



Kansenkaart voor duurzame gebiedsontwikkeling

Een onderzoek naar de mogelijkheden van een duurzame aanpak van de ontwikkelingsvarianten voor de voormalige vliegbasis Twente

Eindrapportage

26 mei 2009

Dr.ir. Theo de Bruijn
Dr.mr. John van den Hof
Saxion Kenniscentrum Leefomgeving



Inhoudsopgave

1. INLEIDING	2
2. EEN SCHETS VAN HET GEBIED EN DE GEBIEDSONTWIKKELING	3
3. VISIE OP DUURZAAMHEID	7
4. UITVOERING VAN HET PROJECT	9
5. NAAR EEN SAMENHANGEND DUURZAAMHEIDPERSPECTIEF	12
6. CONCLUSIES EN MOGELIJKE VERVOLGSTAPPEN	19
BIJLAGE A: SAXION KENNISCENTRUM LEEFOMGEVING	22
BIJLAGE B: DEELNEMERS BRAINSTORMSESSIE 11 MEI 2009	23
BIJLAGE C: RAPPORT BRAINSTORMSESSIE (LOS BIJGEVOEGD)	24

1. Inleiding

Het Kenniscentrum Leefomgeving van Saxion is door de Vliegwielen Twente Maatschappij i.o. gevraagd een Kansenkaart voor duurzame gebiedsontwikkeling te maken. Deze kansenkaart benoemt de mogelijkheden voor een integrale duurzame gebiedsontwikkeling voor het terrein van de voormalige Defensie luchthaven Twente, vanuit de beide ontwikkelingsvarianten die nu voor liggen.

In de missie van VTM is duurzaamheid als uitgangspunt vastgelegd bij een integrale gebiedsontwikkeling. Het onderhavige project moet hieraan bijdragen door de oplevering van een zogenaamde kansenkaart waarin op geïntegreerde wijze aandacht wordt geschonken aan aspecten als natuurontwikkeling, ecosystemen, waterhuishouding, cultuurhistorie, sociale structuren, economische ontwikkeling, energievoorziening en –gebruik, bouwsystemen en productontwikkeling, bodemsanering, en kennisontwikkeling.

De kansenkaart wordt toegevoegd aan de structuurvisies en dient inzicht te geven in de mogelijkheden voor een duurzame aanpak van beide varianten/vlekkenplannen. De nadruk ligt bij de kansenkaart daarmee niet op het onderscheiden van en daarmee de keuze *tussen* de beide varianten. Veeleer gaat het om het expliciteren van de duurzaamheidskansen binnen de beide alternatieven, zodanig dat duurzaamheid *binnen* iedere variant voluit aandacht kan krijgen. Uiteraard kan wel de invulling van duurzaamheid uiteenlopen voor de beide varianten.

In dit rapport brengen we onze bevindingen samen. Naast de inventarisatie van individuele kansen, is vooral gewerkt aan het identificeren van een samenhangend duurzaamheidsconcept voor beide alternatieven. Hierin omschrijven we zoekrichtingen die de grootste bijdrage aan duurzaamheid kunnen opleveren. Veelal zijn deze zoekrichtingen nog niet gekwantificeerd in beeld gebracht en bijvoorbeeld op haalbaarheid getoetst. Nader onderzoek moet uitwijzen welke kansen daadwerkelijk gerealiseerd kunnen worden. Wel geven we dus de meest veelbelovende richting aan waarin kansen gezocht kunnen worden.

Het rapport is als volgt opgebouwd: In hoofdstuk 2 geven we een beknopte introductie in het gebied en de beide ontwikkelingsvarianten. Vervolgens omschrijven we de duurzaamheidsvisie die is gebruikt (hoofdstuk 3). De uitvoering van het project waarin een brainstormsessie met experts centraal stond, wordt beschreven in hoofdstuk 4. Hoofdstuk 5 vormt het hart van het rapport. Hierin geven we voor beide ontwikkelingsvarianten samenhangende duurzaamheidsperspectieven weer. Hoofdstuk 6 gaat tot slot in op de mogelijke uitvoering en het betrekken van stakeholders bij duurzaamheid.

2. Een schets van het gebied en de gebiedsontwikkeling

Het plangebied van de luchthaven Twente ligt in de driehoek tussen de steden Enschede, Hengelo en Oldenzaal. Het gebied bestaat uit de terreinen van de voormalige vliegbasis Twente. Het beslaat binnen de rijksgrenzen van de voormalige vliegbasis een terrein van 490 hectare. Het plangebied bestaat uit vier delen die verspreid liggen binnen de steden-driehoek. De kern van het plangebied wordt gevormd door de voormalige vliegbasis van een omvang van 414 ha. Hieromheen liggen het Prins Bernardkamp met een omvang van ca. 10 ha, Zuidkamp met een omvang van ca. 43 ha en Kamp Overmaat met een omvang van ca. 2 ha.



Het terrein is omgeven door landgoederen, deels in particulier bezit, deels in bezit van Landschap Overijssel. De ondergrond is gevarieerd maar bestaat overwegend uit zandgronden. Het gebied maakt deel uit van het Twentse stuwwallencomplex en kent daarmee een behoorlijk reliëf. Van oudsher liepen er veel beken door het gebied, maar enkele daarvan zijn verstoord. Het herstel van de bekenstructuur is een belangrijk ingrediënt bij de gebiedsontwikkeling. Het gebied kent naar verwachting weinig archeologische waarden (door verstoringen in het verleden). De bebouwing staat vooral in de genoemde kampen. Het is bebouwing in relatief lage dichtheden. Enkele individuele gebouwen en ensembles van gebouwen zijn benoemd als waardevol. Op het terrein is deels ernstige bodemverontreiniging aangetroffen. Tevens is een deel van het gebied verontreinigd met munitie. Het gebied kent een rijke flora en fauna met verschillende zogenaamde rode lijsters. Met name aan de noordzijde is belangrijke infrastructuur te vinden met de A1 en

de doorgaande spoorlijn naar van Amsterdam naar Duitsland. Het gebied zelf is niet uitgebreid ontsloten. Op het terrein van de voormalige vliegbasis is wel een fijnmazig wegennet aanwezig, alsmede de landingsbaan van 3 km lengte. De voormalige vliegbasis is met een hekwerk afgescheiden van de omgeving. In die omgeving bevindt zich een fijnmazig netwerk van wandel-, fiets- en ruiterspaden.

