen voorzien, overeenkomend met 3 – 4 woningen per ha. Het gebied Zuidkamp ligt voor ongeveer de helft in het grondwaterbeschermingsgebied van de drinkwaterwinning Weerseloseweg. Het gebied ligt volledig in het intrekgebied van deze waterwinning.

Het gebied Overmaat ligt geheel in het grondwaterbeschermingsgebied en intrekgebied. In dit deelgebied is een beperkte aanpassing van de reeds aanwezige woonfunctie voorzien. Deze winning zal naar verwachting op korte termijn worden beëindigd. Een besluit hierover zal naar verwachting in 2012 worden genomen, in samenhang met de besluitvorming over een alternatieve winning in Twente. Tot dat moment is het reguliere grondwaterbeschermingsbeleid van toepassing.

Zuidkamp en Overmaat



#### **Locaties Zuidkamp (groot) en Overmaat (klein)**

In het grondwaterbeschermingsbeleid van de provincie Overijssel is dit gebied gety-

peerd als een 'grondwaterbeschermingsgebied met een stedelijke functie'.

Wanneer het gaat om nieuwe stedelijke ontwikkelingen zijn daarop, op grond van de

Omgevingsverordening, de volgende voorwaarden van toepassing:

- In het grondwaterbeschermingsgebied zijn nieuwe functies toegestaan, mits deze functies voldoen aan de eis van een goede ruimtelijke ordening en aan het 'stap vooruit'-principe (art. 2.13.7).
- In het intrekgebied kunnen nieuwe, grotere of grootschalige risicovolle functies worden toegestaan mits deze functie voldoet aan de eis van een goede ruimtelijke ordening en het 'stand still'-principe (art. 2.13.8).

Het 'stap vooruit'-principe houdt in dat nieuwe functies een minder zware belasting van en risico voor de kwaliteit van het grondwater veroorzaken dan de huidige, voorafgaande functie.

Voor het omliggende gebied van Zuidkamp, het Vaneker, heeft de gemeente Enschede in het kader van een beoogde woningbouwontwikkeling een geohydrologisch onderzoek laten uitvoeren (Iwaco, 2001). Uit het onderzoek blijkt dat nieuwe woningbouw in lage dichtheden (2 – 5 won/ha) minder risico oplevert voor de

grondwaterkwaliteit dan het daar vigerende agrarische gebruik, zodat van een stap vooruit kan worden gesproken. Op grond daarvan heeft de provincie ingestemd met de ontwikkeling van woningbouw in het Vaneker binnen het grondwaterbeschermingsgebied/ intrekgebied.

Van de locatie Zuidkamp, die door 't Vaneker wordt omsloten, wordt een deel agrarisch gebruikt. Diverse boeren in de omgeving maken gebruik van de daar liggende landbouwpercelen. Daarnaast vinden er allerlei potentieel vervuilende activiteiten plaats binnen de bestemming Defensierrein (autowerkplaatsen, opslag van materieel, zeer grote parkeerplaatsen et cetera).

Voor de locatie Zuidkamp wordt extensieve woningbouw geprojecteerd, (3 – 4 won/ha) zodat ook voor deze locatie mag worden verondersteld dat er sprake is van een stap vooruit die past binnen de voorwaarden van de Omgevingsverordening. In het kader van de bestemmingsplanvoorbereiding zal hier verder invulling aan worden gegeven. Voor de ontwikkelingen in het gebied Overmaat gelden overeenkomstige argumenten en aanpak.

### **Conclusie**

Vanuit de optiek van het watersysteem biedt de beoogde gebiedsontwikkeling vele voordelen.

Het ongedaan maken van een deel van de intensieve drainage onder het terrein en het opnieuw gestalte geven aan een beekstelsysteem betekent een verbetering van de veerkracht van het watersysteem, een minder snelle afvoer van neerslag en het vergroten van de belevingskwaliteit van het gebied. In combinatie met het toevoegen van areaal aan de EHS biedt dit tevens kansen voor het realiseren van natte natuur en het verminderen van de verdroging.





**Centrale ambitie:**

Ondersteuning en versterking van een vitale en zichzelf vernieuwende regionale economie door de realisering van een levensvatbare luchthaven met bijbehorende voorzieningen.

## 6.1 Economische ontwikkeling en werkgelegenheid in de regio Twente

De economie van de regio wordt nu nog gekenmerkt door een grote vertegenwoordiging van industriële bedrijvigheid. Dit zijn voornamelijk kleine en middelgrote ondernemingen, maar in het gebied zijn ook diverse grote industriële bedrijven gevestigd, zoals Koninklijke Ten Cate, Thales, Siemens en Stork. De tendens is echter dat ook in Twente het aandeel van de werkgelegenheid in de commerciële en niet-commerciële dienstverlening toeneemt.

Vergeleken met het landelijke gemiddelde zal de industriële sector in Twente voorlopig nog bovengemiddeld vertegenwoordigd blijven. Deze industriële werkgelegenheid kan op termijn alleen voor de regio worden behouden als de bedrijven in staat zijn te concurreren op de wereldwijde markt. Vernieuwing van producten, processen en markten is voor deze bedrijven daarom essentieel. De voorwaarden daarvoor zijn gunstig. Twente vormt een van de belangrijkste kennis- en innovatieclusters van Nederland. Vanuit internationaal perspectief is de ligging gunstig en vormt Twente voor diverse economische segmenten een aantrekkelijk alternatief voor de ruimtedruk van bijvoorbeeld de Randstad of de Brabantse Stedenrij.

Twente kent een hoogwaardig en groen investeringsklimaat met een intermediaire ligging op de as tussen de economische kerngebieden de Randstad en het Duitse Ruhrgebied. Kennis- en innovatieclusters in de regio bieden belangrijke aanknopingspunten voor nieuwe (internationale) bedrijvigheid en productiviteitsontwikkeling. Vernieuwende dwarsverbanden tussen ICT, materialen, mechatronica &

onderhoud (M3), de bouwsector en de medische sector vormen belangrijke economische krachten. Twente beschikt in deze sectoren over een aantal internationaal toonaangevende bedrijven. De kwaliteiten van het natuurlijke en culturele woon- en recreatielandschap van Twente versterken verder de reeds gunstige bedrijfsomgeving.

Met de Gebiedsagenda Twente werken provincie, regio en Twentse gemeenten verder aan de kwaliteiten van een internationaal toonaangevende kennisregio. Hierbij zijn de gebiedsontwikkelingen van luchthaven Twente en omgeving, het Kennispark/Universiteit Twente en Hart van Zuid/Centraal Station Twente/WTC van strategisch belang; de zogenaamde 'Innovatiedriehoek'. De onderling complementaire programmatische ontwikkeling van deze projecten vormt de basis voor de sociaaleconomische structuurversterking van Twente. Het aantrekken en langer vasthouden van hoger opgeleiden vormt dan ook een van de belangrijkste uitdagingen voor Twente als kenniseconomie. Dit sluit aan bij de kernambities van het Regionaal Economisch Ontwikkelingsplan (REOP) van de Regio Twente/Netwerkstad. De Innovatiedriehoek moet de ambities van Twente meer volume geven en de realisering ervan bespoedigen. Multimodale bereikbaarheid van de EUREGIO draagt bij aan de ontwikkeling van de regio tot een internationaal toonaangevende kennis- en innovatieregio.

De missie van de gebiedsontwikkeling luchthaven Twente en omstreken, 'inzetten op economische structuurversterking met gelijkwaardige aandacht voor omgeving en duurzaamheid', past geheel in deze lijn van ambities voor Twente. Om die reden zoeken de partners in deze gebiedsontwikkeling naar complementaire programma's en

ontwikkelingsstrategieën met de reeds aanwezige sterke sectoren. Twente is gebaat bij een goede functionele en inhoudelijke samenhang om zodoende de 'unique selling points' van Twente als woon-, werk- en recreatielandschap (Landgoed Twente) verder op de (inter)nationale kaart te zetten. Hieronder wordt nader ingegaan op de samenhangen in de Innovatiedriehoek Twente.

Ondanks de op zich gunstige kenmerken van de regio moet worden geconstateerd dat de economie van Twente nog steeds kwetsbaar is. De mogelijkheden om werkgelegenheid voor laag- en hoogopgeleiden vast te houden c.q. te creëren zijn schaars en de kansen die er zijn moeten waar mogelijk worden benut. Voor de ontwikkeling van economie en werkgelegenheid in Twente kan de hernieuwde ontwikkeling van de luchthaven een belangrijke factor zijn. Het realiseren van de luchthaven is een concrete mogelijkheid tot het realiseren van werkgelegenheid, zowel directe als indirecte werkgelegenheid. De bestaande bedrijven profiteren van de rechtstreekse ontsluiting voor luchttransport voor zowel passagiers als vracht. Voor vestiging van nieuwe bedrijven kan de aanwezigheid van de luchthaven een extra vestigingsfactor zijn. De ervaring leert dat rondom luchthavens dikwijls economische ontwikkeling op gang komt. Ook meer rechtstreeks heeft een luchthaven natuurlijk een direct gevolg voor de werkgelegenheid in Twente. Het Twentse bedrijfsleven heeft zich dan ook in overgrote meerderheid achter een doorstart van de luchthaven geschaard. Ook de Bad Bentheimer Interessengemeinschaft für Handel – Handwerk - Industrie & Gastronomie onderstreept dit standpunt.

De ontwikkeling van de luchthaven zal leiden tot verbreding van de economische basis. In samenhang met de Innovatiedriehoek zien we mogelijkheden tot een versterkend effect op de gehele sociaaleconomische ontwikkeling waardoor er een multiplier-effect ontstaat. De verwachte werkgelegenheidseffecten

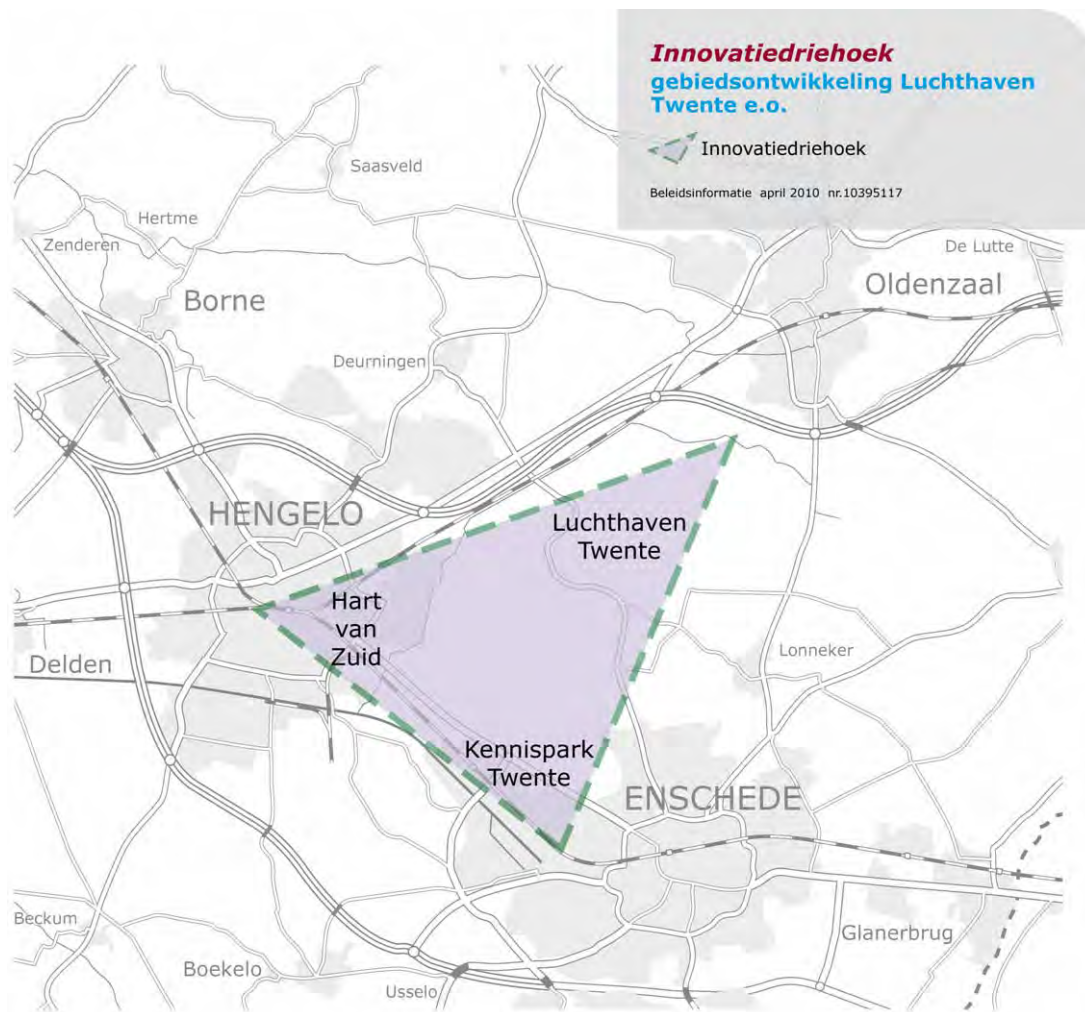
hangen onder andere samen met de te verwachten passagiersaantallen. Uitgaande van een geleidelijke groei naar 1,2 miljoen passagiers en 31.000 ton vracht in 2030 kan het totaal aantal arbeidsplaatsen op ca. 3.300 – 3.400 uitkomen als in het noordelijke gebied aanvullend ondersteunende luchthavenfuncties worden ontwikkeld en/of leisure die qua omvang bij de Twentse schaal past.

