

Aan Vliegwiél Twente Maatschappij i.o.
Regentesselaan 2
3818 HJ Amersfoort

Nummer:
Behandeld door: M.Knigge
Bijlage: -
Onderwerp: zienswijze rapport VTM

Dalfsen, 8 juli 2008

Geachte mevrouw/mijnheer,
Hierbij zenden wij u de reactie van Landschap Overijssel en Vereniging Natuurmonumenten op het rapport 'Een vliegwiél voor Twente'.

Het rapport mondt uit in een vijftal adviezen. Wij stemmen in met deze adviezen.

Ondanks dat Advies 4 vooruitblijkt op continuering van de tot dusver succesvolle interactie met maatschappelijke groeperingen, willen wij nu reeds deze reactie gebruiken om een aantal kritische opmerkingen te plaatsen en voorstellen te doen.

- Ten aanzien van Vlekkenplan A zijn wij teleurgesteld over het feit dat in dit plan het TX-model zo slecht is terug te vinden. Met name het groen-blauwe casco – dat in het TXchange-traject het uitgangspunt van de serious gaming was en dat in de TX-finale nog verder werd uitgebouwd is niet herkenbaar in dit vlekkenplan. Doordat het noordelijke 'resortpark' zich te ver naar het oosten uitstrekt, doordat het oostelijke 'wonen' zich te ver naar het noorden uitstrekt en doordat het zuidwestelijke 'economie & leisure' de zuidwestelijke flank van de Lonnekerberg volledig blokkeert, is er in dit vlekkenplan veel te weinig ruimte om tot effectief herstel van het watersysteem te komen en om de Lonnekerberg als onderdeel van de EHS uit zijn isolement te halen. En juist deze beide aspecten – herstel van het watersysteem en versterking van de EHS – zijn het fundament van het TX-model. Deze tekortkoming wordt op schrijnende wijze ook geïllustreerd door de kaartlegenda waarin de termen water en natuur zelfs geheel ontbreken. Het in het vlekkenplan A opgenomen groen is slechts bestemd voor landbouw en het zweefvliegveld. Wij hebben deze ommissie reeds op 27 mei jl. aan u bekend gemaakt, maar nog niet gemerkt dat u iets gedaan heeft om deze verwarrende onduidelijkheid (zeker voor de buitenwacht) ongedaan te maken.
- In hoofdstuk 1 vermeldt u de wens om de 'lange lijnen' zorgvuldig in te passen. Deze wens moet er echter niet toe leiden dat we onszelf als het ware uitleveren aan het instandhouden van de lange startbaan. Welbeschouwd is een dergelijke zichttas van ruim drie kilometer een wezensvreemd element in het Twentse landschap. Nuchter mee

omgaan, dus. Vanuit financiële overwegingen niet meer asfalt en beton slopen dan nodig is, maar ook niet minder!

In de visie wordt ook gesteld dat de multimodale bereikbaarheid van de regio moet worden behouden en versterkt. Wij stemmen hiermee in als tenminste de regio ook Euregionaal wordt gedefinieerd en de luchthaven van Münster en Osnabrück (FMO) als regionale voorziening wordt beschouwd. Verbetering van de verbinding Twente – FMO kan dan tot de doelstellingen van de gebiedsontwikkeling behoren.