Het ontwikkelingsproces

Op 31 december 2007 heeft Defensie de militaire vliegbasis Twenthe in Enschede verlaten. Hierdoor is het defensie terrein vrijgekomen. Provincie Overijssel, de gemeente Enschede en het GOB (Gemeenschappelijk Ontwikkelingsbedrijf) namens het Rijk willen in overleg met de betrokken gemeenten van Hengelo, Oldenzaal, Losser en Dinkelland, het waterschap Regge en Dinkelland, de maatschappelijke organisaties en de inwoners een goede herbestemming vinden voor de grond die vrijkomt. Voorop staat dat de ontwikkeling een impuls moet geven aan de economie en werkgelegenheid in de regio. Ook moeten de natuurwaarden versterkt worden. Daartoe hebben Rijk, Provincie Overijssel en Gemeente Enschede samen "Vliegwiel Twente Maatschappij" (VTM) opgericht, een gebiedsontwikkelingsmaatschappij in oprichting. De missie van VTM i.o. is:

"Het transformeren van de huidige vliegbasis tot een vliegwiel voor een economisch sterker en duurzamer Twente".

De beide varianten

VTM heeft in juni 2008 het rapport 'Een vliegwiel voor Twente' gepresenteerd. In dit rapport adviseert VTM om van de oorspronkelijk negen werkmodellen twee vlekkenplannen voor het gebied – een plan met en een plan zonder luchthaven – uit te werken tot structuurvisies.

Vlekkenplan A is gebaseerd op het model zonder luchthaven dat gemaakt is met de inbreng van maatschappelijke partijen. Dit model is een combinatie van agrarische bedrijvigheid, recreatie en diverse zorgfuncties, waarmee het aansluit bij één van de sterke sectoren van de Twentse economie. Het kan nieuwe werkgelegenheid creëren, zowel aan de onderkant als aan de bovenkant van de arbeidsmarkt. De volgende kenmerken staan centraal:

- Noordzijde: intensieve en dynamische programma's (care, cure, leisure)
- Zuidzijde: wonen en extensieve vormen van bedrijvigheid en recreatie
- 'Hippisch wonen', zorgconcepten, community-wonen
- Zes nieuwe landgoederen
- Behoud landingsbaan als relict, in nat grasland
- Nieuwe beeklopen
- Ruimte voor nieuw agrarisch bedrijf

Het figuur hieronder geeft een overzichtsbild van vlekkenplan A (gebaseerd op de concept-structuurvisie).

Vlekkenplan B is gebaseerd op een compacte burgerluchthaven in het groen met mogelijkheden voor (innovatieve) werkgelegenheid. Ontwikkeling en realisatie van zo'n luchthaven zal in de praktijk stap voor stap plaatsvinden. Dit model sluit aan bij de verwachting van veel bewoners en onder meer de Kamer van Koophandel, Twentse ondernemers en het Innovatienetwerk dat een goed functionerende burgerluchthaven een vliegwieleffect zal hebben voor de Twentse economie. De volgende kenmerken staan centraal:

- Noordzijde: luchthaventerminal, platforms, voorstadhalte NS, en platformgebonden bedrijvigheid, evt. leisure
- Zuidzijde: wonen en extensieve vormen van bedrijvigheid en recreatie, nieuwe natuur
- 'Hippisch wonen', zorgconcepten, community-wonen
- Groot en dramatisch contrast tussen open ruimte luchthaven en deels kleinschalige omgeving
- Royale landschappelijke entree tot luchthaven als van een landgoed
- Nieuwe beeklopen

Het figuur hieronder geeft een overzichtsbeeld van vlekkenplan B (gebaseerd op de concept-structuurvisie).

Step up to Saxion.

Structuurvisie model A

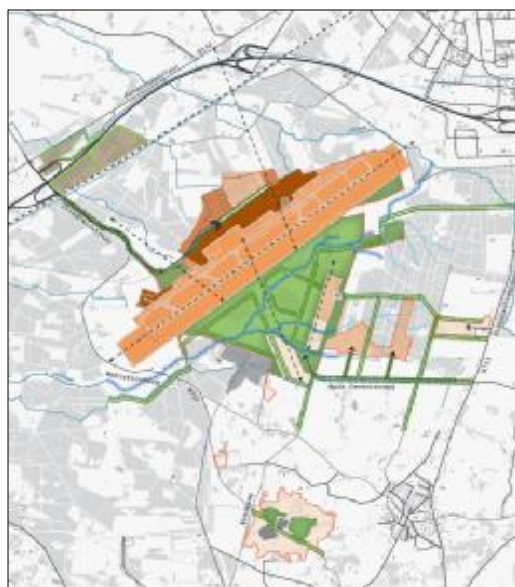
Deze structuurvisie gaat uit van een radicale herprogrammering van de voormalige militaire vliegbasis twente. Beekherstel en de transformatie van de start en landingsbaan en het gebied ten zuiden daarvan tot nieuwe natuur, landgoederen en landbouw versterken de natuurwaarden van het terrein en maken de passage van de ecologische hoofdstructuur noordelijk van de vliegbasis robuuster. In dit landschap zijn de structuur en de architectuur van de voormalige vliegbasis herkenbaar aanwezig. De infrastructuur van de vliegbasis wordt evenals een fors aantal gebouwen hergebruikt ten dienste van nieuwe programma's die zich in het gebied nestelen. In de herprogrammering van het gebied ligt noordelijk van de voormalige landingsstrip de nadruk op care en cure en toerisme in de vorm van leisure en een bungalowpark. Zuidelijk van de strip is het naast de nieuwe natuur een mix van thematische woonclusters en leisure functies die het gebied kleur geven. Deze nieuwe programma's op de vroeger goed beveiligde en geïsoleerde vliegbasis worden bereikbaar door een stelsel van lanen die het terrein dooraderen en de locatie verankeren in haar bredere omgeving. In dit netwerk van verbindingen vormt de vroegere infrastructuur van de basis een belangrijke schakel.



Step up to Saxion.

Structuurvisie model B

Deze structuurvisie gaat uit van een transformatie van de voormalige militaire vliegbasis in een burgerluchthaven in een robuuste landschappelijke setting. Uitgangspunt is dat het vliegveld op de middellange termijn een capaciteit van 1,2 miljoen passagiers kan verwerken. In de visie wordt geanticipeerd op een mogelijke uitgroei van deze capaciteit tot 2,4 miljoen. 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 start en landingsstrip en worden ontsloten vanaf de A1. Ten zuiden van het vliegveld aan de voet van de Lonkerberg 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 verbinding in de ecologische hoofdstructuur zuidelijk van de luchthaven. In dit landschap zuidelijk van de luchthaven is ter plekke van de voormalige kampen 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 bredere omgeving. In dit netwerk van verbindingen vormt de vroegere infrastructuur van de basis een belangrijke schakel.