In de paragraaf Werkgelegenheidseffecten hieronder worden de cijfers nader uitgesplitst en toegelicht.

## 6.2 Innovatiedriehoek Twente

Zoals hierboven is aangegeven is voor de ontwikkeling van de economische structuur van de regio Twente innovatie een noodzakelijk instrument. Door Rijk, provincie en regio zijn economische programma's opgezet, die deze ontwikkelingen ondersteunen. In de deze programma's ligt de nadruk op open innovatie, waarmee de samenwerking tussen bedrijven wordt gestimuleerd. Daarnaast ligt de nadruk op kennisvalorisatie, waarmee de overdracht van kennis van de Universiteit Twente en de Saxion Hogeschool naar het bedrijfsleven wordt gestimuleerd. Hierdoor ontstaat nieuwe bedrijvigheid in de regio, waarmee de traditionele economische structuur langzaam maar zeker verandert in een kennisgedreven economische structuur.

Een duurzame inbedding van deze nieuwe bedrijvigheid in de regio vraagt ook om ruimtelijke ontwikkeling die moet zorg dragen voor een aantrekkelijk woon- en werkklimaat. In Twente zijn er drie majeure projecten die bijdragen aan deze doelstelling: Kennispark Twente, Hart van Zuid/Centraal Station Twente en gebiedsontwikkeling luchthaven Twente en omgeving. Deze projecten zijn los van elkaar ontwikkeld, maar kunnen niet los van elkaar worden gezien. De projecten kennen ieder hun eigen profiel en eigen dynamiek. Door een samenhangende programmatische aanpak op een aantal specifieke punten zoals profilering, acquisitie en programmering worden deze projecten echter in hun kracht versterkt.



### 6.3 Een programmatische aanpak

In de Innovatiedriehoek staat het realiseren van een aantrekkelijk, internationaal georiënteerd vestigingsklimaat voor de innovatieve maakindustrie centraal. De programmatische aanpak richt zich op het bewerkstelligen van een maximale synergie tussen de projecten. Kern van de aanpak is dat de afzonderlijke projecten zich binnen het eigen profiel in hun eigen tempo blijven ontwikkelen. **Hart van Zuid** is het internationaal stedelijk knooppunt, zowel fysiek via de internationale verbindingen door Centraal Station Twente, als qua internationale bedrijvigheid. De focus ligt op innovatieve bedrijvigheid met een internationale oriëntatie. Voorbeelden van bedrijfsprofielen zijn handelsbedrijven met een focus op hoogwaardige technologie, sales offices van buitenlandse bedrijven, spin-off bedrijvigheid vanuit de maakindustrie en kennisinstellingen met internationale focus. Belangrijke aanjagers hierbij zijn, naast het WTC, internationale bedrijven als Siemens en

Stork Thermeq, toonaangevend in de wereld op het gebied van energietechniek en mechatronica.

De gebiedsontwikkeling van **luchthaven Twente** en omgeving gaat uit van een compacte luchthaven in het groen met daaraan gelieerd platformgebonden en/of luchtvaartgerelateerde bedrijvigheid. Het zwaartepunt daarbij ligt, naast de werkgelegenheid die ontstaat door de handling van passagiers, ook vooral op de ontwikkeling van platformgebonden bedrijvigheid. Te denken valt hierbij aan bedrijven voor vliegtuigonderhoud, logistieke bedrijven en opleidingsinstellingen. Verder biedt de luchthaven de mogelijkheid om Twente ook via de lucht goed te ontsluiten voor andere zakencentra in Europa. Verder biedt de gebiedsontwikkeling rondom de luchthaven kansen voor versterking van de leefomgeving.

Kennisvalorisatie is de belangrijkste drager van het profiel van **Kennispark Twente**. Het richt zich op de ontwikkeling van hoogwaardige werkgelegenheid die een relatie heeft met de Universiteit Twente. Het is een kennisknooppunt met een economische

functie. Gerelateerd aan Universiteit Twente biedt Kennispark Twente een omgeving waarin gestimuleerd wordt om nieuwe bedrijven op te zetten en waar ruimte is en faciliteiten zijn voor kleinere bedrijven om te groeien. Naast het stimuleren van starters wordt gewerkt aan samenwerkingsverbanden met bestaande industrie.

Door met een aantal activiteiten gezamenlijk op te trekken, kunnen de projecten effectiever worden uitgevoerd en is het resultaat meer dan het resultaat van de afzonderlijke projecten. Deze activiteiten vormen samen het programma

**Innovatiedriehoek.** In het programma worden onder andere de volgende activiteiten ondergebracht:

Afstemming met Gebiedsagenda Oost-Nederland, MIRT en daaraan gekoppelde programma's en investeringen.

Gezamenlijke marketing en acquisitie en het bewaken van het profiel.

Fasering van de deelprojecten onderling en in relatie tot de andere projecten in de regio Twente. Hierbij dient de Innovatiedriehoek prioriteit te krijgen boven andere projecten, maar vooral dienen geen initiatieven te worden opgestart die potentieel concurrerend kunnen zijn met de Innovatiedriehoek. Programmering van de ontwikkeling van vastgoed.

Met betrekking tot de verbindingen tussen de drie deelprojecten en voor het tussenliggende gebied een gezamenlijke ambitie voor de ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid vaststellen.

De internationale inbedding in onder andere MONT-verband.

Het opstellen van een integrale visie op de bereikbaarheid van de Innovatiedriehoek. Daarbij moet het om het totale pakket aan infrastructurele maatregelen gaan; dus zowel wegen als OV.

Door de programmatische aanpak zullen de individuele projecten versterkt worden. Dit wordt mede bereikt door consequente keuzes maken. De faciliteiten moeten daar worden ontwikkeld waar ze de grootste waarde toevoegen aan het profiel van het gebied. Dit houdt bijvoorbeeld in dat faciliteiten voor congressen en hospitality worden gerealiseerd in Hart van Zuid en niet bij luchthaven Twente of Kennispark Twente.

De Innovatiedriehoek is van belang voor de hele regio Twente. Het is het kerngebied waar Regio Twente op inzet voor de ontwikkeling van haar innovatieve kenniseconomie. Dit betekent niet dat de innovatieve bedrijvigheid exclusief aan de Innovatiedriehoek is

toebedeeld. Maar het is wel het gebied waar de innovatieve kracht zit en verder versterkt wordt; het werkt als katalysator voor de kenniseconomie. De Innovatiedriehoek hangt onlosmakelijk samen met het bieden van een aantrekkelijke groene leefomgeving, met een goed woonaanbod in de directe nabijheid van interessante (grootstedelijke) voorzieningen. De bedrijven en hun werknemers willen immers naast een goed vestigingsmilieu voor het bedrijf ook een aantrekkelijke woon- en leefomgeving voor de werknemers. En dat biedt Twente.

Het is dan ook voor de Innovatiedriehoek van belang dat het 'hele pakket van Twente' klopt en versterkt wordt. Het creëren van een aantrekkelijk woonaanbod, het versterken van de groene leefomgeving door onder andere 'De Groene Poort' en het bieden van aantrekkelijke toeristische en recreatieve voorzieningen zijn ook versterkend voor de Innovatiedriehoek.

### **Bedrijventerrein**

Op de kaart is op globale wijze de afbakening van het luchthavengebied aan de noordzijde van het gebied weergegeven. Binnen dit luchthavengebied vindt de inpassing plaats van de start- en landingsbaan, met de bijbehorende luchthavenprogramma's als terminal, vrachtloods en brandweer. Het biedt ook ruimte voor de inpassing van de opstelplatformen voor vliegtuigen. Voor de direct daaraan grenzende platformgebonden en luchthavengerelateerde bedrijvigheid met een netto bebouwing van 20 ha en parkeergelegenheid, is een bruto gebied van 60 ha aangegeven. De parkeervoorzieningen (ca. 6.000 plaatsen, ruimtebeslag ca. 15 – 16,2 ha), passende bij een luchthavenontwikkeling voor 1,2 miljoen passagiers, zijn gesitueerd in de nabijheid van de terminal en direct ontsloten vanaf de hoofdverbindingsweg. De ruime gebiedsaanduiding biedt mogelijkheden voor een zorgvuldige landschappelijke inpassing, rekening houdend met de Twentse schaal en kwaliteiten. Gezien het specifieke karakter van dit type bedrijvigheid (luchthavengebonden) is de SER-ladder in die zin doorlopen dat aannemelijk is dat hiervoor in de omgeving geen andere of bestaande locaties gevonden kunnen worden.

### **Leisure**

Aansluitend aan de luchthavengebonden bedrijvigheid is op de plankaart een gebied gearceerd, dat als overgangsgebied wordt aangeduid en waar in de flank van de luchthaven ondersteunende functies als

parkeren en kleinschalige leisure een plek kunnen krijgen. Tot die laatste categorie worden functies gerekend die qua aard, ligging en uiterlijke verschijningsvorm en situering opgaan in en passen bij de Twentse

schaal en gebiedskenmerken. Nadrukkelijk gaat het hier niet om functies die concurrerend zijn met bestaande of te ontwikkelen (binnen)stedelijke functies.

#### *Referentiebeeld leisure*



Dit onderdeel van de ruimtelijke visie ligt voor een klein deel binnen de begrenzing van de Nationaal Landschap Noordoost Twente (NOT). De begrenzing is toentertijd getrokken op basis van de gemeentegrens en niet tot stand gekomen op basis van de te onderscheiden gebiedskenmerken. Het betreffen hier voornamelijk een paar maïskakkers. Het betrokken gebied is ruimtelijk van belang gezien de totale samenhang van het plangebied en de noodzakelijke ontsluiting. Deze feiten en omstandigheden rechtvaardigen de gekozen planontwikkeling binnen het NOT. Bezien zal worden of te zijner tijd de begrenzing nog moet worden aangepast.

#### ***Werkgelegenheidseffecten***

De werkgelegenheidseffecten van een luchthaven met 1,2 miljoen passagiers zijn omvangrijk. In totaal ontstaan er ongeveer 3.300 – 3.400 arbeidsplaatsen waarvan er naar verwachting tussen de 2.600 en 2.700 in Twente komen. Overeenkomstig de eerder geschetste uitgangspunten is hierbij geen rekening gehouden met groot-schalige leisurefuncties op het luchthaven-terrein.

Deze getallen zijn gebaseerd op de volgende werkgelegenheidsberekeningen. Verwacht wordt dat het luchthavenbedrijf zelf werk geeft aan ca. 1.000 directe arbeidsplaatsen (op het luchthaven-terrein aan de noordzijde). Binnen het ruimere gebied van de totale gebiedsontwikkeling luchthaven Twente komen er naar verwachting nog eens ongeveer 1.000-1.100

directe arbeidsplaatsen. Daarnaast komen er naar verwachting 1.300 indirecte arbeidsplaatsen tot ontwikkeling. Samen komt dat uit op ongeveer 3.300 tot 3.400.

De genoemde circa 1.000 directe arbeidsplaatsen op het luchthaven-terrein komen uiteraard in Twente. Ook de andere directe arbeidsplaatsen slaan natuurlijk in Twente neer. Van de 1.300 indirecte arbeidsplaatsen komt naar verwachting ongeveer de helft in Twente terecht. In totaal dus ongeveer 2.600 tot 2.700.

In de aannames bij de in december gepresenteerde structuurvisie waren deze totaalcijfers ongeveer 100 hoger. Het verschil wordt verklaard door het schrappen van de grootschalige leisure. De werkgelegenheid in deze voorziening was geraamd op ongeveer 400 arbeidsplaatsen. Als deze ruimte wordt benut voor leisure die past bij de Twentse schaal en/of ondersteunende luchthavenfuncties, levert dat een werkgelegenheid van ongeveer 300 op.

Er worden zowel nieuwe banen aan de onderkant van de arbeidsmarkt als nieuwe banen aan de bovenkant van de arbeidsmarkt gecreëerd. Hierdoor kunnen er mensen uit een uitkerings situatie worden geholpen en wordt bovendien een bijdrage geleverd aan het vasthouden en aantrekken van middelbaar en hoger opgeleiden.

Voor een luchthaven geldt dat de verhouding bruto-netto werkgelegenheid gunstiger uitpakt dan voor een andere programmatische invulling van het gebied, omdat een luchthaven veel minder verdringing en verplaatsing van werkgelegenheid zal veroorzaken binnen Twente en Overijssel. Er zijn immers geen andere

arbeidsplaatsen op een luchthaven elders in de provincie en eveneens is er geen platform- of luchthavengebonden bedrijvigheid.

**Conclusie**

De ontwikkeling van de luchthaven Twente levert een belangrijke bijdrage aan de regionale werkgelegenheid en de ontwikkeling van de bedrijvigheid. De ontwikkeling vormt een essentieel onderdeel van de innovatiedriehoek. Zij versterkt daarmee de ontwikkelingsmogelijkheden voor grootstedelijke voorzieningen en innovatieve bedrijvigheid. De aansluitende gebiedsontwikkeling geeft een extra impuls aan een goed woon-, leef- en werkklimaat voor de gehele regio.







*Landelijk wonen en werken*

**Centrale ambitie:**

De centrale beleidsambitie voor de ontwikkeling van landelijk wonen en werken geeft invulling aan het principe van zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik en biedt ruimte voor een wervend woon-, werk- en leefklimaat. Behoud en ontwikkeling van de gebiedskenmerken en onder andere cultuurhistorische waarden staan daarbij centraal.

