

Vliegwielen Twente Maatschappij i.o.  
Regentesselaan 2  
3818 HJ Amersfoort

Enschede, 15-07-08

Betreft : reactie op  
'Een Vliegwielen voor Twente'

Geachte heer / mevrouw,

Hierbij doen wij u onze reactie over het genoemde rapport toekomen.

Allereerst willen wij opmerken dat naar onze mening het rapport een goed en uitvoerig overzicht geeft van de stand van zaken bij de omvorming van het vliegveld tot een gebied met een economisch sterker en duurzamer Twente.

Het geeft ook een duidelijk kenschets van de ontwikkelde modellen.

Naast veel waardering voor de inhoud hebben wij ook een aantal opmerkingen die wij u hierbij doen toekomen.

**Algemeen:**

Naar onze mening lijkt het of er zeer gedegen onderzoek is gedaan naar verschillende invullingen van de vrijgekomen defensieterrinen en dat alle belangengroeperingen bij de invulling betrokken zijn geweest. Volgens ons zijn er bij het opstellen van die vlekkenplannen echter toch zoveel dingen veranderd dat het her en der niet meer klopt voor degenen die bij de oorspronkelijke invulling betrokken waren.

Wij herkennen het beeld, dat wij bij de 'serious gaming' hadden van de verschillende functies, niet meer helemaal in de benamingen die in vlekkenplan A genoemd worden. Of in elk geval vrezen we dat buitenstaanders die niet mee hebben gedaan aan het opstellen van de T-Xchange - versie een ander beeld hebben van de bebouwendichtheid, soort groen enz. die wij ons gedacht hadden. Er is kortom te veel op een hoop gegooid wat niet op dezelfde hoop thuishoort. We gaan er hierna bij de bespreking van de vlekkenplannen verder op in.

Ter wille van de overzichtelijkheid zullen we eerst het rapport in volgorde op sommige onderdelen becommentariëren.

**01 Inleiding Achtergronden p.11**

Hier wordt opgemerkt dat het de afgelopen jaren ondanks grote inspanningen onvoldoende gelukt is investeringen van buiten aan te trekken. Dit is geen specifiek gegeven voor Twente maar is min of meer inherent aan de perifere ligging van onze regio.

Het zal buitengewoon moeilijk zijn deze situatie wezenlijk te veranderen. Dit moet dus ook een rol spelen bij het afwegen van grote financiële risico's bij de verschillende alternatieven.

**p. 11 Inleiding Eigen karakter:**

In de tekst wordt heel duidelijk gesteld dat "vrijwel alle ( vastgoed)markten in evenwicht zijn of zelfs een overschot kennen" en dat "een sterker Twente niet gebaat is bij het klakkeloos

volbouwen van dit mooie gebied”. Een heel belangrijke constatering waar de diverse gemeenten goede nota van moeten nemen. Hetzelfde geldt voor de opmerking dat “andere bedrijvigheid het beste kan worden ontwikkeld op het bestaande aanbod aan bedrijventerreinen in Twente of langs de bestaande (Rijks) infrastructuur”.

Maar al te vaak is men in Twente hier van afgeweken en dat heeft gezorgd voor een lappendeken van bedrijventerreinen op allerlei plaatsen, met veel overschot en leegstand.

### **p.12 1.2 Missie en visie**

Als laatste punt van de nieuwe mogelijkheden staat vermeld: “Het bieden van ruimte aan moderne hightech research, ontwikkeling en bedrijvigheid die in zijn bedrijfsvoering voldoet aan de hoge eisen van milieukwaliteit en veiligheid, die aansluiten bij sterke economische clusters in Twente die gebruik maken van de specifieke vestigingscondities in het gebied”. Een alinea die wij graag onderstrepen, maar daarbij zal men heel duidelijk, met name ook fysiek, moeten aansluiten bij het te ontwikkelen Kennispark van de UT. Een versnippering van deze hightech ontwikkeling over het gebied van de huidige vliegbasis zal funest zijn.

### **p.17 05 De economische situatie in Twente**

Aan het eind van deze alinea wordt gesteld dat Twente te kampen heeft met fundamentele problemen w.o. de ‘brain drain’.