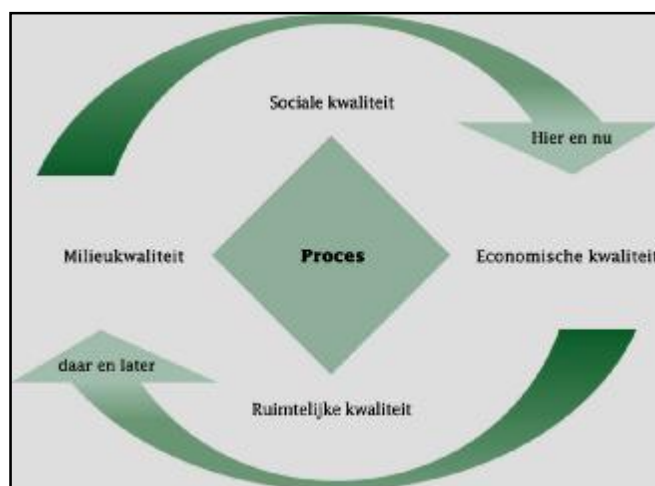


3. Visie op duurzaamheid

Duurzame ontwikkeling, zoals geïntroduceerd door de VN-commissie Brundtland, is een breed begrip met verschillende dimensies. Het gaat om sociale kwaliteit, bijvoorbeeld de sociale structuur en cohesie in een gebied, leefbaarheid en het welbevinden van mensen; om milieukwaliteit, bijvoorbeeld ten aanzien van lucht, water en bodem, het landschap en de biodiversiteit; om economische kwaliteit, bijvoorbeeld werkgelegenheid; en om ruimtelijke kwaliteit, bijvoorbeeld de relatie met cultuurhistorie en de inpassing in het landschap. Bovenal gaat het om *samenhang* tussen deze kwaliteiten.

Vaak wordt duurzaamheid opgevat als een beperkend perspectief: het legt ontwikkelingen aan banden. Dat is niet het perspectief van deze studie. Wij zien als de belangrijkste doelstelling van duurzaamheid het *toevoegen* van waarde: het creëren van een zodanige leefomgeving dat mensen er *graag* wonen, werken of recreëren, ook op lange termijn én dat zij *graag* bereid zijn om daarin *structureel* te investeren. Vaak vergt dat een multifunctionele gebiedsontwikkeling waarbij dus vanuit verschillende invalshoeken mogelijkheden en kansen met elkaar in verband worden gebracht. Daarom is samenwerking tussen betrokkenen een belangrijke vijfde dimensie van duurzame ontwikkeling. Verder is van belang dat duurzaamheid niet alleen in het gebied zelf wordt gezocht maar vorm krijgt door schaalniveaus heen.

Dit leidt tot het onderstaande beeld van duurzame ontwikkeling:



Vanuit dit beeld zijn in de brainstormsessie kansen op duurzaamheid in kaart brengen en beoordelen. Daarbij is ook aandacht geschonken aan de *betekenis* van duurzame ontwikkeling voor het plangebied. Dit leidde tot de onderstaande lijst van ontwerp motieven:

Ontwerpmotieven vanuit duurzaamheid:

- * Duurzaamheid als ambitie, als een extra stapje met extra kwaliteit.
- * Duurzaamheid als het toevoegen van maatschappelijke waarde, vanuit een perspectief van maatschappelijke kosten en baten, gezien op lange termijn.
- * Duurzaamheid als dynamisch concept: ontwerpen met de tijd.
- * Duurzaamheid als de onderliggende verbinding tussen de verschillende dimensies (sociaal, maatschappelijk, economisch etc.).
- * Mogelijkheid van reallocatie van functies op regionale schaal.
- * Relatie leggen met andere schaalniveaus: optimalisatie door het oplossen van problemen elders.
- * Handhaving van aanwezige kwaliteiten, met een balans tussen slopen en nieuwbouw.
- * Ruimtegebruik en transport als kernfuncties.

4. Uitvoering van het project

Het project is in drie fasen uitgewerkt. Gestart is met het verzamelen en bestuderen van beschikbare informatie over de beide ontwikkelingsalternatieven, duurzame gebiedsontwikkeling en duurzame luchtvaart/luchthavens. Vervolgens is een brainstormsessie georganiseerd met geselecteerde deskundigen op verschillende terreinen. Het goed uitwerken van kansen op duurzaamheid vereist een voldoende brede insteek. Immers, zoals geschetst in het voorgaande gaat het bij duurzaamheid juist om de (slimme) combinatie van verschillende invalshoeken en functies. Daarom is gewerkt met een brainstormsessie met experts vanuit verschillende invalshoeken waarin op efficiënte wijze vanuit een breed kader kansen in beeld konden worden gebracht. Een overzicht van deelnemers is opgenomen in bijlage B. Op basis van het materiaal dat dit opleverde, zijn vervolgens samenhangende concepten voor duurzaamheid geschetst voor beide varianten (volgende hoofdstuk). Daarbij is ook informatie uit andere bronnen gebruikt, bijvoorbeeld over de gebiedsontwikkeling van de vliegbasis Soesterberg¹ en een RMNO-rapport over duurzaamheid rond Schiphol². Ook is aanvullende informatie gezocht over enkele van de tijdens de brainstormsessie genoemde kansen, bijvoorbeeld rond de CO2-modellen (zie het volgende hoofdstuk).

Gedurende het project is regelmatig overleg gevoerd met VTM i.o., onder andere in gesprek met een van de directeurs, Peter Kuenzli.

De brainstormsessie

Een centrale rol in het project speelde de brainstormsessie, georganiseerd op maandag 11 mei 2009. Vanuit de functies (onderscheiden in de beide vlekkenplannen) is gekeken naar mogelijke bijdragen aan doelstellingen op korte en lange termijn. Voor beide vlekkenplannen zijn de volgende stappen gezet:

- Inventarisatie kansen (individueel);
- Plenaire bespreking kansen;
- Opstellen en bespreken kansen top-10;
- Identificeren van stakeholders en procesideeën.

Om het proces zo rijk mogelijk en tegelijkertijd efficiënt uit te kunnen voeren is gebruik gemaakt van DHV Inter-Act waarbij via computerhulpmiddelen en gerichte ondersteuning in korte tijd veel relevante informatie naar boven kan worden gehaald. Omdat niet alle deelnemers het gebied (voldoende) kenden, is tijdens de lunchpauze onder begeleiding

¹ Edwin van Uum en Ab van Luin, Toekomst vliegbasis Soesterberg; Impressies van drie werkateliers, Habiforum 2006.

² Duurzame ontwikkeling en Schiphol: naar een creatieve confrontatie, RMNO-serie Adviezen – Advies nr. A14 (2009).

van de luchthavenmeester een bezoek gebracht aan enkele markante delen van het gebied.³

Voor vlekkenplan A zijn in totaal 60 kansen geïdentificeerd. Voor vlekkenplan B zijn 61 kansen op duurzaamheid geïdentificeerd. Een volledig overzicht van kansen is te vinden in bijlage C (los bijgevoegd). Gezamenlijk zijn de meest veelbelovende kansen benoemd. Deze staan hieronder benoemd voor beide alternatieven (5 = maximale score).