Op diverse plekken rond de voormalige vliegbasis is in de loop van de tijd bebouwing ontstaan ten dienste van de militaire functie van het vliegveld. Het gaat niet alleen om bebouwing die direct gerelateerd is aan de luchtvaartfunctie zoals een terminal, een verkeersstoren, een brandweerkazerne, hangars en shelters, maar ook om bedrijfswoningen, legeringsgebouwen, kantoren, opleidingsfaciliteiten en sportfaciliteiten.

De bebouwing is deels karakteristiek en zelfs van monumentale waarde en daarom het behouden waard. Er is ook sprake van bebouwingspatronen die een bepaalde cultuurhistorische waarde hebben omdat ze de geschiedenis van de luchthaven laten zien. Voor deze bebouwing is het van belang dat daarvoor een nieuwe, passende functie wordt gezocht die het mogelijk maakt om deze cultuurhistorische waarden te behouden en waar mogelijk te versterken. Deze nieuwe functies hebben ook betekenis voor de financiële uitvoerbaarheid van de gebiedsontwikkeling.

Het provinciale beleid laat ook ruimte voor het toevoegen van nieuwe bebouwing (nieuw rood), onder de voorwaarde dat dit in verhouding moet staan tot de extra investeringen die in het gebied worden gedaan in ruimtelijke kwaliteit. Deze ontwikkelingsruimte is in de Omgevingsvisie geïntroduceerd onder de noemer 'Kwaliteitsimpuls Groene Omgeving'. De regeling van de kwaliteitsimpuls doet een beroep op de creativiteit van gemeenten en initiatiefnemers om te zoeken naar mogelijkheden om de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving een forse impuls te geven, binnen de randvoorwaarden die de provincie daarvoor stelt vanuit de gebiedskenmerken. De opgenomen toevoeging van woningen valt binnen de aantallen die de gemeentelijke woonvisie geeft voor toevoeging in het suburbane milieu. Het merendeel van de toe te voegen woningen, namelijk die van het Zuidkamp, maakten al deel uit van de gemeentelijke plannen voor 't Vaneker. Deze zijn al langere tijd verankerd in het gemeentelijk beleid.

In het gebied zijn op diverse plekken bebouwingsconcentraties aanwezig waarvoor inmiddels verkenningen zijn gedaan naar mogelijke nieuwe functies of mogelijkheden voor verdichtingen met behoud en versterking van karakteristieke bebouwing en structuren.

## Overzichtsk kaart locaties



## 7.1 Zuidkamp

Het deelgebied Zuidkamp is ongeveer 45 ha groot, waarvan Defensie 4 tot 5 ha in eigendom houdt voor militaire doeleinden. In het gebied is relatief veel bebouwing aanwezig, waaronder diverse monumentale panden. Het deelgebied vormt de kern van het nieuw te realiseren woongebied 't Vaneker. Dit nieuwe woongebied, waar een zeer hoogwaardig woonmilieu wordt gecreëerd, krijgt een extensief karakter met grote kavels die particulier ontwikkeld worden. In het Zuidkamp wordt hierop aangesloten met een gedifferentieerd aanbod in de top van de markt. Het behoud van inpasbare cultuurhistorische waarden en het hoogwaardige landschap vormen belangrijke randvoorwaarden. De Zuidkampweg vormt een centrale as die een eigen karakter heeft door de monumentale panden die daaraan staan. Deze panden krijgen een woonfunctie of een daarbij passende functie die de instandhouding bevordert. De mogelijkheden om te verdichten zouden gezocht kunnen worden in het realiseren van clusters woningen in de vorm van knoopen of complexen met een gemeenschappelijke buitenruimte. Daarnaast worden de open plekken in het gebied ingevuld met hoogwaardige extensieve bebouwing. Het deelgebied ligt nu al buiten de huidige geluidscontour rond de luchthaven. Verkenningen laten zien dat er ruimte is voor het toevoegen van ongeveer 150 woningen.

## 7.2 Prins Bernhardkamp

Dit deelgebied was in vroegere tijden de plek waar de officieren verbleven. Een restant daarvan is de officiersmess die hier nog staat. Op dit moment staan er nog 4 woningen, maar in het verleden was hier meer bebouwing aanwezig. Het patroon kan hersteld worden door het toevoegen van enkele nieuwe woningen. Voor de bestaande officiersmess wordt gezocht naar een passende nieuwe invulling. Het gebied kan goed ontsloten worden via de Deventerstraat naar de Oldenzaalsestraat. Het deelgebied valt buiten de huidige geluidscontour rond de luchthaven. Verkenningen gaan uit van het toevoegen van ongeveer 15 woningen en het realiseren van een horecavoorziening.

## 7.3 Overmaat

In dit deelgebied is in een kantoorvilla het projectkantoor van Domeinen gevestigd. Het gebied kan goed ontsloten worden van de Weerseloseweg. Er staan voormalige bunkers die de verschijningsvorm van woningen hebben en nu als zodanig worden gebruikt. Het karakter van de villa die oorspronkelijk in een parkachtige setting met vijverpartijen is gebouwd, kan versterkt worden door de huidige aanbouwen te vervangen door bebouwing in de vorm van flankerende bebouwing.

## 7.4 Oostkamp-Oost

In dit deelgebied zijn bunkers aanwezig die op dit moment worden gebruikt voor het rijpen van kazen en hammen en dergelijke. De bunkers hebben een karakteristieke verschijningsvorm die gehandhaafd zou moeten worden. Als toekomstige functie wordt gedacht aan innovatieve bedrijvigheid en toeristisch-recreatieve functies in het verlengde van de huidige raffinage-functie. Een belangrijke voorwaarde is dat de groene setting gehandhaafd blijft en de natuurlijke kwaliteiten in het gebied middels het bestemmingsplan een adequate, op de kwaliteiten afgestemde bestemming krijgen. Daaruit vloeit voort dat de bebouwing slechts beperkt uitgebreid kan worden. Een aanduiding als EHS is dan, in tegenstelling tot het besluit van de gemeenteraad van Enschede, niet opportuun, omdat binnen de EHS het beleid gericht is op inrichting ten behoeve van de natuur. En daarbinnen zijn alleen op de natuurdoelen geënte ontwikkelingen toegestaan.

## 7.5 Oostkamp-West

In dit deelgebied is bebouwing aanwezig die zeer uiteenloopt qua aard en schaal. Zo staat hier een enorme hal (H-11) die zich in principe leent voor grootschalige nieuwe functies zoals een hippisch centrum/manege, sportaccommodatie of evenementengebouw. Er staan langs een centrale as verder diverse gebouwen die op dit moment al een (tijdelijke) bedrijfsfunctie hebben en die in de toekomst ook een bedrijfsbestemming zouden kunnen krijgen. Er lijken beperkt verdichtingsmogelijkheden te zijn in de vorm van bedrijfsgebouwen. Het gebied is goed te ont-

sluiten vanaf de Oldenzaalsestraat via de Oude Deventerweg.

## 7.6 De strip

In dit deelgebied staan diverse gebouwen die in het verleden een functie hadden voor de militaire basis, zoals een verkeersstoren, een brandweerkazerne, shelters en andere bedrijfsgebouwen. Het zal enige creativiteit vergen om voor de aanwezige bebouwing een passende nieuwe functie te vinden. Gelet op de wens om aan de west- en de oostkant groene en blauwe verbindingen te realiseren, is er alleen in het middengebied in principe ruimte voor verdichtingen. De verkenningen die tot dusver zijn verricht komen uit op het realiseren van lichte bedrijvigheid, gezondheidsvoorzieningen (medical park) en enkele woningen op ruime kavels. Daarbij wordt uitgegaan van het toevoegen van ongeveer 10.000 m<sup>2</sup> bedrijfsvloeroppervlak.

## 7.7 Taxibaan

Dit deelgebied wordt gekarakteriseerd door openheid in de vorm van lange zichtlijnen. In eerste instantie is voor dit deelgebied gedacht aan landbouwontwikkelingen. In latere verkenningen is dit omgezet naar het realiseren van zogeheten 'paardenwoningen'. Daarbij geven (gemeenschappelijke) paardenweiden invulling aan de zone die open gehouden zou moeten worden en de woningen zorgen voor begeleiding van de zichtlijnen. Het deelgebied komt buiten de toekomstige geluidscontour te liggen. In de zuidwesthoek van de taxibaan kan op het parkeerterrein van het voormalige zwembad ruimte gevonden worden voor enkele woningen.

Binnen het plangebied is ook ruimte voor de ontwikkeling van een nieuw landgoed. Hiervoor gelden de algemene kaders die zijn opgenomen in het geldende beleid voor nieuwe landgoederen dat opgaat in de Kwaliteitsimpuls Groene Omgeving (openstelling en inrichting).

### **Conclusie**

De voorgestane ontwikkelingen ten aanzien van landelijk wonen en werken geven een positieve impuls aan behoud en versterking van het Twentse landschap en zijn aanvullend voor de ontwikkeling van de luchthaven.





**Centrale ambitie:**

Een vlotte en veilige reis over weg, spoor en per fiets van en naar luchthaven Twente en omgeving.

Goede verbindingen zijn van essentieel belang voor de economische groei en de gebiedsontwikkeling van het plangebied. De gewenste bereikbaarheid wordt onderscheiden in de bereikbaarheid van stedelijke functies met het accent op de ontsluiting en de bereikbaarheid van het buitengebied met het accent op de groene omgeving. Op deze manier wordt het contrast in stand gehouden tussen het dynamische noordelijke deel en het luwe zuidelijke deel van het plangebied.

Verplaatsingen van deur tot deur bestaan steeds meer uit verschillende vervoerswijzen. Goede overstapmogelijkheden tussen weg, openbaar vervoer, per vliegtuig of fiets zijn daarom van belang voor de bereikbaarheid van en naar het plangebied. Wervende alternatieven per openbaar vervoer en de fiets beperken bovendien de negatieve effecten van mobiliteit.





## 8.1 Strategische ligging

In de directe omgeving van het plangebied is de verdere ontwikkeling van de Innovatiedriehoek (en de A-1 zone) van groot belang. Het gaat om de samenhang en ontwikkeling van het Kennispark Twente, Hart van Zuid/Centraal Station Twente en de gebiedsontwikkeling luchthaven Twente e.o. (van nationale betekenis). Deze opgaven vragen om een daarop toegesneden ontsluitingsstructuur. Het plangebied is strategisch gelegen langs de hoofdinfrastructuur voor autoverkeer en openbaar vervoer. De Berlijnlijn verbindt treinreizigers vanuit de Randstad via Overijssel met Duitsland, en de A1 (120 km/uur) verbindt het wegverkeer vanuit de Randstad en Gelderland via Overijssel naar Duitsland. Op beide hoogwaardige verbindingen heeft doorstroming prioriteit voor een optimale bereikbaarheid van de omgeving. De ontsluiting van de luchthaven is gericht op een hoogwaardige aansluiting op beide (inter)nationale hoofdverbindingen voor weg en spoor.

Drie gebiedsontsluitingswegen (80 km/uur) verbinden kernen, bedrijventerreinen en gebieden met bovenlokale verkeersbewegingen in en rond het plangebied met de hoofdinfrastructuur: aan de noordzijde verbindt de Hengelosestraat (N342) het plangebied met de A1 zone; aan de westzijde ontsluit de Vliegveldstraat-Weerseloseweg (N737) Enschede-Noord; aan de oostzijde verbindt de Oldenzaalsestraat (N733) Lonneker en Enschede-West.

Deze wegen met een doorgaande verkeersfunctie voegen zich naar het landschap en zijn van provinciaal belang voor het verbindende openbaar vervoernetwerk met vlotte en frequente busverbindingen naar de stedelijke centra, en voor het kwaliteitsnetwerk goederenvervoer naar bedrijventerreinen van (regionaal) niveau. Het gebied aan de zuidzijde van het voormalige vliegveld wordt ontsloten met vier lanen die aantakken op de oostelijke en westelijke gebiedsontsluitingswegen. Het gaat om de Oude Deventerweg, de Snellenweg, de Vergertweg, de Vliegveldstraat en de doorgaande Braakweg.

## 8.2 Verkeersontwikkeling

De autonome verkeersontwikkeling leidt in de toekomst tot bereikbaarheidsproblemen op de drie gebiedsontsluitingswegen van en naar het plangebied. Ook zonder gebiedsontwikkeling zijn (kruispunt)maatregelen nodig voor een vlotte verkeersafwikkeling. De mobiliteitseffecten van luchthaven en gebiedsontwikkeling komen hier bij, zo blijkt uit een verkeerskundige verkenning. De berekeningen maken gebruik van het 'Regionaal Verkeersmodel 2004, update 2006' waarin ook de mobiliteitseffecten van overige geplande regionale ontwikkelingen zijn opgenomen.

De Vliegveldstraat (N737) ontsluit het dynamische noordelijke plangebied, terwijl de Oldenzaalsestraat (N733) het verkeersluwe gebied ten zuiden van de start- en landingsbaan ontsluit. Doorgaande routes voor fietsverkeer verbinden beide gebieden. Uitwisseling van autoverkeer is niet mogelijk, om functiemenging en ongewenst doorgaand verkeer te voorkomen.