- In hoofdstuk 3 beschrijft u dat het vliegveld moest worden ontwaterd en daarom “ werd ontkoppeld van het natuurlijke watersysteem”. Volgens het rapport is het oorspronkelijke bekenstelsel hierdoor aangetast. Volgens ons is het veel erger: het bekenstelsel is grotendeels vernietigd en het gebied is ernstig verdroogd!
Bij de beschrijving van het ‘Landschap Vliegbasis’ wordt gesteld dat het plangebied in “zogeheten jong kampenlandschap” is gelegen, gekenmerkt door grootschaligere landbouwgronden en bossen. Volgens ons klopt deze landschappelijke referentie niet. Uit de kaart van 1848 blijkt dat dit gebied toen overwegend uit natte heide bestond met aan de noordzijde langs de beken een kleinschalig patroon van door houtwallen omgeven weiden en akkers. Het gebied lag op een overgang van verschillende landschapstypen. Deze occupatie – overeenkomend met de traditionele landschapsontwikkeling in grote delen van Twente – is in de 20^e eeuw doorkruist door de grootschalige vormen en processen van het militaire vliegbedrijf. De natuurwaarden die dit gebruik ondanks zichzelf heeft opgeleverd zijn op veel plaatsen niet duurzaam, doordat ze gekoppeld zijn aan een ernstig verdroogde bodem.
- In hoofdstuk 8 wordt beschreven dat “de gebundelde ligging van de A1 en de spoorlijn” goede kansen biedt voor verbetering van de verkeersafwikkeling van het plangebied. Indien hiermee wordt bedoeld de verkeersafwikkeling van het plangebied, herinneren we u aan het feit dat de EHS een massieve barrière vormt tussen het vliegveld en deze infra-corridor. Nieuwe doorsteken in deze robuuste structuur zijn niet bespreekbaar. De natuur in Nederland moet worden versterkt, niet verzwakt; de versnippering moet afnemen, niet toenemen.
- In hoofdstuk 9 wordt verwezen naar de ‘eerste fase globale milieubeoordeling’. Naar onze mening moet deze beoordeling alsnog in het brede overleg worden betrokken. Op grond van cijfers en scores die wij in de presentatie op 27 mei jl. hoorden en die zijn opgenomen in figuur 12.7 hebben wij ernstige twijfels (en in ieder geval vragen) bij deze conclusies. Bijvoorbeeld het feit dat de modellen 4b en 5 gelijk scoren op het onderwerp verkeer en dat bij water deze modellen even slecht scoren op afkoppeling (terwijl 4b een intensief model is en 5 een extensief) en dat in grondwaterkwantiteit model 4b zelfs beter scoort dan 5! Wij achten deze uitkomsten ongeloofwaardig en willen dit in discussie hebben.
- In hoofdstuk 11 worden de vijf modellen beschreven. In feite worden hier negen modellen beschreven. In de bijlagen worden deze modellen geïllustreerd met een kaartbeeld en een oppervlaktespecificatie van de functies. Ons is opgevallen dat de cijfers geen betrouwbaar beeld geven. De optelling van de programma-onderdelen variëren (in hetzelfde plangebied!) van ca. 260 tot 515 ha. Zonder de apart aangegeven oppervlakte ‘nieuw te ontwikkelen natuur’ is de variatie in totaaloppervlakte 215 tot 400 ha. Volgens hoofdstuk 4 is de oppervlakte van het plangebied 414 ha en volgens het resultaat van de TX-finale 428 ha. De eenduidigheid ontbreekt dus geheel en we weten niet hoe deze onduidelijkheid doorwerkt in de prestaties van de modellen en in de MCA.

Met betrekking tot model 5 (d.i. is het bewerkte TM-model) vermeldt de beschrijving dat een groen-blauw raamwerk de drager is. Dit blijkt nauwelijks uit de bijbehorende kaart. Het casco zit verstopt in het programma en de waterfunctie is onvoldoende verwerkt.

Wij willen voorstellen om in dit model de natuur- en waterfunctie (het groen-blauwe casco – 220 ha) expliciet op te nemen. Eventuele dubbelfuncties zijn ondergeschikt aan het casco. In aansluiting op model 5 dient dan ook in het Vlekkenplan A het groen-blauwe casco apart te worden opgenomen. Alleen op die wijze kan worden bereikt dat de natuur- en waterdoelen – die immers centraal staan in het TX-model en daarmee als het ware de maatschappelijke participatie representeren – duidelijk in beeld blijven. Transparantie is toch het kenmerk van VTM?