Kans	Omschrijving	Score (1-5)
A-29	Versterken groenstructuur, ecologische verbindingen.	4.2
A-55	Deel van gebied als flexibele buffer. Delen van het gebied open en onbestemd laten, als ruimte voor nieuwe initiatieven die de komende decennia zullen ontstaan.	4.2
A-2	Collectieve duurzame energievoorziening bedrijven en woningen (energievoorziening centraal geregeld).	4.1
A-5	Allocatie van functies op netwerkstadniveau, groene voorstad trekt functies naar zich toe en brengt het op hoger plan.	4.1
A-58	Gebied als cradle to cradle blackbox, die een overall positieve bijdrage moet leveren.	4.1
A-44	Gebied in zijn geheel is netto producent van (duurzame) energie. (kans voor profilering).	4.0
A-1	(Nieuwe) Gebouwen aan de noordzijde volgens C2C-principes ontwikkelen. Gebied als proeftuin neerzetten wat internationaal de aandacht kan trekken.	3.9
A-30	Behoud en creatie van waardevolle natuurwaarden en soorten.	3.9

³ Overigens was de informatie over de beide ontwikkelingsvarianten pas in een relatief laat stadium beschikbaar. Daarom konden de deelnemers aan de sessie niet alle kansen precies toesnijden op de kenmerken van het gebied zelf en de beide ontwikkelingsvarianten. Nader onderzoek zal moeten uitwijzen of alle geïdentificeerde kansen ook levensvatbaar zijn.

Kans	Omschrijving	Score (1-5)
B-34	Hoger schaalniveau: elders functies (rode) verplaatsen om daar meer ruimte voor groen te creëren.	4.3
B-10	Vertrouwen winnen bij bevolking/politiek door structuurverbeteringen in bestaand stedelijk gebied mee te laten liften bij ontwikkeling compacte luchthaven.	4.0
B-15	Vertrouwen winnen door de planvorming op te tillen naar een hogere aggregatie niveau en dus tot culturele manifestatie op de lange termijn, hoogwaardig projectbureau vasthouden.	4.0
B-25	Verplaats bedrijvigheid in bestaand stedelijk gebied in regio naar "vliegveld locatie" waardoor elders kwaliteit leefomgeving sterk verbeterd kan worden.	3.8
B-31	Ga er nu al veel organiseren, veel culturele manifestaties in het licht van de culturele daad van het nieuwe economische en ruimtelijke hart van Twente.	3.8
B-1	Ontwikkeling van de luchthaven als een C2C-luchthaven, als wereldwijd voorbeeld.	3.7
B-20	Luchthaven brandpunt maken van duurzaam mobiliteitsnetwerk (van lokaal tot internationaal).	3.7
B-22	Promoten van de nieuwe luchthaven als duurzame luchthaven. Er zijn veel ontwikkelingen op dit gebied. Sustainable Airport Twente kan een sterk merk worden. Profileren tov Munster is sowieso noodzaak voor overleving.	3.7
B-45	Schaalniveau: kansen voor herverdeling.	3.7
B-40	Ontwikkeling en proeftuin van duurzame mobiliteit voor aan- en afvoer van passagiers (vanaf huis!). Dus relatief weinig 'normale' ontsluiting via auto. Alternatieven moeten zo aantrekkelijk zijn dat mensen daar graag voor kiezen.	3.6
B-12	Verplichte groene financiering activiteiten op luchthaventerrein (duurzaamheids-gunningscriteria voor overige bedrijven).	3.4
B-29	Identiteitshoogtepunt snelle routestelsel van maken door voorstadhalte te integreren in een nieuw netwerkstadconcept met A1-zone.	3.4
B-41	Model B vereist opwaarderen van huidige aan- en afvoer infrastructuur. Dit gegeven leent zich voor het meekoppelen van infrastructurele vraagstukken die elders in de regio (gaan) spelen, zoals centrale parkeervoorziening grensoverschrijdend vrachtvervoer - spaart elders ruimte.	3.4
B-5	Evenwicht zoeken in landelijke bovenregionale functies, daar als ontbrekend passtuk voor fungeren.	3.4
B-9	Luchtvaart trekt altijd werkgelegenheid en zéér diverse bedrijvigheid aan, hetgeen bij uitstek kansen biedt voor energiekringlopen (restwarmte en restafval etc. doorleveren) en kapitaalintensieve innovatie.	3.4

5. Naar een samenhangend duurzaamheidsperspectief

Tijdens de brainstormsessie zijn individuele kansen geïdentificeerd. Duurzaamheid vereist echter vooral ook samenhang en balans. Daarom is met de deelnemers aan de brainstormsessie gesproken over achterliggende ontwerp motieven die we in hoofdstuk 3 al beschreven. Deze motieven zijn mede gebruikt om samenhangende duurzaamheidsperspectieven te schetsen voor de beide ontwikkelingsalternatieven. Daarnaast zijn dus aanvullende bronnen gebruikt, zoals in het vorige hoofdstuk aangegeven, om tot deze perspectieven te komen.

De samenhangende duurzaamheidsperspectieven zoals hieronder verwoord, gaan daarmee niet een-op-een uit van de geïdentificeerde kansen. In een aanvullende brainstormsessie hebben de auteurs van dit rapport gezocht naar perspectieven die een aantal van de genoemde kansen onderling kunnen verbinden. Deze verbinding en samenhang stonden daarbij dus voorop en niet alleen de potentie van een individuele kans.

5.1 Vlekkenplan A (“Footprint Zero” – concept)

De duurzaamheidskansen bij vlekkenplan A concentreren zich met name rond energie, lokale voedselproductie, C2C en natuur/groen. De luchtvaartfunctie verdwijnt. De vrijkomende landingsbaan heeft veel potentie voor energieopwekking, waarbij de beschikbare ruimte kan worden benut als experimenteerruimte voor duurzame energie. Dit kan een belangrijke economische drager zijn, naast lokale biologische voedselproductie.

De (nieuwe) natuur zal voor een belangrijk deel gebruiksnatuur zijn, aansluitend bij de ontwikkeling van nieuwe functies rond care, cure en leisure. Interessant kan de mogelijke samenhang tussen programma's rond deze functies en het beheer en onderhoud van natuur zijn, dus bijvoorbeeld mensen vanuit een behandelingsperspectief of recreatief laten bijdragen aan het landschap.

“Foot-print Zero” is een treffende aanduiding van het duurzaamheidsconcept voor vlekkenplan A. Het gebied is zelfvoorzienend door netto duurzame energieopwekking, lokale biologische voedselproductie, kleinschalige afval(water)verwerking (met volledig hergebruik van residu). Gebouwen en werken worden C2C ontworpen en zoveel mogelijk met lokale materialen geproduceerd. Om het concept haalbaar te maken leveren in beginsel alle bewoners en gebruikers van het gebied naar vermogen en in samenwerking een bijdrage aan de duurzame exploitatie. Dat kan worden gezien als een moderne invulling van het Twente Noaberschap.