Het wegvak Vliegveldstraat – Weerselosestraat (N737) is de hoofdroute naar het noordelijke plangebied met de luchthaven en daaraan verbonden functies. Dit wegvak is daarom bepalend voor de verkeersafwikkeling van dit gedeelte. Bij ontwikkeling van het plangebied is voorzien in een aantal infrastructurele aanpassingen van het wegvak en de kruispunten om stapsgewijs de capaciteit en doorstroming te verbeteren. Volgens de eerder genoemde verkenning kunnen deze maatregelen de mobiliteitstoename van het dynamische, noordelijke plangebied goed verwerken. Het streefbeeld met deze aanvullende verkeersmaatregelen verbetert de doorstroming aanzienlijk, vergeleken met de autonome ontwikkeling in de huidige verkeerssituatie zonder aanvullende maatregelen.

## 8.3 Autoverkeer

Goede bereikbaarheid van de luchthaven en overige functies door een adequate noordelijke ontsluiting is van essentieel belang voor de gewenste economische ontwikkeling. De verkeersintensieve functies worden aan de noordzijde van het plangebied ontsloten over de Vliegveldstraat (N737). Het streven is deze hoogwaardige hoofdonsluiting op termijn direct

aan te sluiten op de A1. In eerste instantie wordt gebruik gemaakt van de huidige aansluiting bij Hengelo Noord.

Onder verantwoordelijkheid van de regio Twente wordt een visie op de bereikbaarheid ontwikkeld (voor OV en wegbereikbaarheid) inclusief heldere keuzes en oplossingsrichtingen. Dit vormt een belangrijke bouwsteen voor de in het kader van de A1 zone te maken integrale afweging. Een en ander gericht op het maken van een keus voor een passende aansluiting op de A1 op langere termijn. Bij de in dat kader te maken afwegingen zullen onder meer ook betrokken worden een aantal andere regionale ontwikkelingen, zoals de ontsluiting van het Kennispark (UT), de Noorderval Enschede, de ontsluiting van Hengelo-Noord en de alternatieve route van Almelo richting Duitsland waarbij de zone rondom knooppunt Buren bij calamiteiten omzeild kan worden.

De extensieve programma's gericht op kwaliteit van landschap en verblijf in het zuidoosten van het plangebied worden ontsloten vanaf de Oldenzaalsestraat (N733) en de Oude Deventerweg. Op het terrein van het vliegveld rijgt een ringweg rond de start- en landingsbaan alle vliegveldfuncties aan. Taxibanen verbinden start- en landingsbaan met hangars en de huidige terminal. Een stelsel van oprijlanen ontsluit het plangebied voor autoverkeer. Deze oprijlanen voegen zich zoveel mogelijk naar de bestaande wegenstructuur. De lanen zijn onderling niet verbonden, om doorgaand verkeer in het zuidoosten tegen te gaan. De centrale oprijlaan ten noordwesten van de landingsbaan verbindt de Vliegveldstraat (N737) met de noordkant van het plangebied. In het streefbeeld heeft deze parkachtige oprijlaan een profiel van ongelijkvloerse aansluitingen met het spoor, een parallelweg en zondig twee maal twee rijstroken met een groene middenberm. Het huidige profiel van de Vliegveldstraat (N737) wordt stapsgewijs aangepast en afgestemd op de intensiteiten en de beoogde functie van hoofdontsluiting. Het streefbeeld kan op termijn de verwachte verkeersdruk goed verwerken. Naast deze oprijlaan is geen nieuwe doorgaande infrastructuur nodig. Zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik is op deze manier in lijn gebracht met de gewenste bereikbaarheidskwaliteit voor de stedelijke functies en het buitengebied, met een accent op de groene omgeving. Naast de hoofdontsluiting via de Vliegveldstraat (N737) wordt noodzaak,

route en vormgeving van een extra calamiteitenroute onderzocht. Deze route verbindt de noordelijk gelegen bezoekersintensieve functies over het onderliggende wegennet met de aansluiting van de A1 met de Oldenzaalsestraat (N733). De calamiteitenroute krijgt voor het overige verkeer geen doorgaande functie.

Het Prins Bernhardpark, Oostkamp, de vliegveldstrips bij de voormalige verkeerstoren en de paardenwoning sluiten met een stelsel van vertakkende lanen aan via de Oude Deventerweg op de Oldenzaalsestraat (N733). Deze lanen voeren (grotendeels) over voormalige taxibanen en de ringweg. De woonenclaves Zuidkamp en kamp Overmaat kunnen binnen het huidige profiel goed worden ontsloten met de Braakweg en Vargershuizenweg. De centraal gelegen Zuidkampweg wordt een hoogwaardig ingerichte autoluwe/-vrije as midden door het parkachtige woongebied, afgestemd op de bestaande ringvormige ontsluitingsstructuur voor autoverkeer. De locatie van Defensie, ten zuiden van de voormalige vliegveldbasis, blijft ontsloten over de Lonnekerveldweg.

Voor parkeren is in de plannen voldoende ruimte gereserveerd. Bij de luchthaven is voorzien in een regime van betaald parkeren voor hoogwaardige en veilige parkeervoorzieningen. Het versterkt bovendien de aantrekkelijkheid van alternatieve vervoerswijzen van en naar het vliegveld.

## 8.4 Openbaar vervoer

Met snelle, frequente, duurzame, betrouwbare en comfortabele verbindingen vormt het openbaar vervoer een alternatief voor de auto. Vooral op lange afstanden is de trein kansrijk met goede overstapvoorzieningen en een hoogwaardig voor- en natransport. Samen met vervoerders en gemeenten wordt gestreefd naar een hoogwaardige verbinding van de luchthaven en overige functies, met de hoofdinfrastructuur voor het openbaar vervoer naar het stedelijke centrum van Enschede en naar Hengelo, als centraal hoofdstation langs de Berlijnlijn. Voor deze verbindingen is het streven een bereikbaarheidskwaliteit van minimaal twee intercity- en stoptreinen per uur. Hart van Zuid /CS Twente vormt in dit verband het OV-knooppunt. In samenhang met de ontwikkeling van de A1-zone en de OV-visie van de regio Twente is dicht bij de aansluiting met de A1 en het plangebied te zijner tijd een extra voorstadhalte mogelijk met (recreatieve) P+R-voorziening en OV-fiets(kluis)concepten.



De stedelijke busnetwerken zijn cruciaal voor het aansluiten van het stationsgebied en hoogstedelijke functies op luchthaven en overige functies. Bij de inrichting van de ontsluitingsstructuur streven wij naar een hoogwaardige vormgeving met een goede doorstroming voor verbindende buslijnen van en naar de stedelijke netwerken, inclusief goede aansluiting op het fietsnetwerk en veilige stallingvoorzieningen voor de fiets.

## 8.5 Fiets

Locaties met veel herkomst en bestemmingen sluiten met hoogwaardige fietspaden aan op de (knooppunten) van de infrastructuur. Deze vlotte en veilige fietspaden zijn comfortabel en hebben waar mogelijk voorrang. Langs de

Vliegveldstraat-Weerseloseweg (N737) verbindt een hoogwaardig en vrijliggend fietspad het plangebied met de omgeving. De kansen voor OV-fiets(kluis)concepten nemen toe bij de ontwikkeling van een voorstadhalte in de A1-zone. Wegen met een verkeersfunctie worden waar nodig voorzien van vlotte en veilige fietsvoorzieningen. De uitvoeringsvorm, fietsstrook of vrijliggend fietspad, wordt afgestemd op de intensiteiten van het autoverkeer, bijvoorbeeld langs de Oude Deventerweg.

Een fijnmazig en open netwerk van langzame verkeersroutes creëert nieuwe mogelijkheden voor utilitair en recreatief gebruik. Met een aantal strategisch gekozen nieuwe verbindingen wordt het bereik van (recreatieve) fietsroutes aanzienlijk vergroot en is het gebied aan alle kanten goed verankerd in het regionale fietsrouten netwerk. De geïsoleerde ligging van het zuidelijke plangebied wordt hiermee doorbroken. Het samenhangende routenetwerk draagt bij aan de ambitie om de kwaliteit en het aandeel van het (recreatieve) fietsverkeer

te vergroten. Een goed gekozen en hoogwaardige ontsluiting voor autoverkeer voorkomt ongewenst en onnodig doorgaand verkeer in de luwe delen van het plangebied. In deze gebieden krijgen langzaam verkeersroutes een hoge bereikbaarheidskwaliteit: het zuidoosten wordt ontsloten door hergebruik van voormalige taxibanen en delen van weginfrastructuur. Vanuit Zuidkamp ontstaan twee routes naar de Lonnekerberg. Vanaf de Lonnekerberg wordt het mogelijk in zuidwestelijke richting langs het vliegveld naar de Weerseloseweg te fietsen. Aan de noordzijde worden de Seringenberg of 'spottershill' verbonden met de omgeving van Oldenzaal. Aan de zuidzijde verbindt een fiets- en voetpad tussen de oprijlaan en de Oude Postweg het vliegveld en Oldenzaal en omgeving. Deze fietsroutes verbinden de nieuwbouw aan de zuidzijde eveneens met het centrum van Enschede en vice versa.

## 8.6 Inpassing

De ontsluitingsstructuur is afgestemd op het ruimtegebruik in de dynamische en luwe delen van het plangebied. De ontsluiting voegt zich zoveel mogelijk naar bestaande wegen voor een zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik en het minimaliseren van extra infrastructuur door groene gebieden.

Bij de uitwerking van ligging, dimensionering en inpassing van de ontsluitingsstructuur wordt dit ingezet met specifieke aandacht voor de Ecologische Hoofdstructuur en robuuste ecologische verbindingzone door het plangebied. Met de inpassing van infrastructuur willen we de ruimtelijke kwaliteit versterken, in het bijzonder bij de stads- en dorpsranden. Aandachtspunt daarbij is het in stand houden en verbeteren van kruisingen met fiets- en wandelroutes. Het streven naar samenhang tussen weg en omgeving wordt bij de inpassing verbonden aan de gebiedskenmerken en de principes van Duurzaam veilig en kosteneffectiviteit.

### **Conclusie**

Het is essentieel dat de nieuwe burgerluchthaven en overige functies zowel via het openbaar vervoer als per auto goed bereikbaar zijn. Wat betreft het openbaar vervoer zal dat nog verder worden ingevuld in samenwerking met de regio Twente en de gemeenten Hengelo en Enschede. Voor een hoogwaardige ontsluiting van de noordkant van het plangebied moet de capaciteit en de doorstroming van de huidige Vliegveldstraat (N737) worden verbeterd. Onder verantwoordelijkheid van de regio Twente wordt een visie op de bereikbaarheid ontwikkeld (voor OV en wegbereikbaarheid) inclusief heldere keuzes en oplossingsrichtingen. Dit vormt een belangrijke bouwsteen voor de in het kader van de A1 zone te maken integrale afweging. Een en ander gericht op het maken van een keus voor een passende aansluiting op de A1 op langere termijn. De ontwikkeling van een voorstadhalte en P+R- voorziening wordt te zijner tijd niet uitgesloten.

Uit het oogpunt van zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik wordt eerst onderzocht in hoeverre de bestaande infrastructuur kan worden benut c.q. geoptimaliseerd, om zo stapsgewijs aan te kunnen haken bij de hoofdinfrastructuur zoals die in de Omgevingsvisie wordt onderscheiden. Hoe dan ook zullen we de ingrepen tot het hoogst noodzakelijke beperken. Nieuwe doorgaande wegen zijn niet nodig. Hierbij realiseren we ons dat een goede bereikbaarheid van de luchthaven van grote betekenis is voor de exploitatie van de luchthaven. Bij de dimensionering en inpassing van de infrastructuur spelen ook de gebiedskenmerken weer een belangrijke rol. Daarnaast zal in dat kader zoveel mogelijk worden gezocht naar koppelingen met andere doelstellingen. Het combineren van infrastructuur met de realisatie van verbindingen in de EHS of het fietsroutenetwerk zijn hier goede voorbeelden van.



*Milieu, geluid, bodem  
en duurzaamheid*

**Centrale ambitie:**

De centrale beleidsambitie voor het gebied is om het woon- en leefklimaat voor mens, plant en dier een impuls te geven.

## 9.1 Bodemaspecten

In het voorjaar van 2008 is door de gemeente voor de vliegbasis de bodemkwaliteit in kaart gebracht. De grond onder het terrein van de vliegbasis bevat verontreinigingen, zowel vanwege munitie als vanwege stoffen die naar de bodem zijn gelekt of gestort. De algemene bodemkwaliteit van het terrein rondom de vliegbasis kan worden omschreven als een diffuus verontreinigd gebied, waarbij de concentraties voor de bodemgebruikfunctie 'industrie' plaatselijk worden overschreden. De verontreinigende parameters betreffen onder andere PAK en in mindere mate zware metalen. Bomkraters zijn in het verleden veelal opgevuld met divers materiaal zoals puin en ander afval. Daarnaast zijn er ook nog oude funderingen aanwezig bij de luchthaven. Volgens informatie van de gemeente Enschede zijn alle gevallen van ernstige verontreiniging op de vliegbasis in kaart gebracht. Voor deze gevallen geldt een saneringsplicht, die onder de verantwoordelijkheid van het Ministerie van Defensie valt.

Voor het gehele terrein geldt dat Defensie zorg draagt voor sanering tot ten minste het niveau 'industrie' (= huidig gebruik). Daarmee wordt het gebied gedeeltelijk geschikt voor de toekomstige inrichting. Welke saneringsmaatregelen verder nodig zijn (met het oog op gevoeliger functies in het noordelijk deel van het gebied en om de functie natuurontwikkeling en beekherstel te kunnen realiseren) is nog onderwerp van gesprek.

