



Deel 3: **Beleidsmatige onderbouwing**

Deel 3: Beleidsmatige onderbouwing

Dit deel schetst de context waarbinnen de plannen zijn opgesteld en maakt een beoordeling mogelijk van de complementariteit van de plannen bij vastgesteld beleid en lopende beleidsinitiatieven. Dit betekent niet noodzakelijkerwijs dat VTM i.o. alle beschreven voornemens ondersteund.

5 Het Rijk

5.1 Ruimtelijke kwaliteit

In het kader van de Nota Ruimte is Twente benoemd als nationaal stedelijk netwerk. Netwerkstad Twente maakt daarmee deel uit van de nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur. Daarbij wordt aangegeven dat het bevorderen van de intermediaire functie tussen de Noordvleugel van de Randstad, Berlijn en Oost-Europa ten behoeve van onder meer de ontwikkeling als internationaal kerngebied essentieel is. Kansrijk in dat verband is de versterking van de reeds aanwezige combinatie van onderwijs, technologie (onder meer toegespitst op de medische sector) en de zorg. Het binden van hoger opgeleiden en het uitwerken van de bestaande samenwerking binnen de euregio worden als uitdagingen gezien.

Op rijksniveau is momenteel veel aandacht voor "Mooi Nederland" als synthesepunt van een aantal beleidsdoelen die de context vormen van het actuele beleid. Voor Twente is er een aantal zeer relevant. In willekeurige volgorde kunnen genoemd worden:

- het opknappen/herstructureren van bedrijventerreinen om zo de behoefte aan nieuwe bedrijventerreinen te beperken (SER-ladder, Commissie Noordanus);
- het innovatieprogramma Mooi Nederland, waarbij ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid bevordert wordt;

- de pilot "ruimtelijke kwaliteit van bedrijventerreinen";
- de recreatieve groenopgave in de stadsranden;
- het verbeteren van de kernkwaliteiten van de nationale landschappen;
- Dit zijn stuk voor stuk punten die meer dan een vingerwijzing zijn voor de structuurvisie en de uitwerking daarvan in concrete plannen.

5.2 Natuur en landschap

Eén van de doelen die het Rijk bij de transformatie van militair terrein naar civiel gebruik heeft meegegeven, is de versterking van natuur en landschap door realisatie van groene doelen en het behoud van ecologische kwaliteiten van het gebied. Daarbij zou nadrukkelijk aandacht moeten worden besteed aan voorstellen voor verdere kwaliteitsverbeteringen aan de natuur (o.a. beekherstel) en ecologische verbindingen met het nabijgelegen nationaal landschap Twente.

Zorgvuldig moet worden omgegaan met de ontsluiting van het gebied vanwege de ligging van het vliegveld in en nabij de Ecologische Hoofdstructuur waaronder het Natura 2000 gebied Lonnekermeer en de ecologische verbinding van het nationaal landschap Twente naar de Sallandse Heuvelrug.

Voor versterking van natuur en landschap is het van betekenis de gewenste ontwikkeling van het terrein aan te laten sluiten bij het Gebiedsplan Natuur en Landschap van de provincie Overijssel en de groene opgaven voor ruimtelijke kwaliteit zoals het Rijk die ziet in het kader van "Mooi Nederland".

5.3 Cultuurhistorie (militaire velden)

Daar waar cultuurhistorie en ruimtelijke ordening elkaar raken, zijn de ambities van het Rijk verwoord in het Belvederebeleid

[50]. Dit beleid heeft het doel om binnen de hedendaagse complexe en dynamische ruimtelijke ontwikkelingen te voorzien in het behoud en het maatschappelijk renderen van het gebouwde erfgoed, de archeologie en het cultuurlandschap. Het beleid schept voorwaarde en geeft het culturele motief en belang een plek binnen de integrale ruimtelijke opgaven en heeft er aan bijgedragen dat de cultuurhistorische identiteit sterker richtinggevend is geworden bij de inrichting van de ruimte.