Geïdentificeerde kansen die aansluiten bij een dergelijk perspectief zijn onder andere:

- versterken groenstructuur en ecologische verbindingen/sterk ontwikkelen van recreatieve natuur;

- (collectieve) duurzame energievoorziening/gebied als netto producent van duurzame energie/proeftuinen voor duurzame energieopwekking;
- C2C op gebiedsniveau; kleinschalige afval(water)verwerking
- Groene voorstad in relatie tot netwerkstad/nieuw ruimtelijk concept netwerkstad/allocatie van voorzieningen tussen netwerkstad en plangebied;
- Combinatie landschapsbeheer met meervoudig collectief particulier opdrachtgeverschap/proeftuin voor zelfvoorziening;
- Biologische landbouw/proeftuin voor biologische landbouw/zelfvoorziening in voedselproductie/duurzaam distributiesysteem.

Cradle2Cradle

Cradle2Cradle (C2C) staat momenteel sterk in de belangstelling in Nederland. Aangezien de basis van C2C bestaat uit kringlopen (een biologische en een technische), biedt juist gebiedsontwikkeling goede mogelijkheden om C2C in de praktijk toe te passen; wellicht nog wel meer dan in individuele productieprocessen of gebouwen. Zeker gezien de omvang van het gebied in relatie tot het gebouwde volume biedt het C2C-principe interessante kansen om kringlopen te sluiten. Daarmee kan C2C een belangrijke onderlegger zijn voor vlekkenplan A. Daarnaast kan als start waar mogelijk gebruik gemaakt worden van in het gebied geproduceerde bouwmaterialen en zijn er voldoende mogelijkheden voor materiaalhergebruik.

Gesloten stoffenbalans

In lijn met C2C: Afval en afvalwater, waaronder ook GFT- en snoeiafval, worden binnen het gebied behandeld en het residu wordt voor 100% binnen het gebied hergebruikt. De benodigde technieken zijn voorhanden en de omvang van het gebied is zodanig dat deze doelstelling haalbaar zou moeten zijn.

Versterken groenstructuur en ecologische verbindingen

Ruggengraat van het duurzaamheidsconcept van vlekkenplan A is een robuuste groenstructuur en dito ecologische verbindingen. Ook op de lange termijn moet het gebied gevrijwaard blijven van stedelijke functies. Bovendien is ecologische diversiteit een essentiële voorwaarde voor combinatie van natuur en biologische voedselproductie. Landbouwhuisdieren kunnen in beide systemen een rol vervullen.

Netto duurzame energieproductie

De voormalige landingsbaan vormt met zijn oppervlakte van circa 135.000 m² de motor achter de doelstelling om het gebied tot nettoproducent van duurzame energie te maken. Zowel ten aanzien van warmte/koudeopslag als zonnewarmte, PV-cellen en windenergie liggen kansen voor grootschalige toepassingen.

Lokale biologische voedselproductie

De omvang van het gebied en de mogelijkheid van integratie met groenstructuren en ecologische ontwikkeling biedt goede kansen voor zelfvoorziening in (biologische) voedselproductie. Wanneer geen voedsel (met name van dierlijke oorsprong) in het gebied wordt geïmporteerd vindt er elders geen milieubelasting plaats in de vorm van bodemuitputting, eutrofiëring of aantasting van kwetsbare ecosystemen. Indien nodig kan een tijdelijke onderproductie worden opgevangen door import van gecontroleerde biologische producten.

Een coöperatieve vereniging van producenten en consumenten (bewoners, instellingen en bedrijven) binnen het gebied zou een interessante optie kunnen zijn. Daarmee een schaalgrootte van productie worden bereikt die het mogelijk maakt om een assortiment van producten te bieden die voldoet aan de eisen van professionele gebruikers (cure&care). Een eventueel surplus van de biologische voedselproductie kan worden verkocht aan bezoekers van het gebied.

Duurzame sociale structuren

Een betere basis voor sociale duurzaamheid ("de P van People") dan zelfvoorziening is er niet. Omdat het spectrum aan duurzaamheidsambities zeer breed is, zijn er volop perspectieven voor het leveren van een bijdrage daaraan door bewoners en professionele gebruikers van het gebied. Zo kan het (vrijwillig) leveren van een bijdrage aan ecologisch onderhoud of biologische voedselproductie voor veel care-cliënten een aantrekkelijk perspectief zijn. Van zorgboerderij naar zorggebied.

Samengevat: Vlekkenplan A biedt goede kansen voor zelfvoorziening door netto duurzame energieopwekking, lokale biologische voedselproductie, kleinschalige afval(water)verwerking (met volledig hergebruik van residu) en toepassing van C2C bij ontwerp en realisatie van gebouwen en werken. Via fijnmazige sociale structuren, waar nodig geïnstitutionaliseerd, levert iedereen in het gebied in samenwerking een bijdrage aan duurzame ontwikkeling.

Daarmee ziet de kansenkaart voor Vlekkenplan A er als volgt uit:

Economisch	Sociaal
<ul style="list-style-type: none"> • Zelfvoorzienend • Lokale, biologische voedselproductie • Ontwikkeling care, cure en leisure 	<ul style="list-style-type: none"> • Duurzame sociale structuren: Twents Noaberschap • Meervoudig particulier opdrachtgeverschap
Milieu	Ruimtelijk
<ul style="list-style-type: none"> • Netto duurzame energie-opwekking • C2C gebiedsontwikkeling • Gesloten stoffenbalans 	<ul style="list-style-type: none"> • Versterking groenstructuren • Ontwikkeling gebruiksnatuur

De nadruk ligt bij deze kansenkaart op het sociale aspect, en daarvan afgeleid een economisch en ruimtelijk perspectief.

5.2 Vlekkenplan B (Duurzame regionale ontwikkeling)

Centraal in vlekkenplan B staat de ontwikkeling van een burgerluchthaven. Door de aanwezigheid van een luchthaven zal er een relatief sterke functiescheiding zijn tussen de noordzijde waar de luchthaventerminal, de platforms, een halte voor openbaar vervoer, platformgebonden bedrijvigheid, en eventueel leisure gevonden kunnen worden. Direct ten zuiden van de landingsbaan ontstaan door de nabijheid van de luchthaven kansen voor versterking van de ecologie. Nog verder naar het zuiden zijn wonen en extensieve vormen van bedrijvigheid en recreatie gedacht.

Duurzaamheid kan in vlekkenplan B vorm krijgen door de gelijktijdige versterking van economie en ecologie, rondom mobiliteit en in samenhang met andere schaalniveaus. De ontwikkeling van een luchthaven zal naar verwachting een stevige impuls geven aan de economische dynamiek. Dat biedt de mogelijkheid om duurzaamheid een centrale plek te geven in die economische ontwikkeling, niet alleen op en rond de luchthaven maar juist ook in een groter, regionaal verband.