Hierbij herhalen wij hetgeen eerder vermeld staat nl. dat dit geen specifiek probleem van Twente is, maar ook dit probleem is gerelateerd aan de randligging in Nederland.

Voor Groningen en Zuid-Limburg geldt dezelfde situatie. Ook daar worden allerlei programma’s opgezet om deze ‘drain’ te stoppen maar de resultaten zijn vergelijkbaar met die van Twente. Zie hiervoor o.a. een artikel in de NRC begin juli 2008.

Men hoeft niet aan doemdenken te gaan doen om het probleem te erkennen maar men moet wel vanuit een realistisch perspectief naar de mogelijkheden kijken.

### **p.17 6.1 Woningmarkt**

Hier wordt gesproken over ‘woonzorgconcepten’ en over een Indisch dorp in een woonzorgcomplex. Naar onze mening horen dit soort concepten en complexen thuis in een stedelijke omgeving en beslist niet in het buitengebied. De tijd van wegstoppen veraf, zonder stedelijke voorzieningen, is al lang voorbij.

### **P 17 6.2. Bedrijfsruimtemarkt**

Kleine bedrijfsunits horen thuis in een bedrijfsverzamelgebouw in een stedelijke omgeving met een menging van wonen en werken.

### **P 17 6.2. Bedrijfsruimtemarkt en kantorenmarkt.**

“Studie wijst uit dat de toekomstige ruimtebehoefte voor bedrijventerreinen in Twente onder de historisch uitgegeven hoeveelheden komt te liggen”.

Een keiharde constatering die bij alle plannen er toe moet leiden dat er geen verplaatsing van bedrijven uit Twente zal optreden als er een nieuw bedrijventerrein op het gebied van de luchthaven wordt gepland.

### **p.18 6.5 Luchtvaartmarkt**

In deze paragraaf wordt de situatie van de luchthaven Twente vergeleken met de Airport Bristol. Voor Twente valt deze vergelijking op een paar belangrijke onderdelen negatief uit. Hieraan kan nog toegevoegd worden de dit jaar sterk opkomende tendens voor het minder gebruiken van regionale luchthavens in Nederland ten gunste van Duitse en Belgische luchthavens. Deze tendens zal voor Twente zonder enige twijfel sterk gaan gelden.

### **P19. Pieken in de delta**

In deze beleidsnota worden zes gebieden in Nederland genoemd. Twente heeft binnen deze gebieden een belangrijke positie als het gaat om research en development, maar naar onze mening zeker geen dominante positie zoals hier vermeld staat.

### **p.21 08 Aansluiting bij projecten elders in Twente**

Wij onderschrijven de tekst van de inleiding volledig. Daarom is het zo belangrijk om ook fysiek sterk aan te sluiten bij het verder te ontwikkelen Kennispark van de UT

### **Vlekkenplannen Algemeen**

Dat het Zuidkamp en Prins Bernhardpark een woonfunctie krijgen staat voor ons niet meer ter discussie.

Alle groeperingen die meegedacht hebben bij T-Xchange vonden dat waterhuishouding, natuur en landschap bepalend zouden moeten zijn voor de invulling van het vliegveld met andere functies. Dat neemt niet weg dat er heel veel andere functies mogelijk zijn, vooral in de bestaande bebouwing. Dit geldt met name voor functies die direct gebaat zijn bij het groen, de rust en de ruimte. De Stichting Alternatieven Vliegveld Twente en de Stichting Lonnekerland hebben daarvoor een prachtige aanzet gegeven.

### **Vlek 'wonen'**

In vlekkenplan A ligt midden in het gebied een grote vlek 'wonen'. Dit zou net zo goed een villawijk kunnen zijn met bijvoorbeeld 4 woningen per ha (voor stedelijke begrippen dus erg groen, maar recreanten zien elke 50 meter nieuwe bebouwing!). De bedoeling van de deelnemers aan T-Xchange was landgoederen van minstens 10(!) ha, de zgn. nieuwe landgoederen van de provincie. De benaming 'wonen' is dus zeer misleidend. Een paardenwoonwijk zou wat dichter bebouwd kunnen zijn, maar dient dan aan te sluiten bij bestaande bebouwing.

Verder is het voor ons de vraag of de verkeersaantrekkende functies niet dicht bij de Weerseloseweg moeten komen te liggen?