In het zuidoostelijke deel van het gebied, waar de uitbreiding van de EHS en beekherstel zijn geprojecteerd, wordt uitgegaan van een gedifferentieerde sanering. In die delen waar beken worden hersteld of opnieuw gegraven, zal sanering plaatsvinden tot 'Achtergrondwaarde'. Overige delen worden gesaneerd tot de maximale waarde voor industrie, voor zover die waarde

wordt overschreden en de beoogde functie niet wordt belemmerd. In die delen van het noordwestelijke deel, waar vanwege de beoogde functies (openbaar groen, speelvoorzieningen) niet kan worden volstaan met het niveau maximale waarde 'industrie', zal sanering tot het niveau 'wonen' plaatsvinden.

De locatie Zuidkamp zal worden gesaneerd tot het functieniveau 'wonen'. Over de explosievenopruiming zijn nadere afspraken gemaakt met het Rijk.

## 9.2 Geluidsruimte en geluidscontour

De directe omgeving van de luchthaven is relatief extensief bebouwd. Dit betekent dat er betrekkelijk weinig omwonenden zijn die gehinderd zouden kunnen worden door vliegtuiglawaai. De grootste problemen doen zich voor in de wijk Berghuizen in Oldenzaal. Het provinciaal beleid is erop gericht in een zone rond de luchthaven toename van geluidsgevoelige functies te voorkomen. Dit is zowel in het belang van de luchthavenontwikkeling als in het belang van welzijn en gezondheid van (toekomstige) bewoners.

De vergunde militaire geluidscontour voor 35 Ke beslaat een oppervlak van 38,71 km<sup>2</sup>. Grote delen van Oldenzaal en de randen van Hengelo worden op dit moment door deze contour in hun ontwikkelingsmogelijkheden beperkt. Bij de herstart van Twente als burgerluchthaven kan dit oppervlak aanzienlijk worden teruggebracht.

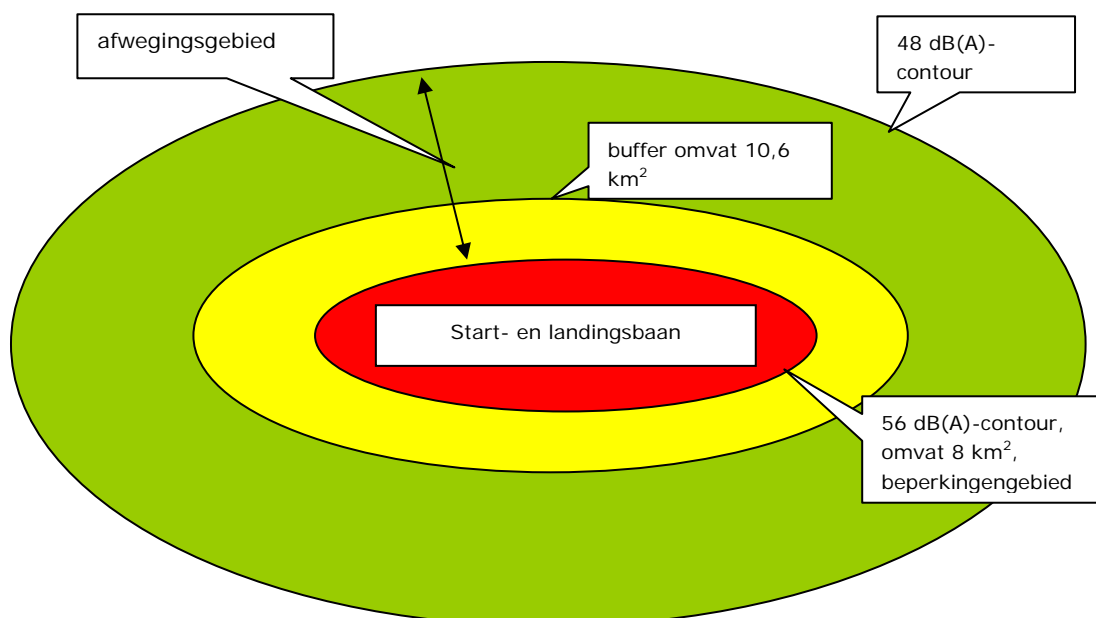
Naar verwachting zal de groei van passagiers die via de luchthaven Twente zullen reizen jaarlijks toenemen, tot ca. 1,2 miljoen passagiers in 2030. Een onzekere factor bij het bepalen van de nieuwe geluidscontour is dat gelet op de Luchtvaartnota vooralsnog rekening gehouden moet worden met een beperkt militair medegebruik. De aard en omvang daarvan zijn niet bekend. We zijn bereid een bijdrage te leveren aan de Alders-tafel - zoals eventuele capaciteitsopvang voor Schiphol en/of militair medegebruik - mits dit enerzijds de exploitatiebaarheid van de luchthaven vergroot en anderzijds het beoogde economische effect niet in de weg

zit. Waar de geluidsruijme van 8 km<sup>2</sup> wordt overschreden, zal de betekenis van de capaciteitsomvang Schiphol of militair medegebruik, voor de economische effecten en exploitbaarheid in relatie tot die extra geluidsruijme opnieuw worden gewogen. Het militair medegebruik zal dus het economisch effect niet in de weg mogen staan en niet leiden tot een structurele overschrijding van de geluidzonerijng.

Uit berekenijngen blijkt dat een contour van 56 dB(A) L<sub>den</sub>, die voor dit voorziene luchthavengebruik rondom de start- en landingsbaan wordt vastgelegd, een oppervlakte kan beslaan van ca. 8 km<sup>2</sup>. Dit gebied wordt wel aangeduid als het beperkingengebied, waarbinnen nieuwbouw van wonijngen en bebouwing

voor andere geluidsgewoelige functies als regel niet is toegestaan (behoudens uitzonderijngen). Deze geluidscoutour zal te zijner tijd op basis van aanvullend onderzoek en van een besluit-MER worden vastgelegd in het Luchthavenbesluit. Voor het nemen van dat besluit is de minister van Verkeer en Waterstaat verantwoordelijk.

In het Luchthavenbesluit zal ook een contour van 48 dB(A) L<sub>den</sub> worden aangegeven. Deze contour geeft de buitengrens van het zogenaamde afwegingsgebied waarbinnen per project of initiatief moet worden nagegaan of dit zich redelijkerwijs verdraagt met de luchthavenontwikkeling, in het bijzonder vanuit oogpunt van geluid en veiligheid.



De provincie vindt het vanwege de belangen van welzijn en volksgezondheid hoogst onwenselijk wanneer zich direct buiten de contour van 56 dB(A) L<sub>den</sub> nieuwe geluidsgewoelige functies zouden ontwikkelen. Daarom wordt rekening gehouden met een buffer binnen het afwegingsgebied met een oppervlakte van 10,6 km<sup>2</sup>, waarbinnen wij nieuwbouw van wonijngen en andere geluidsgewoelige functies als scholen, ziekenhuizen en verpleeginrichtijngen niet mogelijk achten. Van de betreffende gemeenten wordt gevraagd om daarmee in hun beleid rekening te houden. Afhankelijk van de besluiten die het Rijk neemt over de geluidscoutour van de luchthaven, zullen wij zo nodig adequate stappen nemen om

deze contour en in het bijzonder de 10,6 km<sup>2</sup>-buffer in de provinciale verordening te verankeren. Op onderstaande kaart is de 8 km<sup>2</sup>- en de 10,6 km<sup>2</sup>-buffer opgenomen.

### **Oldenzaal**

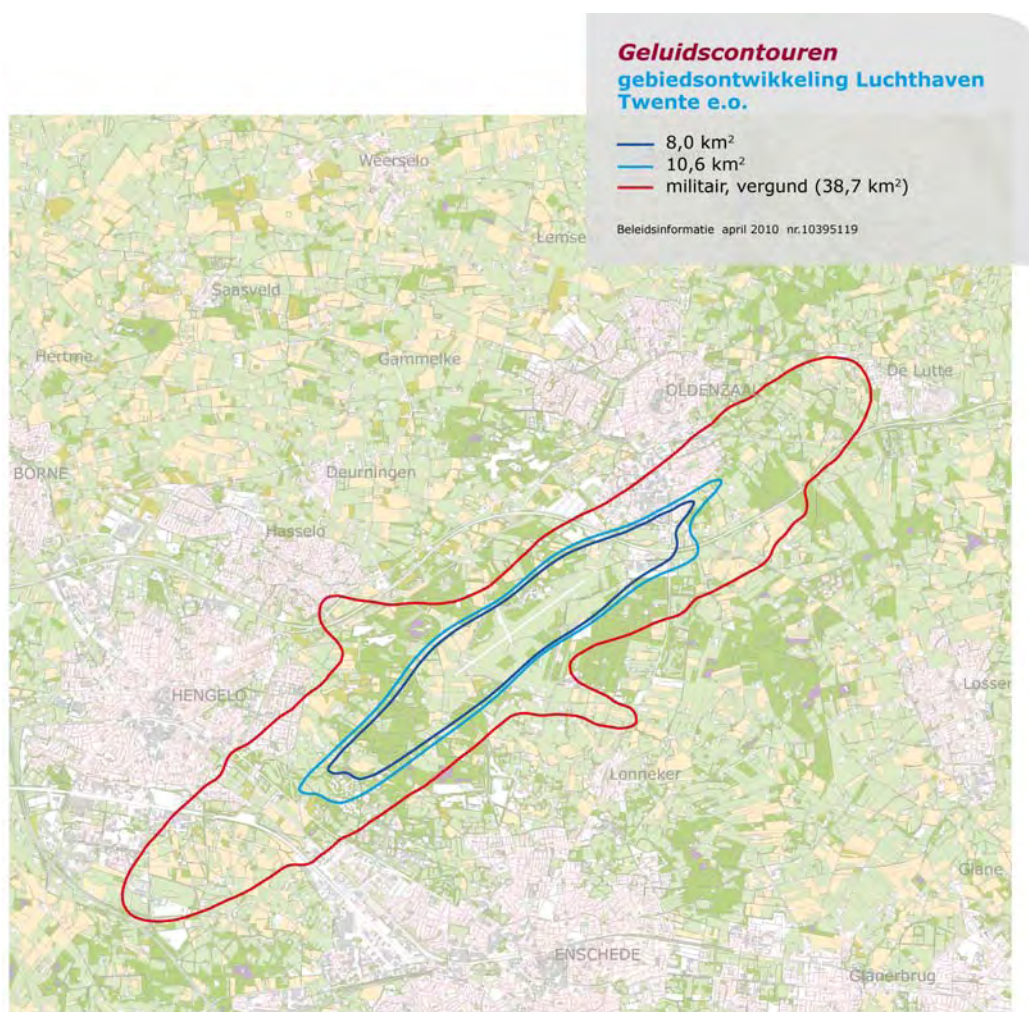
De grootste geluidsoverlast van de luchthaven zal worden ervaren in Oldenzaal-Zuid, vooral bij opstijgende vliegtuigen in oostelijke richting. De geluidscoutour van 8 km<sup>2</sup> en de buffer van 10,6 km<sup>2</sup> vallen deels over de zuidelijke bedrijventerreinen en over de woonwijk Berghuizen. Ontwikkelingsprojecten en herstructureringsprojecten die binnen deze contouren vallen moeten rekening houden met de effecten van de geluidsoverlast; daarbinnen kunnen als regel geen geluidsgewoelige functies

worden gerealiseerd. Een uitzondering geldt voor bestaande geluidsgevoelige functies binnen de contour die worden gemoderniseerd of die worden vervangen door andere. Voor de actuele situatie in Oldenzaal betekent dit dat vrijwel alle projecten uit oogpunt van geluidsbelasting volgens plan kunnen worden gerealiseerd. Dit geldt ook voor de vervanging van een schoolgebouw in Berghuizen-Zuid door woningbouw. Knelpunt blijft alleen de voorgenomen herstructurering van houtbedrijf De Volharding, binnen de geluidscontour van 8 km<sup>2</sup>. Op het terrein van dat bedrijf is woningbouw uit oogpunt van geluidshinder niet mogelijk.

Op dit moment belemmert de militaire geluidscontour in een groot deel van Oldenzaal de ontwikkeling van diverse projecten. Rekening houdend met de voorgenomen luchthavenontwikkeling is deze belemmering onnodig. Wij zullen ons inspannen om in overleg met het Rijk te bezien of, anticiperend op het komende Luchthavenbesluit, ontheffingen voor de projecten binnen de geldende contour

mogelijk zijn.

Naast een geluidscontour voor de nieuwe situatie zal ook een contour voor de externe veiligheidsrisico's berekend en getekend worden. Ook deze maakt deel uit van het Luchthavenbesluit waar de minister van Verkeer en Waterstaat voor verantwoordelijk is. Voor zover op dit moment is te overzien, zullen de ruimtelijke gevolgen van deze externe veiligheidscontour geen beperkingen voor de ontwikkeling van de projecten in Oldenzaal met zich mee brengen.





## **Duurzaamheid**

Mobiliteit is een wezenskenmerk van de postmoderne samenleving. Productieketens van diensten en producten omspannen de gehele wereld. Als Nederland haar welvaartsniveau wil behouden, dan is er geen andere keuze dan inzetten op de onderdelen in de totale keten, met de hoogste toegevoegde waarde en het importeren van andere delen, vaak ook fysiek, just-in-time.

Daarnaast raakt de samenleving ook in sociaal-cultureel opzicht steeds meer verknoot met andere werelddelen; door afkomst, kettingmigratie, banden met familie en vrienden of door de wens andere culturen te beleven. Door de toenemende welvaart in andere delen van de wereld is dit in de toekomst niet langer een voorrecht van burgers uit het noordwestelijk deel van de wereld. Verwacht wordt een toenemende stroom bezoekers uit Azië, Australië, Afrika en Zuid-Amerika naar Europa.