Meer specifiek kan duurzaamheid worden uitgewerkt in een duurzame inrichting van het plangebied, het streven naar een duurzame bedrijfsvoering, het opzetten van een systeem van duurzame mobiliteit inclusief een kenniscentrum op dit gebied en het vergroten van de leefbaarheid elders.

Tijdens de brainstormsessie geïdentificeerde kansen die aansluiten bij een dergelijk perspectief zijn onder andere:

- Luchthaven als brandpunt van en proeftuin voor een duurzaam mobiliteitsnetwerk/kennis- en ontwikkelcentrum in samenwerking met kennisinstellingen en bedrijfsleven/vernieuwende vervoersconcepten voor transport van en naar de luchthaven/meekoppelen infrastructurele vraagstukken elders;
- Relatie leggen met problemen op hogere schaalniveaus-bijvoorbeeld rond mobiliteit/her-allocatie van vervuilende bedrijven van elders;
- Toepassing industriële ecologie (waarbij bedrijven gebruik maken van elkaars reststromen) door aantrekken diverse bedrijvigheid/energie-uitruil;
- Duidelijke scheiding van functies en kwaliteiten;
- Ecologische kwaliteit van bossen verhogen.

Duurzame inrichting van het plangebied

De bouw van de luchthaven en andere gebouwen (bedrijfsgebouwen en woningen) kan uiteraard zo duurzaam mogelijk worden vormgegeven, tot uitdrukking komend in de inpassing in het landschap, de keuze van materialen, de flexibele inrichting van gebouwen (met flexibiliteit), de energieprestatie en de omgang met water en afval. Mogelijk biedt het Cradle-to-Cradle concept interessante aanknopingspunten. Nabij de luchthaven, met name aan de zuidkant, ontstaan goede mogelijkheden tot versterking van de ecologische kwaliteit. Doordat in daar geen of weinig functies kunnen worden ontwikkeld, zullen kwetsbare soorten daar hun plek houden/vinden. Er zal dus minder sprake zijn van gebruiksnatuur.

Duurzame bedrijfsvoering

Enkele luchthavens experimenteren al met CO₂-compensatie. Tevens is een systeem van emissiehandel in voorbereiding, onder andere met medewerking van ACI EUROPE. Doelstelling is de CO₂-uitstoot van vliegtuigen in Europa met een halve ton te verlagen, onder andere door het implementeren van het zogenaamde Continuous Descent Approach (CDA) op minimaal 100 vliegvelden in Europa tot 2013.⁴

Daarnaast is tijdens de brainstormsessie geopperd om een systeem van industriële ecologie te promoten. Doordat luchthavens veel en uiteenlopende vormen van bedrijvigheid aantrekken, zijn er kansen om materiaal- en energiestromen op een slimme manier uit te wisselen. In Rijnmond zijn hiermee al goede resultaten behaald.

Het verduurzamen van de energievoorziening voor het gehele gebied is naar verwachting kansrijk door de relatief grote energievraag die in het gebied zal ontstaan. Dat geeft voldoende schaalgrootte. Nader onderzoek naar technologische, juridische en organisatorische mogelijkheden moet uitwijzen wat de beste opties zijn.

Duurzame mobiliteit

Naast de duurzaamheidswinst in het plangebied zelf, biedt de duurzame ontsluiting van de luchthaven mogelijkheden om juist ook elders kansen te verzilveren. De ontwikkeling

⁴ http://www.aci-europe.org/upload/090331_CDA.pdf.

van de luchthaven kan de aanjager zijn van een systeem van duurzame mobiliteit in de regio. Infrastructurele vraagstukken in de regio kunnen zo worden meegekoppeld met de ontwikkeling van de luchthaven. Veelal zijn duurzame vervoerssystemen gebaseerd op een zekere mate van collectiviteit en hebben daarmee een voldoende aanbod van passagiers nodig om rendabel te kunnen draaien. Door de te verwachte grote aantallen verplaatsingen van en naar de luchthaven ontstaat een kans deze mobiliteitsvraag duurzaam te beantwoorden. Doel moet zijn om het aantal autokilometers te beperken. Wanneer reizigers uit Oost-Nederland via een duurzaam vervoerssysteem vliegen vanaf de nieuwe luchthaven in plaats van per auto naar Schiphol te reizen, is dat per saldo duurzamer. Ook is geopperd tijdens de brainstormsessie om de afhandeling van vracht die voor Duitsland is bestemd af te wikkelen via de nieuwe luchthaven in Twente in plaats van via Schiphol met aansluitend vrachtwagenvervoer.

Het ontwikkelen van een duurzaam vervoersconcept vraagt om het doorrekenen van verschillende scenario's. Met name in het buitenland (Californië) zijn daarvoor inmiddels modellen ontwikkeld die de CO₂-belasting van verschillende vormen van landinrichting en mobiliteit berekenen.⁵ Nader onderzoek zou moeten uitwijzen in hoeverre deze modellen geschikt gemaakt kunnen worden voor Twente. De verwachting is dat door het ontwikkelen van slimme vervoerssystemen voor Twente, maar wellicht ook in een groter verband klimaatwinst mogelijk is.

De ontwikkeling van een luchthaven met een systeem van duurzame mobiliteit biedt ook een kans om in samenwerking met kennisinstellingen en het bedrijfsleven een toonaangevend kenniscentrum op te richten. Dit kan een zelfstandige motor worden waarin kennis, onderzoek en toepassing bijdragen aan het profiel van een duurzame luchthaven.

Leefbaarheid elders

Rondom de luchthaven, vooral aan de noordzijde, is ruimte voor (nieuwe) bedrijvigheid. Bij de invulling van deze ruimte kan ook worden gekeken naar knelpunten in de regio, dus bedrijven die de leefbaarheid elders negatief beïnvloeden, bijvoorbeeld door hun geluidsprofiel. Door deze bedrijven te verplaatsen naar de omgeving van het vliegveld worden problemen elders opgelost.

Samenvattend: De kansen bij vlekkenplan B liggen op het gebied van economie, ecologie, mobiliteit en her-allocatie van functies. De ontwikkeling van het gebied kan zodanig worden vormgegeven dat duurzaamheid het leidende principe wordt in de regionaal-economische ontwikkeling. Daarnaast biedt dit vlekkenplan, door de dominante luchtvaartfunctie, goede mogelijkheden voor behoud en versterking van kwetsbare ecologische waarden. De invulling van een luchtvaartfunctie kan op micro- en op macroniveau kansen op duurzaamheid opleveren. Door daarnaast ook te investeren in een kenniscentrum, kan een 'sterk merk' worden gecreëerd. Kortom, de luchthaven als aanjager van duurzaamheid, hier en elders.