Dit zou bereikt kunnen worden door verschuiving van de 'deelvlekken'

### **Vlek 'groen'**

De functie 'natuur' ontbreekt en is ondergebracht bij 'groen', waar ook landbouw onder valt. Nu kunnen boeren best hun steentje bijdragen aan het onderhouden van natuur, maar een landbouwbedrijf dat bereid is naar het vliegveld te verhuizen zal toch een grote bedrijfskavel nodig hebben zonder allerlei belemmerende natuur. Er is zeker ruimte voor een paar zorgboerderijen die diensten leveren voor kleinschalige, milieuvriendelijke landbouw, onderhoud van de natuur en voor recreanten (bijvoorbeeld in de vorm van lichte horeca). Het is voor ons absoluut onvoldoende als de natuur niet meer wordt dan een groene omlijsting van allerlei andere functies. Natuur betekent ook natuurlijke processen en die hebben veel aaneengesloten ruimte nodig. Natuur, herstel van de waterhuishouding en de beeksystemen zijn uitstekend te combineren en zullen elkaar zelfs versterken. Maar bronnen en beken horen voor een goed functioneren wel op de juiste plek gepland te worden, zijn dus niet zomaar ergens in te tekenen waar toevallig tussen andere functies nog wat ruimte over is.

### **Vlekken 'economie en leisure'**

Extensieve vormen van recreatie zoals wandelen en fietsen zijn goed te combineren met natuur, zolang er maar grote, rustige gebieden overblijven. En duisternis en stilte gegarandeerd zijn. Daarbij zouden paden zo min mogelijk verhard moeten worden om de barrièrewerking voor kleine dieren zo klein mogelijk te houden.

Meer intensieve vormen van recreatie kunnen een bescheiden plek krijgen in en rond de bebouwing aan de zuidoostkant, mits ze geen uitstralend effect hebben op de landbouw- en natuurgebieden in de omgeving.

Ook een zweefvliegveld is goed te combineren met natuur. Voor de natuur is het niet nodig de landingsbanen geheel op te breken. Er kunnen spannende nieuwe soorten natuur op het beton ontstaan. Wel zal er voor de beken een beperkte breedte moeten worden afgebroken.

Zorg-, wellness- en researchbedrijven die een duidelijke link hebben met de groene omgeving kunnen een plek krijgen in en om de bebouwing aan de noordwestkant, evenals ateliers/woonwerkeenheden voor ambachtelijke bedrijfjes. Deze laatste hebben misschien geen duidelijke link met de groene omgeving, maar kunnen zeer aantrekkelijk zijn voor bezoekers van het gebied.

Ook is er wat ons betreft ruimte voor een hotel en vakantieaccommodatie voor zorgbehoefteigen.

### **Verkeer**

Autoverkeer is nadelig voor natuur en recreatie. Verschillende functies zijn afhankelijk van een goede ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer. Voor een goede ontsluiting dienen alle functies behalve natuur en water geconcentreerd te worden aan de noordwest- en zuidoostkant. Voor landbouw is ruimte aan de zuidkant.

### **Het vlekkenplan B**

Het vlekkenplan B gaat uit van een situatie met vliegverkeer. Dit achten wij niet reëel: Burgerluchtvaart heeft nog nooit zelfstandig kunnen functioneren in Twente. Bovendien ligt FMO op een uur afstand en kun je met de trein in 2 uur in Schiphol afgeleverd worden zonder hoge parkeerkosten te betalen.

Over dit plan zullen wij dus ook heel weinig zeggen.

Dit plan, hoe weinig realistisch ook naar onze mening, heeft weliswaar een grote concentratie natuur, aansluitend aan de Lonnekerberg, maar de ecologische verbinding tussen de Lonnekerberg en het Holthuis blijft een nauwe, kwetsbare flessenhals. Deze zou verbreed kunnen worden door nieuwe natuur aan te leggen ten koste van de functie economie & leisure.

Voor herstel van de waterhuishouding en de beken is dit model minder geschikt. Wil dit plan voldoende betekenis hebben voor de natuur dan zullen deze onderdelen een betere inpassing in dit plan moeten krijgen.

Namens de Natuur- en Milieuraad Enschede,

W.H.Arends,  
voorzitter