Naar aanleiding van een stroom van beschermingsverzoeken zijn in samenwerking met het Ministerie van Defensie door het ROB (nu Rijksdienst Archeologie, Cultuur en Monumenten, RACM) alle militaire vliegvelden uit de Tweede Wereldoorlog geïnventariseerd en gewaardeerd [49]. Mede op basis van een advies van de Raad voor Cultuur is er besloten alleen Vliegveld Deelen integraal onder rijksbescherming te brengen, hoewel Zuidkamp bij vliegbasis Twenthe ook hoog werd gewaardeerd.

RACM schrijft de vliegbasis Twenthe een militair-historische betekenis toe en in het specifiek wordt het complex de Zuidkamp hoog gewaardeerd vanwege de gaafheid en de ruimtelijke, historische en functionele samenhang tussen de objecten binnen het landschap. Het Rijk is van mening toegedaan dat de Zuidkamp kwaliteiten heeft van nationaal belang.

Op een aantal objecten op het voormalige militaire terrein vliegbasis Twenthe ligt wel vanuit het Rijk voorbescherming. Het ministerieel besluit over het aan- of afwijzen van de objecten als monument valt mogelijk in 2009.

5.4 Economie

Twente staat na de regio Eindhoven boven aan de innovatieladder. Dit wordt niet alleen gedragen door de Universiteit Twente met

de aanverwante instituten, maar ook door een aantal internationaal toonaangevende bedrijven die in de regio zijn gevestigd.

De Nota Pieken in de Delta [38] kan gezien worden als de start van een nieuw gebiedsgericht beleid waarbij de aandacht verlegd wordt van de achterblijvende regio's naar de regionale kansen voor internationale excellentie. Twente wordt in die nota aangeduid als Technology Valley. Voor de economische prestaties/kansen wordt verwezen naar "pushfactoren" zoals de grote congestie en het ruimtegebrek in West-Nederland en "pullfactoren" zoals het aantrekkelijke woon- en werkklimaat. Kennisconcentratie, benutten van de ligging dicht bij Duitse steden en de bereikbaarheid zijn belangrijke bronnen van ontwikkeling.

Economische prioriteiten voor de regio zijn [38]:

- Kennispark Twente
- Stimuleren van stadseconomie
- Innovatie in technologie
- Versterken van de regionale economische structuur
- Bevorderen van de regionale economische ontwikkeling (Oost NV)

Er is in Twente een aantal terreinen waarop internationaal concurrerend innovatie plaats vindt. Het betreft dan vooral Health & Care, Mechatronics, Breedband, Materialen en High Tech Systemen.

Verdere verbetering van bereikbaarheid en oplossing van knelpunten worden in het overleg van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, het Ministerie van VROM en het samenwerkingsverband Regio Twente voorbereid via planvorming en besluitvorming over het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT).

5.5 Luchtvaart

Van rijkszijde is een nieuwe fase in het luchtvaartbeleid aan de orde. Eind 2008 is de Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML) door de Eerste Kamer goedgekeurd en tot wet verheven. De invoering zal in enkele stappen plaats vinden. Belangrijk element van deze regelgeving is dat de bevoegdheid voor luchthavens van regionale betekenis bij de provincie komt te liggen.

De beslissing over de positie van verschillende luchthavens wordt in het bredere perspectief van een "optimale bereikbaarheid van Nederland door de lucht" geplaatst. De Luchtvaartnota [51] die dit verder uitwerkt is in april 2009 door Minister Eurlings bij de Tweede Kamer ingediend.

In de nota is aangegeven dat Nederland een maatschappelijk belang heeft bij een goede internationale bereikbaarheid binnen een concurrerende en duurzame context. De ontwikkeling van de luchtvaart moet daarbij aansluiten. Daarom is het doel van het luchtvaartbeleid voor de komende jaren: "de verdere ontwikkeling van een optimale netwerkqualiteit in combinatie met een concurrerende en duurzame luchtvaart".

Een goede internationale bereikbaarheid door de lucht wordt bepaald door de kwaliteit van het netwerk van verbindingen. Optimale netwerkqualiteit houdt in dat niet alleen het aantal verbindingen telt, maar ook de kwaliteit en de concurrentiekracht van het netwerk als geheel. Daarin is ook luchthaven Twente van belang.