⁵ <http://smartgrowth.umd.edu/croatia/index.html>.

Daarmee ziet de kansenkaart voor Vlekkenplan B er als volgt uit:

Economisch	Sociaal
<ul style="list-style-type: none"> • Luchthaven als economische motor • Kenniscentrum duurzame mobiliteit 	<ul style="list-style-type: none"> • Verbeteren leefbaarheid elders
Milieu	Ruimtelijk
<ul style="list-style-type: none"> • Bescherming ecologische waarden • CO2-compensatie / groene luchthaven • C2C gebouwontwikkeling • Industriële ecologie 	<ul style="list-style-type: none"> • Stelsel van duurzame mobiliteit • Scherpe scheiding van functies

De nadruk ligt bij de kansenkaart behorende bij vlekkenplan B op het economische aspect en het milieu. Daarnaast is er een potentieel sterke relatie met duurzaamheid elders, dus buiten het plangebied zelf.

6. Conclusies en mogelijke vervolgstappen

In dit rapport is verslag gedaan van een onderzoek in opdracht van Vliegwielt Twente Maatschappij i.o. naar een Kansenkaart voor duurzame gebiedsontwikkeling voor het terrein van de voormalige Defensie luchthaven Twente.

De nadruk lag niet op het onderscheiden van en daarmee de keuze *tussen* de beide varianten, maar om het expliciteren van de duurzaamheidskansen *binnen* de beide alternatieven. In de voorgaande hoofdstukken hebben we zowel de via een brainstormsessie geïnventariseerde individuele kansen als de daarvan afgeleide twee samenhangende duurzaamheidsperspectieven beschreven. Die perspectieven omschrijven zoekrichtingen die de grootste bijdrage aan duurzaamheid, dus de grootste meerwaarde kunnen opleveren. Bij vlekkenplan A, de variant zonder luchthaven, ontstaat de meeste meerwaarde vanuit het sociale aspect, en daarvan afgeleid een economisch en ruimtelijk perspectief. Door uit te gaan van het "Footprint Zero"-concept kan via een samenwerking tussen alle bewoners en betrokkenen een zelfvoorzienend gebied worden gecreëerd dat ook nog netto-producent van duurzame energie is. De nadruk bij vlekkenplan B, met luchthaven, ligt op de kansenkaart behorende op het economische aspect en het milieu. Rondom de luchthaven is potentie voor veel bedrijvigheid, die onderling verbonden kan worden en kan een toonaangevend kenniscentrum voor duurzame mobiliteit worden ontwikkeld. Daarnaast is er een potentieel sterke relatie met duurzaamheid elders, dus buiten het plangebied zelf.

Naast deze inhoudelijke schetsen, is juist ook de vraag naar de samenwerking met en betrokkenheid van stakeholders van belang. Immers, welk perspectief ook wordt gekozen, samenwerking tussen meerdere partijen is noodzakelijk om kansen op duurzaamheid ook te realiseren. In dit laatste hoofdstuk besteden daarom bijzondere aandacht aan de samenwerkingsvraag.

Samenwerking met stakeholders

Zoals we in onze duurzaamheidsvisie al verwoordden, is het proces van samenwerking een kernonderdeel van duurzaamheid. Daarmee is een belangrijke vraag op welke wijze relevante stakeholders verleid kunnen worden om bij te dragen aan de beide ontwikkelingsvarianten. Ofwel: hoe kunnen beide varianten zo worden vormgegeven dat deze aansluiten bij de belangen van de betrokken stakeholders?

Vlekkenplan A kan alleen in samenwerking tussen de gebiedseigenaren -zowel binnen als buiten het plangebied-, de exploitanten van care, cure & leisure, energiebedrijven en kennisinstellingen vorm krijgen. Het samenhangende duurzaamheidsconcept ontleent zijn

kracht aan de samenhang en vooral ook de *synergie* tussen functies. De care&cure krijgt meerwaarde en een onderscheidend accent door de koppeling met duurzame energieproductie, biologische voedselproductie en beheer en onderhoud van het landschap en de natuur. Doel is om in het gebied de stoffen- en energiekringloop zoveel mogelijk te sluiten. Door duurzaamheid, en meer in het bijzonder zelfvoorzienendheid, tot kenmerk te maken, wordt het voor individuele ondernemers makkelijker om hun initiatief levensvatbaar te krijgen. Energiebedrijven, mogelijk Twence, en kennisinstellingen krijgen letterlijk de ruimte om onderzoek, ontwikkeling én toepassing van duurzame energie vorm te geven. De aanwezige ruimte, met een centrale rol voor de landingsbaan, biedt daarvoor unieke mogelijkheden.

In vlekkenplan B is een sleutelrol weggelegd voor de toekomstige exploitant van de luchthaven, maar zeker ook voor de verschillende overheden in de regio. Immers, juist het verbinden van problemen en kansen op regionale schaal, vanuit een perspectief van duurzaamheid is de kern van het geschetste duurzaamheidsperspectief voor dit vlekkenplan. Door de koppeling aan onderzoek en toepassing (rond duurzame mobiliteit) spelen kennisinstellingen, bedrijfsleven en vervoersondernemingen ook een belangrijke rol. Bij vlekkenplan B draait het om het articuleren van een wenkend perspectief van duurzame regionale ontwikkeling dat de luchthaven onderscheidend kan maken. Dit biedt voor partijen betrokken bij mobiliteit ook de kans om toonaangevend te worden door de koppeling van onderzoek, ontwikkeling en toepassing van vernieuwende systemen van duurzame mobiliteit.

Tijdens de brainstormsessie is geopperd het ontwikkelingsproces te beschouwen als een culturele daad die via manifestaties (nu al) vorm kan krijgen. Deze manifestaties kunnen ook zorgen voor een bredere betrokkenheid van burgers en anderen bij het proces.

Kansen én risico's

In dit project zijn we nadrukkelijk op zoek gegaan naar de potenties van het gebied, bekeken vanuit de beide vlekkenplannen. De geschetste duurzaamheidsperspectieven voegen beide waarde toe aan het plangebied in enge zin en de regio in bredere zin, maar wel op andere aspecten. Deze toegevoegde waarde zal echter niet automatisch ontstaan. Een eerste randvoorwaarde daarvoor is de samenwerking tussen actoren. Zoals hierboven geschetst vereisen beide duurzaamheidsperspectieven nauwe samenwerking tussen uiteenlopende actoren. De ervaring leert dat dit, hoewel noodzakelijk, lang niet altijd eenvoudig is. Hoewel beide vlekkenplannen dus de potentie hebben om een stevige bijdrage te leveren aan duurzaamheid in Twente, kunnen de ontwikkelingen ook een verkeerde richting inslaan. Duurzaamheid als kans vraagt om een duidelijke keuze; een keuze om duurzame ontwikkeling tot 'leitmotiv' te maken voor het gebied. In dit project hebben we laten zien dat dan mogelijkheden ontstaan om ook op lange termijn en in samenhang met de regio meer-waarde te creëren. Beide vlekkenplannen vragen daarmee om sterk procesmanagement en het uitdragen van duurzaamheid als doelstelling.