Wanneer het niet lukt om deze verkeersstromen op een veel duurzamer wijze in te richten, dan zal ongetwijfeld een rem gezet moeten worden op mobiliteit met grote effecten op de welvaartsontwikkeling. Duurzame mobiliteit vraagt een grote inzet op technologische en bestuurskundige vernieuwing. Verschillende wegen staan hiervoor open waaronder:  
Het verminderen van onnodige reizigerskilometers.  
Het stimuleren van de per reizigerskilometer meest duurzame vervoersvormen.  
Het door technologische vernieuwing beperken van emissies.  
Het compenseren van onvermijdelijke emissies.

Van alle CO<sub>2</sub>-uitstoot die wereldwijd door de mens wordt veroorzaakt, is 2% afkomstig van luchtvaart. Dit geringe percentage is niet toevallig, gezien het feit dat continue competitie, beperking van het brandstofverbruik (om concurrerend te kunnen blijven) en de aandacht voor veiligheid noopt tot een permanente focus op innovatie. De afgelopen 40 jaar hebben technologische ontwikkelingen er toe geleid dat vliegtuigen gemiddeld 75% minder geluid produceren en 70% minder brandstof per passagier verbruiken. Daardoor is ook de CO<sub>2</sub>-uitstoot van een gemiddeld vliegtuig sinds de jaren '60 met 70% gedaald.

De voortdurende focus op innovatie in de luchtvaartsector en de groeiende aandacht voor duurzaamheid in het algemeen zal de trend naar een stillere en schonere luchtvaart verder doen toenemen. Daarbij komt dat de laatste jaren steeds meer nadruk is komen te liggen op de noodzaak van innovatieve en duurzame ontwikkelingen, gezien de stijging van de brandstofprijzen en het opraken van fossiele brandstoffen.

Bij de opgave voor verdere reductie van CO<sub>2</sub>-uitstoot is stevig inzetten op innovatie essentieel.

Kennisintensieve, innovatieve bedrijvigheid zal dan ook een impuls geven aan het bereiken van een schonere en stillere luchtvaart. De aanwezigheid van de UT/Kennispark en innovatieve bedrijven, zoals bijvoorbeeld Ten Cate en Thales, vormen een goede basis om dat in Twente verder te ontwikkelen.

De ambitie van Twente om van een industriële regio te veranderen naar een regio met innovatieve kenniseconomie biedt kansen voor duurzaamheid. Het Innovatieplatform Twente speelt daarbij een rol. Dit platform is op initiatief van de provincie Overijssel tot stand gekomen. In Innovatieplatform Twente (IPT) zitten vertegenwoordigers uit regionale overheid, onderwijs- en onderzoeksinstituten en ondernemingen. Samen vormen zij de 4 O's. Het Innovatieplatform Twente heeft zorgvuldig onderzoek gedaan naar de kwaliteiten en sterktes van Twente. Vervolgens is tot een gezamenlijke integrale aanpak gekomen: de Twentse Innovatieroute. Hierin staat centraal dat het bestaande innovatieproces bij bedrijfsleven en onderwijs- en onderzoeksinstituten wordt versneld en dat zorg wordt gedragen dat de versnelde innovatie ook resulteert in nieuwe bedrijvigheid en werkgelegenheid. Er kan in dit kader sterk worden ingezet op het aantrekken van innovatieve bedrijvigheid gericht duurzaamheid in relatie met de mogelijkheden die een luchthaven biedt. Als voorbeeld van innovatieve nieuwe bedrijvigheid in relatie tot de luchtvaart kan de overeenkomst gelden die bestuurders van Boeing, Koninklijke Ten Cate NV, Stork Fokker en de Universiteit Twente hebben getekend in juni 2009. Daarin is de oprichting van een nieuw Thermoplastic Composites Research Centre (TPRC) op de Universiteit Twente afgesproken. De belangrijkste reden om gezamenlijk onderzoek te starten naar de technologie van thermoplastische composieten is dat deze materialen nieuwe productie- en assemblageprocessen gaan opleveren die kostenefficiënt zijn en belangrijke milieuvoordelen hebben. Deze

thermoplastische materialen zijn duurzamer dan thermohardende composieten.

Een belangrijke drijfveer om het nieuwe centrum te starten is het toenemende gebruik van thermoplastische materialen in de luchtvaartindustrie: klanten stellen hogere eisen aan producten die lichter zijn, kostenefficiënt en duurzaam. Om te kunnen voldoen aan die nieuwe eisen, is de luchtvaartindustrie voortdurend op zoek naar innovaties die de ontwikkeling van de technologie voor thermoplastische composieten versnellen, en die snelle introductie in de productielijnen mogelijk maken.

Bij luchthaven Twente zal dan ook ingezet moeten worden op de ambitie om uit te groeien tot een voorbeeldstellende luchthaven. De luchthaven moet immers nieuw worden opgebouwd en wordt niet gehinderd door grote investeringen in het accommoderen van vervoersstromen uit het recente verleden. Daarnaast beschikt Twente over de relevante technische en bestuurskundige knowhow en gedrevenheid om dit tot een succes te maken. De duurzame gebiedsontwikkeling van luchthaven Twente en omgeving ontwikkelt zich langs de volgende sporen:

Een luchthaven in Twente beperkt zowel reistijden als reizigerskilometers (zie KBA). In de gebiedsontwikkeling wordt ingezet op de meest compacte vorm van de luchthaven, die het mogelijk maakt een plan te realiseren met groen herstel van bronnen en beken en een aanzienlijke uitbreiding van de EHS.

Door het noordelijk deel van het gebied te blijven bestemmen voor de luchtvaart is hergebruik mogelijk van een zeer groot deel van de aanwezige verharding en het aanwezige vastgoed. Dit is ook het uitgangspunt bij het transformeren van de andere onderdelen van het militaire luchtvaartterrein. Het multimodale knooppunt biedt

mogelijkheden om met milieuvriendelijke vervoersconcepten het verkeer van deur tot deur op de meest vriendelijke wijze af te wikkelen en daarmee de luchthaven ook te positioneren naar de klanten.

Bij de nieuw te ontwikkelen functies op de luchthaven zal goed gekeken moeten worden naar de totale ketens van energie, afval, voedsel en de mogelijkheden van hergebruik, voortbouwend op de ervaringen met de 'Cradle-to-cradle'-aanpak.

Het in reactie op de zienswijzen voorgestelde onderzoek naar hinderbeleving, gezondheidseffecten en monitoren biedt mogelijkheden om Twente ook op bestuurskundig gebied in de luchtvaart als innoverende regio te positioneren, met een grotere betrokkenheid van omwonenden bij het sturen en bewaken van het gewenste maatschappelijke evenwicht tussen mobiliteit en duurzaamheid.

Zoveel mogelijk beperken van geluidshinder en lichthinder bij infrastructuur.

De aanwezigheid van de DPO (Defensie Pijpleiding Organisatie) biedt grote kansen op een milieuvriendelijke aanvoer van brandstoffen voor de luchthaven en mogelijk ook voor andere vervoersvormen. De aanvoer van Jet A1-brandstof voor de luchtvaart per pijp is niet alleen ca. € 300.000,- per jaar voordeliger dan wanneer dit per tankauto geschiedt, het is ook uitermate betrouwbaar en reduceert de uitstoot van CO<sub>2</sub> met ongeveer 25% ofwel met ca. 70.000 ton per jaar. Indien dit systeem ook zou worden ingezet voor de regionale behoefte aan andere brandstoffen zou, onder condities, een reductie van de CO<sub>2</sub>-uitstoot mogelijk zijn van maximaal 670.000 ton.

De implementatie van deze kansen en de voornemens zullen langs verschillende sporen verlopen:

- verkennen van de belangstelling op dit gebied een bijdrage te leveren aan innovatie bij het Twentse bedrijfsleven en de Twentse kennisinstellingen;
- opnemen van duurzaamheid als criterium in de aanbesteding van de luchthaven;
- duurzaamheid verankeren in de aansturing van de gebiedsontwikkeling in de GEM.



**10** *Planbeschrijving en  
ruimtegebruik*

### **Centrale ambitie:**

In de Omgevingsvisie is al de doelstelling geformuleerd om de huidige vliegbasis te transformeren tot een vliegwiel voor een economische sterker en duurzamer Twente. De unieke en centrale ligging in Twente, in combinatie met de specifieke kenmerken van het gebied, vragen om een ontwikkeling die meerwaarde heeft voor de hele regio. De doorstart als burgerluchthaven geeft voor de regio belangrijke sociaaleconomische impulsen. De sociaaleconomische impulsen moeten vanuit de trits welvaart, welzijn en natuurlijke hulpbronnen wel voldoen aan een aantal belangrijke randvoorwaarden die in het voorgaande al nader zijn omschreven. Hierbij wordt ingezoomd op wat van provinciaal belang is en niet hoe op perceelsniveau onderdelen worden ingevuld. Verder is van belang dat het algemene gedachtegoed van de Omgevingsvisie onverkort van toepassing blijft.

Deze centrale ambitie doorvertaald naar het plangebied betekent het volgende voor de ruimtelijke invulling.

### **Geluid**

De doorstart als burgerluchthaven betekent een forse inperking van de geluidscontour zoals die nu geldt op basis van het militair gebruik. De huidige contour met een totale oppervlakte van circa 38 km<sup>2</sup> wordt teruggebracht tot 8 km<sup>2</sup>. Daarbuiten is er een buffer tot 10,6 km<sup>2</sup> waarbinnen nieuwe woningbouw wordt vermeden. Deze contouren bieden de mogelijkheid om te groeien naar een luchthaven waarvan per jaar 1,2 miljoen passagiers (met mogelijkheid van enige groei) gebruik kunnen maken, naast de activiteiten op het gebied van vrachtvervoer en general aviation. Waar de geluidsruimte van 8 km<sup>2</sup> structureel wordt overschreden, zal de betekenis van capaciteitsomvang Schiphol of militair medegebruik voor de economische effecten en exploitbaarheid in relatie tot die extra geluidsruimte opnieuw worden gewogen.

Het terugleggen van de geluidscontour in deze omvang biedt kansen voor de sociaal-economische ontwikkeling in de regio. Locaties die voorheen niet in ontwikkeling gebracht konden worden, kunnen nu wel worden ontwikkeld. Voor de enkele potentiële ontwikkellocaties die nu binnen de voorgestane geluidscontouren liggen wordt een oplossing gezocht.

### **Natuur en water**

In de gebiedsontwikkeling is, ten opzichte van de nu de geldende Omgevingsvisie, voorzien in een substantiële uitbreiding van de Groene en Blauwe hoofdstructuur. Die uitbreiding is geprojecteerd aan de zuidkant van het gebied. Het betreft hier een uitbreiding van de EHS van 170 ha,

dat als majeur gebied kan worden aangeduid. Aan de noordkant is, gezien het grootste maatschappelijke belang, een klein deel van de Groene en Blauwe hoofdstructuur komen te vervallen. Dit verlies wordt aan de zuidkant gecompenseerd.

Voor de inrichting en het beheer van dit gebied zal een beheersplan worden opgesteld dat aansluit bij de gebiedskenmerken van deze locatie en de omliggende gebieden. De waterhuishoudkundige situatie is van dien aard dat beekherstel noodzakelijk is. Beekherstel kan op een goede manier gecombineerd worden met de natuurdoelen op deze plek. Dit betekent dat de wateropgave en de natuuropgave op een adequate manier met elkaar in verbinding worden gebracht. De concrete begrenzing op detailniveau zal uiteindelijk conform de verordening door Gedeputeerde Staten worden vastgesteld.

Gekozen wordt om per direct te starten met de realisatie van de Groene en Blauwe hoofdstructuur. De gekozen inrichtingsvariant gaat uit van EHS, gecombineerd met extensieve vormen van recreatie. Op deze manier wordt het gebied voor omwonenden en andere bezoekers eenvoudig en vrij toegankelijk. Daarmee is het niet alleen een impuls voor de vrijetijdseconomie maar draagt het ook bij aan het sociaal flankerende beleid. Dit alles met een passende zonering die recht doet aan de aanwezige en te realiseren natuurwaarden.

Om de veerkracht van het watersysteem te herstellen zal een deel van de drainage worden verwijderd en het beekstelsysteem in aangepaste vorm worden gereconstrueerd. Dat leidt tot een minder snelle afvoer van neerslag, vergroot de belevingskwaliteit van het gebied en draagt bij aan het ontwikkelen van de natuurkwaliteit in de EHS.

### **Bedrijvigheid**

De luchthaven maakt deel uit van de Innovatiedriehoek (Hart van Zuid/CS Twente, Kennispark Twente en gebiedsontwikkeling luchthaven

Twente e.o.). De programmatische afstemming binnen deze driehoek betekent dat bij de luchthaven alleen de daaraan gebonden noodzakelijke bedrijfsgebouwen en andere voorzieningen op- en ingericht kunnen worden. Die bebouwing mag alleen worden gesitueerd aan de noordkant van de start- en landingsbaan. Hier wordt ruimte geboden aan:

- het realiseren en/of exploiteren van een luchthaven (gebouwen, terreinen luchtzijdige infrastructuur;
- bijbehorende infrastructuur op het terrein zelf zoals parkeervoorzieningen en de weginfrastructuur;
- de direct daarbij gelegen of aansluitende bedrijventerreinen met een maximum van 60 ha bruto en 20 ha netto bebouwing.