- Hoofdstuk 13 tenslotte vergelijkt de best scorende modellen, uitgewerkt in de vlekkenplannen A en B. ten aanzien van de vlekkenplannen hebben wij in het begin van onze zienswijze reeds beschreven dat in plan A het groen-blauwe casco slecht is terug te vinden. Het argument dat dit vlekkenplan goed is voor het herstel van het groen-blauwe raamwerk gaat bij deze vormgeving van het plan niet op. De landbouwfunctie die over grote oppervlakte voorkomt in dit vlekkenplan zal volgens ons niet in de vorm van melkveehouderij kunnen worden uitgeoefend. Daarvoor zal het gebied na herstel van de waterhuishouding te nat zijn. Bovendien is het ondenkbaar dat een gebied dat zo schraal is (een zeldzame en waardevolle toestand in ons zwaar bemeste land) voor de gangbare landbouwfunctie bruikbaar moet worden gemaakt door zware mestgiften. Meer voor de hand liggend zou een extensieve veehouderij zijn, die te combineren is met natuurbeheer. In dit vlekkenplan is voorts 45 ha gereserveerd voor het zweefvliegveld. Hiervoor is ongeveer de helft van de lange startbaan bestemd. Deze maten lijken ons zwaar overdreven voor deze functie. Zweefvliegen kan op een grasland- of heidestrook van 800 meter. De functie kan uitstekend worden gesitueerd aan de zuidzijde van het vliegveld. De startbaan kan dan op plaatsen waar beekherstel nodig is, zonder problemen worden opgebroken. Daarnaast biedt dat de mogelijkheid de oude startbaan voor andere openbare functies in te zetten, en voor het publiek beleefbaar en toegankelijk te houden. Tijdens het TXchange proces is bijv. gesuggereerd ook lange stroken zonnepanelen te plaatsen zodat het gebied klimaatneutraal kan worden ontwikkeld.

Ten aanzien van Vlekkenplan B roepen de argumenten en kwaliteiten ook vragen op. Als sterk punt wordt hier genoemd dat het model aansluit bij de wens van veel bewoners en bij initiatieven van onder meer de Twentse ondernemers. Naar onze mening kun je met dit argument zakelijk gezien niet zoveel, het levert geen of onvoldoende rendement op. Deze wens betreft meer de emotionele sfeer. En deze is ook bij plan A buiten beschouwing gelaten.

Dat dit model als tweede scoort in de MCA komt onder meer doordat de concessiewaarde als pm-post is meegenomen. Indien hiervan een kostenpost was gemaakt, was de score ongetwijfeld lager uitgevallen.

Ernstig vinden wij het gegeven dat het werkgelegenheidseffect van dit plan wordt geflatteerd. Tegenover de netto werkgelegenheid van 520 fte van vlekkenplan A lijkt vlekkenplan B de grootste werkgelegenheid te genereren. Als je deze prestatie goed leest, betreft dit echter de bruto werkgelegenheid. Hier worden appels en peren tegenover elkaar gezet! De netto directe werkgelegenheid van plan B is met 430 fte niet alleen veel lager dan die van plan A, maar ook nog lager dan de modellen 2 en 2b.

Het argument dat plan B voldoende scores heeft op landschap, water en natuur kan ons niet overtuigen. De functies water en natuur zijn in dit gebied zeer nauw aan elkaar gekoppeld. Bij plan B worden alle te herstellen beeklopen geblokkeerd door de startbaan. De smalle EHS-flessenhals in het noordoosten en de natte natuur op het landgoed 't Holthuis blijven in dit plan zwaar in het nadeel. Het is voor ons een duidelijke zaak dat een beekloop vlak langs de startbaan geen kans heeft, gezien de ontwateringseisen op een vliegveld. Kortom, de scores van plan B zijn in dit opzicht veel te positief voorgesteld.

Het feit dat de saneringskosten voor plan B € 2,5 miljoen lager uitvallen achten wij discutabel. Voor ons is het niet een gegeven dat de functies landbouw en natuur zwaarder moeten worden gesaneerd dan de functies in vlekkenplan B.

- Tot slot vinden wij het niet correct om de te ontwikkelen natuur in het plangebied te betitelen als 'nieuwe natuur'. Dit is een nauw omschreven begrip uit het rijks- en provinciale natuurbeleid. Van deze Nieuwe Natuur is slechts een beperkte hoeveelheid beschikbaar. Realisering van Nieuwe Natuur in dit gebied zou betekenen dat elders Nieuwe Natuur moet worden weggestreept. Beter is het om consequent de term 'te ontwikkelen natuur' te gebruiken en hiervoor de bekostiging te zoeken binnen de exploitatie van het gebied.

Ondanks al onze opmerkingen vinden wij toch dat er goede stappen zijn gezet in het proces van gebiedsontwikkeling op en om het vliegveldterrein.

Wij zullen met genoegen meewerken aan het vervolgproces.

Met vriendelijke groet,

Voor Landschap Overijssel,
mede namens Vereniging Natuurmonumenten

M.Knigge,
Medewerker Ruimtelijke ontwikkelingen