Naast kansen levert ieder vlekkenplan ook risico's op. Hoewel het onderzoek hier niet op was gericht, benoemen we enkele van deze risico's. In vlekkenplan A verdwijnt de luchtvaart als dominante functie. Daarmee vervalt de duidelijke scheiding van functies. De ruimte die daarmee ontstaat voor de ontwikkeling van nieuwe functies en activiteiten kan leiden tot verrommeling en versnippering van het gebied. Het duurzaamheidsperspectief voor A vereist nauwe samenwerking en afstemming tussen veel verschillende actoren. Dat is een zeer complexe opgave. In vlekkenplan B is een van de risico's dat de luchthaven zoveel dynamiek gaat veroorzaken in het gebied dat andere functies op termijn verdrongen worden. Ook moet natuurlijk worden afgewacht of er een exploitant gevonden gaat worden die er ook in gaat slagen de nieuwe luchthaven commercieel uit te baten. En hoewel we in dit rapport weinig aandacht hebben besteed aan geluid en emissies omdat dat voor een belangrijk deel ook een verschuiving vanuit andere gebieden betekent, valt niet te ontkennen dat lokaal meer overlast en schade zal ontstaan.

Het bereiken van een duurzame gebiedsontwikkeling staat of valt met een heldere keuze voor duurzaamheid als drager van ontwikkelingen. Dit is geen eenmalige keuze, maar een perspectief dat ook letterlijk duurzaam moet worden uitgedragen.

Nader onderzoek

In dit rapport hebben we kansen op duurzaamheid vertaald in samenhangende duurzaamheidsperspectieven. De kansenkaarten voor de beide vlekkenplannen die daaruit zijn ontstaan bevatten vooral zoekrichtingen voor meerwaarde. Veelal zijn deze zoekrichtingen nog niet gekwantificeerd in beeld gebracht en bijvoorbeeld op haalbaarheid getoetst. Nader onderzoek moet uitwijzen welke kansen daadwerkelijk gerealiseerd kunnen worden. Wel geven we dus de meest veelbelovende richting aan waarin kansen gezocht kunnen worden. Nader onderzoek naar de beide duurzaamheidsconcepten ligt daarmee voor de hand. Daarbij hoort ook een nadere analyse van de risico's die beide concepten met zich mee brengen.

In dit rapport hebben we een beeld van kansen geschetst. Op dit moment zijn de samenhangende duurzaamheidsperspectieven vooral inhoudelijk beschreven. De weg er naar toe, het proces hoe deze perspectieven realiteit kunnen worden, vraagt om een aanvullende analyse.

Daarbij hoort ook een nader onderzoek naar de positie en mogelijke inbreng van de verschillende betrokken actoren, zowel op duurzaamheid in zijn algemeenheid als op de wijze waarop in twee kansenkaarten duurzaamheid als centraal perspectief is neergezet.

Tot slot

Deelnemers aan de brainstormsessie hebben gepleit voor het openhouden en niet-bestemmen van delen van het gebied. Daarmee blijft ruimte beschikbaar voor toekomstige generaties om invulling te geven aan hun wensen. En dat is de kern van duurzaamheid!

Bijlage A: Saxion Kenniscentrum Leefomgeving

Het project is uitgevoerd onder verantwoordelijkheid van het Saxion Kenniscentrum Leefomgeving.

Saxion Kenniscentrum Leefomgeving

Het Kenniscentrum Leefomgeving van Saxion Hogescholen richt zich op het vinden van antwoorden en oplossingen voor leefomgevingsvraagstukken en werkt vanuit een gebiedsgerichte, multidisciplinaire visie. Duurzame ontwikkeling is een belangrijk overkoepelend begrip binnen het kenniscentrum. Diverse lectoraten werken hierin samen, waaronder het Lectoraat Duurzame Leefomgeving en het Lectoraat Gebiedsontwikkeling en Recht.

De lectoraten zijn via praktijkgericht onderzoek gezamenlijk met regionale en landelijke partijen betrokken bij innovaties en experimenten op het terrein van leefomgevingsvraagstukken. De kennis die daarbij wordt opgedaan wordt zowel gedeeld met maatschappelijke partijen als ingebed in de onderwijsprogramma's van Saxion.

Het *lectoraat Duurzame Leefomgeving* werkt vanuit een gebiedsgerichte invalshoek aan een duurzaamheid. Het lectoraat richt zich op een drietal domeinen:

- Duurzame stedelijke vernieuwing / duurzaam wonen
- Duurzame bedrijventerreinen / duurzaam ondernemen
- Plattelandsontwikkeling / relatie stad-land

Lector dr.ir. Theo de Bruijn geeft leiding aan het lectoraat. De Bruijn is bestuurskundige en naast zijn functie als lector bij Saxion Hogescholen als senior onderzoeker verbonden aan de faculteit Management en Bestuur/Centrum voor Schone Technologie en Milieubeleid van de Universiteit Twente.

Het *lectoraat Gebiedsontwikkeling en Recht* richt zich op juridische arrangementen en randvoorwaarden voor duurzame gebiedsontwikkeling.

Lector dr. mr. John van den Hof geeft leiding aan het lectoraat en is daarnaast als senior jurist verbonden aan advies- en ingenieursbureau DHV.

Bijlage B: Deelnemers brainstormsessie 11 mei 2009

Saxion:

1. Huib Haccou (Saxion / Habiforum)
2. Attila Nemeth (Saxion)

DHV:

3. Wim van Lierop (DHV)
4. Marielle de Sain (DHV)
5. Caroline Winkelhorst (DHV)

Overige organisaties:

6. Piet Ziel (Haskoning)
7. Jan IJzerman (Oranjewoud)
8. Ingrid Mouwen (Witteveen & Bos)

Projectleiding Saxion:

9. John van den Hof
10. Theo de Bruijn

DHV Inter-Act:

11. Patrica de Greef
12. Harald Bouwman

Daarnaast was Bert Elshof (Luchthavenmeester) aanwezig zijn die tevens een rondleiding verzorgde tijdens de lunchpauze. Namens VTM i.o. was Arie-Willem Bijl aanwezig.

Lokatie

De sessie vond plaats in het gebied zelf, op Zuidkamp.

Bijlage C: Rapport brainstormsessie (los bijgevoegd)

Dit rapport van DHV doet verslag van de brainstormsessie en bevat de inventarisatie van alle geïdentificeerde kansen. Het rapport is los bijgevoegd bij dit rapport.