Gezien het specifieke karakter van dit type bedrijvigheid (luchthavengebonden) is de SER-ladder in die zin doorlopen dat aannemelijk is dat hiervoor in de omgeving geen andere of bestaande locaties gevonden kunnen worden.

Aansluitend aan de luchthavengebonden bedrijvigheid is op de plankaart een gebied gearceerd, dat als overgangsgebied wordt aangeduid en waar in de flank van de luchthaven ondersteunende functies als parkeren en/of leisure passend bij de Twentse schaal een plek kunnen krijgen. Tot die laatste categorie worden functies gerekend die qua aard, ligging, verschijningsvorm en situering opgaan in en passen bij de Twentse schaal en gebiedskenmerken. Nadrukkelijk gaat het hier niet om functies die concurrerend zijn met bestaande of te ontwikkelen (binnen) stedelijke functies. Het te zijner tijd op te stellen bestemmingsplan zal daaraan getoetst worden. Met name de gebiedskenmerken zullen eisen stellen aan de situering en schaal van de wijze waarop functies en bebouwing zich manifesteren. De schaal van het Twentse landschap is daarbij leidend.

### **Mobiliteit**

Het is essentieel dat de nieuwe burgerluchthaven en overige functies zowel via het openbaar vervoer als per auto goed bereikbaar zijn. Wat betreft het openbaar vervoer zal dat nog verder worden ingevuld in samenwerking met de regio Twente en de gemeenten Hengelo en Enschede. Voor een hoogwaardige ontsluiting van de noordkant van het plangebied moet de capaciteit en doorstroming van de huidige Vliegvelddijkstraat (N737) worden verbeterd.

Onder verantwoordelijkheid van de regio Twente wordt een visie op de bereikbaarheid ontwikkeld (voor OV en wegbereikbaarheid) inclusief heldere keuzes en oplossingsrichtingen. Dit vormt een belangrijke bouwsteen voor de in het kader van de A1 zone te maken integrale afweging. Een en ander gericht op het maken van een keus voor een passende aansluiting op de A1 op langere termijn. De ontwikkeling van een voorstadhalte en P+R voorziening wordt te zijner tijd niet uitgesloten.

Uit het oogpunt van zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik wordt eerst onderzocht in hoeverre de bestaande infrastructuur kan worden benut c.q. geoptimaliseerd. Zo wordt stapsgewijs aangehaakt bij de hoofdinfrastructuur zoals die in de Omgevingsvisie wordt onderscheiden. Hoe dan ook zullen we de ingrepen tot het hoogst noodzakelijke beperken: nieuwe doorgaande wegen zijn niet nodig. Hierbij realiseren we ons dat een goede bereikbaarheid van de luchthaven van grote betekenis is voor de exploitatie van de luchthaven. Bij de dimensionering en inpassing van de infrastructuur spelen ook de gebiedskenmerken weer een belangrijke rol. Daarnaast zal in dat kader zoveel mogelijk worden gezocht naar koppelingen met andere doelstellingen. Het combineren van infrastructuur met de realisatie van verbindingen in de EHS of het fietsroutenetwerk zijn hier goede voorbeelden van.

### **Landelijk wonen en werken**

Mede gerelateerd aan zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik, het bieden van een wervend woon-, werk- en leefklimaat en de ontwikkeling van de gebiedskwaliteiten is er binnen het plangebied ruimte geboden voor landelijk wonen en werken. De verdere invulling zal gecombineerd worden met de kwaliteitsimpuls voor de gebiedsontwikkeling.

### **Duurzaamheid**

Bij de luchthaven Twente wordt ingezet op de ambitie om uit te groeien tot een voorbeeld van een duurzame luchthaven. Niet alle componenten van duurzaamheid zijn te vertalen in ruimtelijke keuzes. Veel onderdelen hebben een sterk operationeel karakter en zijn niet in een bestemmingsplan vast te leggen.

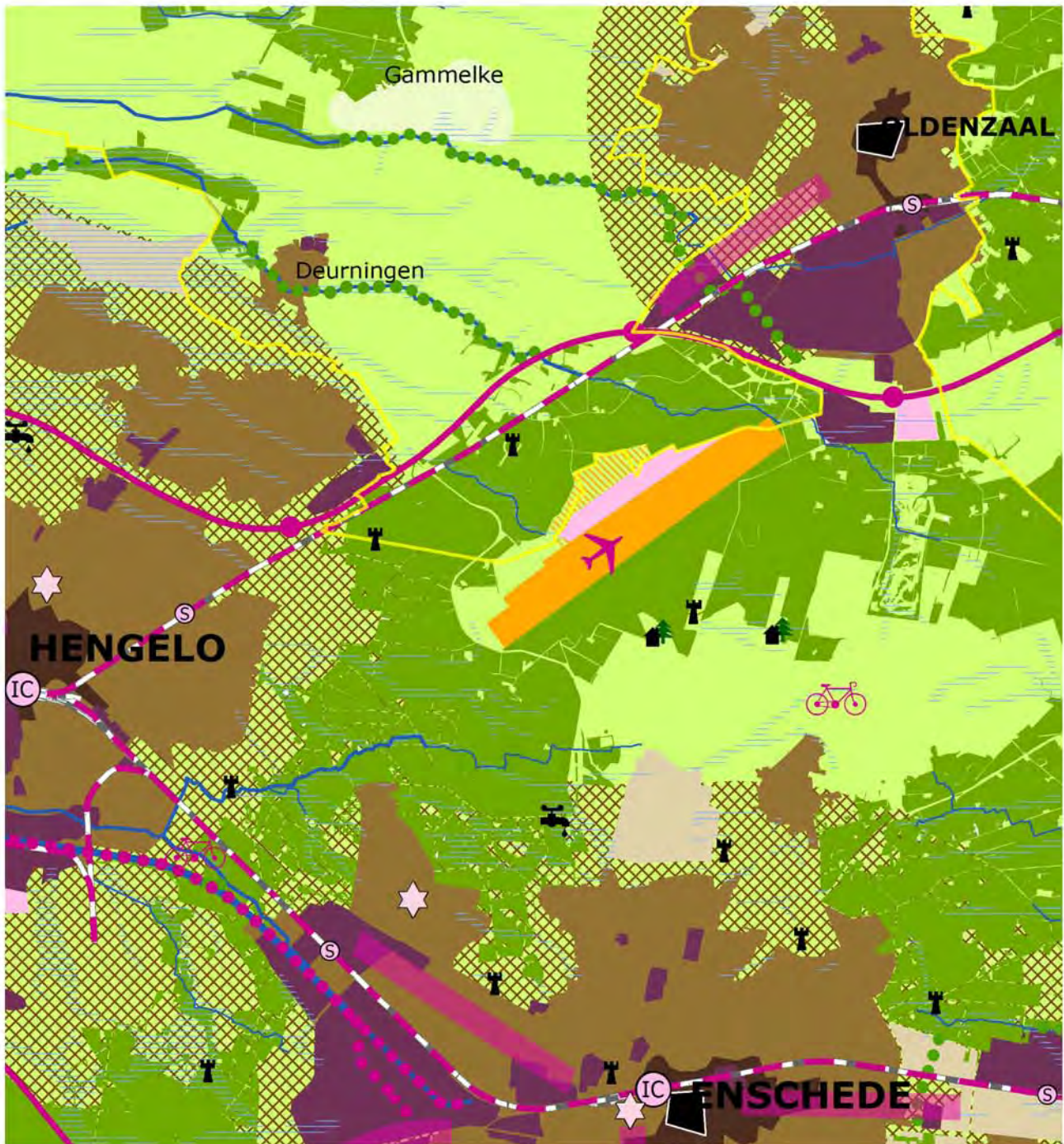
Voor de ontsluiting wordt ingezet op een goede aansluiting op multimodale knooppunten waardoor milieuvriendelijke verkeersconcepten (OV en fiets) mede het verkeer afwikkelen en daarmee de luchthaven positioneren voor klanten. Geluidshinder en lichthinder worden zoveel mogelijk beperkt.

### ***Ruimtelijke kwaliteit***

Naast duurzaamheid is ook ruimtelijke kwaliteit een centraal thema. In het kader van de gebiedsontwikkeling is onder meer ingezet op de meest compacte vorm van de luchthaven, zodat er maximaal ruimte is voor de versterking van een robuuste Groene en Blauwe hoofdstructuur aan de zuidkant. De realisering van de EHS zal worden verbonden met het herstel van het bekensysteem. Conform de SER-ladder wordt ingezet op hergebruik van aanwezige bebouwing en verharding. Daarbij geldt dat hergebruik van bestaande bebouwing en zorgvuldige verdichting ook een bijdrage kan leveren aan het behoud en versterken van de cultuurhistorische waarden.

### ***Kaart Ontwikkelingsperspectieven***

De kaart Ontwikkelingsperspectieven, behorend bij de op 1 juli 2009 vastgestelde Omgevingsvisie, is conform de bovengeschetste beleidsambities gewijzigd. Deze gewijzigde kaart ontwikkelingsperspectieven heeft een op het provinciaal belang geënte abstractie. In de bijlage is een inrichtingsschets opgenomen die een beter beeld geeft van het beoogde eindresultaat, zonder daarbij de suggestie te wekken dat dit ook in detail het eindbeeld zal worden. Het geeft dus een mogelijk perspectief op het eindbeeld.



bijlage/kaart

## Ontwikkelingsperspectieven Omgevingsvisie Overijssel

Behorende bij de ruimtelijke visie Gebiedsontwikkeling luchthaven Twente e.o.

Beleidsinformatie mrt.2010 tek.nr.10296084

### aanduidingen

#### 1. realisatie groene en blauwe hoofdstructuur

- aaneengesloten structuur van natuurgebieden
- zoekgebied robuuste verbindingzone
- zoekgebied ecologische verbindingzone
- continu en herkenbaar watersysteem

#### 2. buitengebied accent productie

- schoonheid van de moderne landbouw
- landbouwonwikkelingsgebied

#### 3. buitengebied accent veelzijdige gebruiksruimte

- mixlandschap

#### bijzondere gebiedscondities benutten

- gebied met landgoederen

#### 4. steden als motor

#### 5. dorpen en kernen als veelzijdige leefmilieus

- breed spectrum woon-, werk- en mixmilieu
- historische kern, binnenstad
- woonwijk
- geplande woonwijk
- bedrijventerrein
- gepland bedrijventerrein
- overgangsgebied: ondersteunende functies luchthaven zoals parkeren en kleinschalige leisure
- glastuinbouw
- luchthaven airside
- landelijk wonen/werken

#### 6. hoofdinfrastructuur: vlot en veilig

- autosnelweg en op- en afrit
- autoweg
- spoorlijn
- vaarweg
- regionaal overslagcentrum
- kansrijke fietsnelweg

#### bijzondere gebiedscondities benutten:

- stadsrandgebied
- kenniscentrum
- stadsas
- stationsgebied

#### overige beleidsaanduidingen

- Nationaal Landschap
- kansrijk zoekgebied windenergie
- buitendijksgebied, beekdal of veenweidegebied
- primair watergebied of waterbergingsgebied
- drinkwaterwinning

0 2 kilometer

provincie Overijssel







*Financiële  
uitvoerbaarheid*

Als basis voor de beoordeling van de financiële uitvoerbaarheid zijn de gegevens uit de business case d.d. 16 juni 2009 (Buca) gebruikt, die ten grondslag hebben gelegen aan de beoordeling van de financiële haalbaarheid van structuurvisie model B. Op basis van die gegevens is voor structuurvisie model B geconcludeerd dat het totaalresultaat van structuurvisie B, inclusief overige onderdelen van de exploitatie (VTM-organisatie, subsidies en resultaat tijdelijk vastgoedbeheer), maar exclusief de luchthaven- en parkeerexploitatie een positief saldo van € 30,4 miljoen NCW 01-01-2009 bedraagt.

Op deze basis zijn de volgende correcties doorgevoerd:

Actualisering en besluiten uit bestuursovereenkomst.

Waar een actueel inzicht bestaat in de omvang van kosten en opbrengsten, zijn deze betrokken bij de beoordeling van de financiële haalbaarheid. Daarbij kan een onderscheid worden gemaakt in wijzigingen die het gevolg zijn van enerzijds de Bestuursovereenkomst die tussen Rijk, provincie en de gemeente

Enschede is gesloten, anderzijds de actualisering van individuele kosten en opbrengstenposten.

Beleidswijzigingen

Als beleidswijzigingen zijn aangemerkt de effecten van besluiten door de provincie en/of de gemeente Enschede op de (grond)exploitatie. Daarbij is een onderscheid gemaakt in: De effecten van de motie van Provinciale Staten, waarin de kaders voor de verdere gebiedsontwikkeling zijn aangegeven. Overige wijzigingen, die ten opzichte van de uitgangspunten van structuurvisie model B in deze uitwerking Omgevingsvisie Onderdeel structuurvisie luchthaven Twente zijn verwerkt.

## 11.1 Programmatische uitgangspunten

*Ruimtegebruik*

Bij de beoordeling van de financiële uitvoerbaarheid zijn op basis van de uitgangspunten van deze ruimtelijke visie de navolgende uitgangspunten gehanteerd.

Ruimtegebruik in ha				
	Bruto	Uitgeefbaar	Infra	Groen/ water
Vliegveld				
• Noord	226.0	212.0	9.0	6.0
• Midden	145.0	4.0	12.0	130.0
• Oost Strip	31.0	8.0	8.0	14.0
• Oost Kamp	25.0	24.0	1.0	0.0
Zuidkamp	42.7	21.6	4.8	16.3
Prins Bernhardkamp	10.4	4.5	1.0	4.9
Kamp Overmaat	1.7	1.5	0.1	0

Tabel Ruimtegebruik

## 11.2 Financieel resultaat

Het totaalresultaat van de in december 2009 besproken structuurvisie (inclusief overige onderdelen van de exploitatie: VTM i.o. organisatie, subsidies en tijdelijk vastgoedbeheer), maar exclusief de luchthaven- en parkeerexploitatie, bedroeg NCW 01-01-2009 € 30,4 miljoen.

---

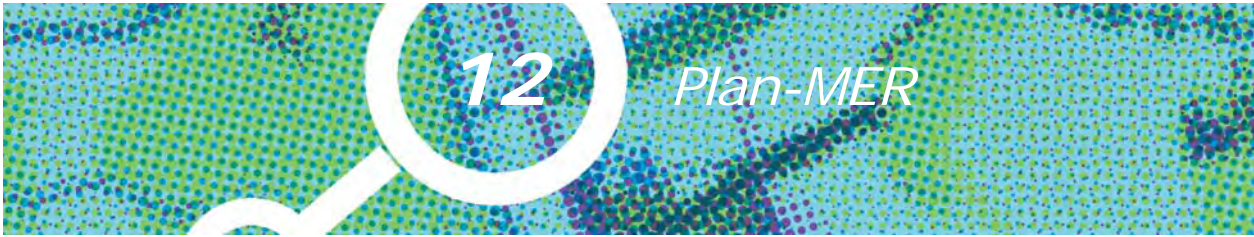
Resultaat grondexploitatie structuurvisie zoals in december 2009 aan Provinciale Staten voorgelegd		+ 30,4
Actualisering en besluiten bestuursovereenkomst		
Bestuursovereenkomst: verwerving, beheer	- 27,9	
Actualisatie	- 2,5	
Totaal na actualisering en bestuursovereenkomst		-0
Beleidswijzigingen		
Motie provincie Overijssel: kleinschalige leisure en versnelde omklap EHS	- 1,8	
Totaal na beleidswijzigingen en actualisering en bestuursovereenkomst		- 1,8
Bijdrage Provinciale Staten n.a.v. versnelde omklap EHS		+ 1,8
Resultaat		- 0,0*

---

De conclusie is dat op basis van de beleidsmatige uitgangspunten de grondexploitatie een negatief saldo krijgt van 1,8 miljoen. Door Provinciale Staten is besloten dat de omklap van de EHS voor haar rekening komt. Met de bijdrage van de Staten wordt de grondexploitatie sluitend. In de grondexploitatie is de A1-zone niet meegenomen.

*\* hierbij is geen rekening gehouden met de uitvoering van de motie van de gemeente Enschede wat betreft Oostkamp-Oost en de invulling van de munitiebunkerstrip.*





## 12.1 Voorgeschiedenis

De voornemens voor de ontwikkeling van het gebied hebben geleid tot het opstellen van een startnotitie voor een milieueffectrapportage, die – na overleg met de betrokken gemeenten en destijds bestaande organisaties van omwonenden en belanghebbenden - in december 2006 door Provinciale Staten is vastgesteld. Deze startnotitie heeft in het voorjaar van 2007 ter inzage gelegen. De ingebrachte zienswijzen en het advies van de commissie voor de milieueffectrapportage hebben ertoe geleid dat in juni 2007 door Provinciale Staten richtlijnen voor de milieueffectrapportage zijn vastgesteld. Hierin is aangegeven dat zowel een gebiedsontwikkeling mét luchthaven als een gebiedsontwikkeling zonder luchthaven (en voor beide een variant met intensief gebruik en een variant met extensief gebruik), in een plan op hoofdlijnen zou moeten worden uitgewerkt. In het plan moeten ook de daarbij te verwachten milieueffecten worden uitgewerkt. Deze uitwerking is in juni 2008 gepresenteerd en ter inzage gelegd, in de vorm van 'vlekkenplannen'. In de rapportage met die uitwerking zijn de bedoelde vier varianten, plus van elke variant een optimalisatie, opgenomen, alsmede een variant die in de loop van 2007-2008 in samenspraak met partijen in het maatschappelijk platform tot stand is gekomen. De mogelijke milieueffecten van deze negen varianten zijn in een milieubeoordeling op hoofdlijnen beschreven. Deze negen varianten en het advies om daaruit twee vlekkenplannen voor nadere uitwerking te kiezen, zijn ter inzage gelegd. Mede op grond van de ingebrachte zienswijzen en het tussentijdse toetsingsadvies van de commissie voor de milieueffectrapportage, hebben Provinciale Staten in oktober 2008 ingestemd met het voorstel om de vlekkenplannen (zonder en met luchthaven) uit te werken tot structuurvisies. Bij de eerder uitgewerkte structuurvisies zijn de mogelijke milieueffecten in beeld gebracht in een volledig plan-MER (met bijlagen). Deze structuurvisies en het plan-MER zijn, met de voorgenomen keuze, in de zomer van 2009 ter inzage gelegd. De in die periode ingediende zienswijzen zijn, conform de wettelijke procedure, aan de commissie voor de milieueffectrapportage doorgeleid. In oktober 2009 is een toetsingsadvies door de commissie voor de milieueffectrapportage uitgebracht. In dat toetsingsadvies constateert

de commissie onder meer dat de essentiële milieuinformatie voor besluitvorming over de gebiedsontwikkeling (voor elk van beide structuurvisies) in de MER en de aanvullende studie naar de 2,4 miljoen passagiers aanwezig is. In het toetsingsadvies zijn verder een aantal aanbevelingen opgenomen voor de verdere uitwerking.

## 12.2 Voorliggend voorstel

De activiteiten die in deze ruimtelijke visie voor het gebied luchthaven Twente en omgeving worden mogelijk gemaakt zijn onderzocht op hun mogelijke effecten op het milieu. De beschrijving is te vinden in het plan-MER dat in juni 2009 is vastgesteld, bij de toen vastgestelde voorstellen voor de structuurvisies. Ten opzichte van deze plan-MER zijn de volgende wijzigingen relevant:

1. De ontwikkeling van de EHS aan de zuidoostkant van het luchthaventerrein gaat op kortere termijn en dus al in 2013 van start.
2. Wat de leisurefunctie betreft wordt aan de noordkant gekozen voor het beperken tot leisure die qua omvang bij de Twentse schaal past.
3. Het terugbrengen van de geluidscontour van 10,6 km naar 8 km<sup>2</sup>.
4. Het openhouden van de mogelijkheid van militair medegebruik.

Met betrekking tot de mogelijke effecten op het milieu merken wij hierover het volgende op:

- Ad1: de mogelijke effecten op het milieu zullen door deze wijziging positiever worden beoordeeld.
- Ad2: de mogelijke effecten op het milieu zullen door deze wijziging positiever worden beoordeeld.
- Ad3: de mogelijke effecten op het milieu zullen door deze wijziging positiever worden beoordeeld.
- Ad 4: voor zover op dit moment valt te overzien zal het militair medegebruik beperkt en tijdelijk van aard zijn. Militair medegebruik is mogelijk voor zover dit het economisch effect niet in de weg staat en dit geen structurele overschrijding van de geluidzone tot gevolg heeft. De effecten daarvan zijn beschreven én de beperking daarvan als bedoeld onder c, met als conclusie dat op het niveau van plan-MER voor het openhouden van de mogelijkheid van militair medegebruik geen wezenlijk andere beoordeling kan worden gegeven.

Voor de overige onderdelen geldt dat de activiteiten die in deze uitwerking van de Omgevings-

visie mogelijk worden gemaakt van geringere omvang zullen zijn dan wat in het plan-MER is meegenomen. Dat betekent dat de mogelijke negatieve effecten op het milieu voor deze onderdelen geringer zullen zijn.

Voor de goede orde merken wij op dat voor de uitwerking van een luchthavenbesluit en van andere onderdelen het opstellen van een besluit-MER aan de orde zal zijn.







13

*De reactienota*

In de Reactienota zijn de reacties gebundeld die zijn ingediend op de gezamenlijk vast te stellen structuurvisie die in de zomer van 2009 ter visie is gelegd. Deze reacties zijn van commentaar voorzien en zijn door de gemeente Enschede betrokken bij de vaststelling van structuurvisie. Bij de voorbereiding van de provinciale ruimtelijke visie op de gebiedsontwikkeling luchthaven Twente en omgeving is gebruik gemaakt van dat materiaal (zie hoofdstuk 1).

De Reactienota is voor een groot deel nog actueel, ook voor de inhoud van de Ruimtelijke visie luchthaven Twente en omgeving. Op de hieronder genoemde thema's is er in de Ruimtelijke visie sprake van een andere invulling of van andere keuzes. Per thema is die andere invulling of keuze aangegeven.

### 13.1 Leisure

Pagina 14-15, 38, 41, 42, 54, 89, 97-99, 102, 109, 121 en 129.

In afwijking van de op deze bladzijden gegeven reacties is het uitgangspunt in de Uitwerking Omgevingsvisie dat er geen sprake zal zijn van grootschalige leisurefuncties in het gebied. Wel wordt ruimte gezien voor leisurefuncties die qua omvang passen bij de Twentse schaal.

Leisure zal geen deel gaan uitmaken van de tender voor de ontwikkeling van het luchthavengebied. In het kader van de gebiedsontwikkeling in ruimere zin zal nader worden bezien of er leisurefuncties kunnen worden ontwikkeld die zich goed verhouden tot de gebiedskenmerken en de karakteristieken van dit deel van Twente.

### 13.2 Ruimtelijke reservering geluidzone

Pagina 28, 52, 53, 57, 60, 68, 77, 105 en 137.

In afwijking van de hier genoemde ruimtelijke reservering van ca. 11 km<sup>2</sup> (10,6 km<sup>2</sup>) wordt in de Uitwerking Omgevingsvisie uitgegaan van een kleinere reservering. Uit berekeningen blijkt dat een contour van 56 dB(A) L<sub>den</sub> - die voor

dit voorziene luchthavengebruik rondom de start- en landingsbaan wordt vastgelegd - een oppervlakte kan beslaan van ca. 8 km<sup>2</sup>. Dit gebied wordt wel aangeduid als het beperkingengebied, waarbinnen nieuwbouw van woningen en bebouwing voor andere geluidsgevoelige functies als regel niet is toegestaan (behoudens uitzonderingen). Deze geluidscontour zal te zijner tijd op basis van aanvullend onderzoek en van een besluit-MER worden vastgelegd in het Luchthavenbesluit. Voor het nemen van dat besluit is de minister van Verkeer en Waterstaat verantwoordelijk.

In het Luchthavenbesluit zal ook een contour van 48 dB(A) L<sub>den</sub> worden aangegeven. Deze contour geeft de buitengrens van het zogenaamde afwegingsgebied waarbinnen per project of initiatief moet worden nagegaan of dit zich redelijkerwijs verdraagt met de luchthavenontwikkeling, in het bijzonder vanuit oogpunt van geluid en veiligheid. De provincie vindt het vanwege de belangen van welzijn en volksgezondheid hoogst onwenselijk wanneer zich direct buiten de contour van 56 dB(A) L<sub>den</sub> nieuwe geluidsgevoelige functies zouden ontwikkelen. Daarom wordt rekening gehouden met een buffer binnen het afwegingsgebied met een oppervlakte van 10,6 km<sup>2</sup> waarbinnen wij nieuwbouw van woningen en andere geluidsgevoelige functies als scholen, ziekenhuizen en verpleeginrichtingen niet mogelijk achten. De betreffende gemeenten zullen daarmee in hun beleid rekening moeten houden.

### 13.3 Werkgelegenheid

Pagina 37 en 39.

De berekende werkgelegenheidseffecten die in deze reacties aan de orde komen, gaan uit van een aandeel werkgelegenheid in de grootschalige leisure.

In overeenstemming met de eerder geschetste uitgangspunten is hierbij geen rekening gehouden met grootschalige leisurefuncties op het luchthaventerrein. Afhankelijk van de invulling van het gebied aan de noordkant met ondersteunende luchthavenfuncties en/of leisure die qua omvang bij de Twentse schaal past, zal dat een plus geven op de werkgelegenheid waardoor het totaal aantal arbeidsplaatsen in het kader van de gebiedsontwikkeling luchthaven Twente e.o. op ca. 3.300 – 3.400 kan uitkomen.

## 13.4 A1-zone

Pagina 29, 84, 93, 94, 96, 97, 99, 109, 110, 117, 118, 119, 129 en 130.

In aanvulling op, en deels in afwijking van de reacties die op deze bladzijden is gegeven, wordt erop gewezen dat in de Uitwerking Omgevingsvisie geen uitspraak wordt gedaan over de ontwikkeling van de A1-zone tussen de snelweg en het spoor.

Eventuele planontwikkeling voor dit gebied komt aan de orde in het programma voor de A1-zone. Ook eventuele aanpassingen in de infrastructuur in dat gebied komen in dat kader aan de orde.

## 13.5 EHS

Pagina 89-93, 102, 103, 106 en 107.

In aanvulling op de beantwoording van deze reacties kan worden opgemerkt dat de keuze in de Uitwerking Omgevingsvisie voor een versnelde realisering van het luchthavengebied aan de noordzijde ook een versnelde realisering van de EHS aan de zuidzijde betekent. In de uitwerking is aangegeven dat al in 2013 met de realisering van de EHS in dit gebied kan worden begonnen.

## Inrichtingsschets