Hieruit wordt duidelijk dat Twente een luchthaven van nationale betekenis is. Na goedkeuring van deze nota door de Kamer betekent dit dat de bevoegdheid tot feitelijke aanwijzing als luchthaven bij het Rijk ligt, indien de luchthavenfunctie blijft. Hoewel van nationale betekenis, wordt Twente niet gezien als onderdeel van een nationaal

stelsel van samenwerkende luchthavens. Dit stelsel omvat die luchthavens die van belang zijn voor de internationale bereikbaarheid uit een oogpunt van nationale economische ambities. Dit zijn Schiphol, Lelystad, Eindhoven en Rotterdam.

Mede in het kader van voorbereiding van de Luchtvaartnota heeft een breed overleg over de toekomst (o.a. de geluidsruimte) van Schiphol plaatsgehad. De zogenoemde Alderstafel concludeerde in 2008 dat de geluidsruimte van Schiphol komende decennia vol raakt. In eerste instantie zal de overloop van Schiphol dan door Eindhoven en Lelystad moeten worden opgevangen. Momenteel zijn bij die beide vliegvelden regionale Alderstafels ingericht om tot uitwerking van plannen te komen.

Het kabinet heeft in de Luchtvaartnota aangegeven dat Nederland een groot maatschappelijk belang heeft bij de internationale bereikbaarheid door de lucht. Nederland moet het goedkoper en efficiënter doen met de luchtverkeersafhandeling om betaalbaar en concurrerend te kunnen zijn en de beschikbaarheid te borgen. Daarnaast is aangegeven dat Nederland een voortrekkersrol ambieert ten aanzien van de negatieve aspecten van luchtvaart: het moet Schoner, Stiller, Zuiniger en Veiliger. Gezien de kennisdriehoek Twente en de beschikbare ruimte op het huidige vliegveld is het gewenst dat nadrukkelijk onderzocht wordt welke mogelijkheden Twente biedt om kennis en productie op dit terrein te realiseren. Enkele grote internationale ondernemingen in de regio zijn betrokken bij innovaties op dit gebied. In operationele zin geeft het kabinet aan dat vliegveld Twente beschikbaar moet zijn om, naast het accommoderen van de autonome behoefte (vooral uit de regio), als reservecapaciteit voor overloop van Schiphol te dienen. Indien mocht blijken dat er onvoldoende mogelijkheden zijn om de 70.000 vliegbewegingen op de vliegvelden Eindhoven en Lelystad te accommoderen

komt Twente als eerste vliegveld aan de orde voor opvang. De Luchtvaartnota [51] geeft in een aantal modellen aan wat de eventuele bijdrage van luchthaven Twente aan de overloop van Schiphol zou kunnen zijn. Hierover moet nog nadere besluitvorming plaatsvinden.

De Luchtvaartnota doet nog enkele expliciete uitspraken over de ontwikkeling van de voormalige vliegbasis Twenthe. Voorop staat ook voor het kabinet het respecteren van het besluitvormingstraject inzake de gebiedsontwikkeling met of zonder luchthaven zoals dat in VTM i.o.-verband plaats heeft.

Daarnaast wordt aangegeven dat indien gekozen wordt voor een plan met luchthaven:

- een inperking van de huidige militaire geluidcontour mogelijk moet zijn;
- nachtvluchten niet aan de orde zijn;
- na besluitvorming over Twente luchtverkeersleiding beschikbaar dient te zijn;
- militair medegebruik mogelijk dient te zijn;
- het accommoderen van zakelijke en niet-zakelijke vluchten voor point-to-point bestemmingen, General en Business Aviation meegenomen dient te worden.

6 Provincie Overijssel

6.1 Omgevingsvisie

De begrippen duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit vormen de leidende thema's in de Omgevingsvisie van de provincie Overijssel [44], waarin de provincie streeft naar sterke economie in een mooi landschap. De provincie beoogt duurzaamheid te realiseren door een transparante en evenwichtige afweging van ecologische, economische en sociaal-culturele beleidsambities. Het plan-MER instrument wordt door de provincie

Overijssel gezien als het middel voor een beoordeling van duurzaamheid.

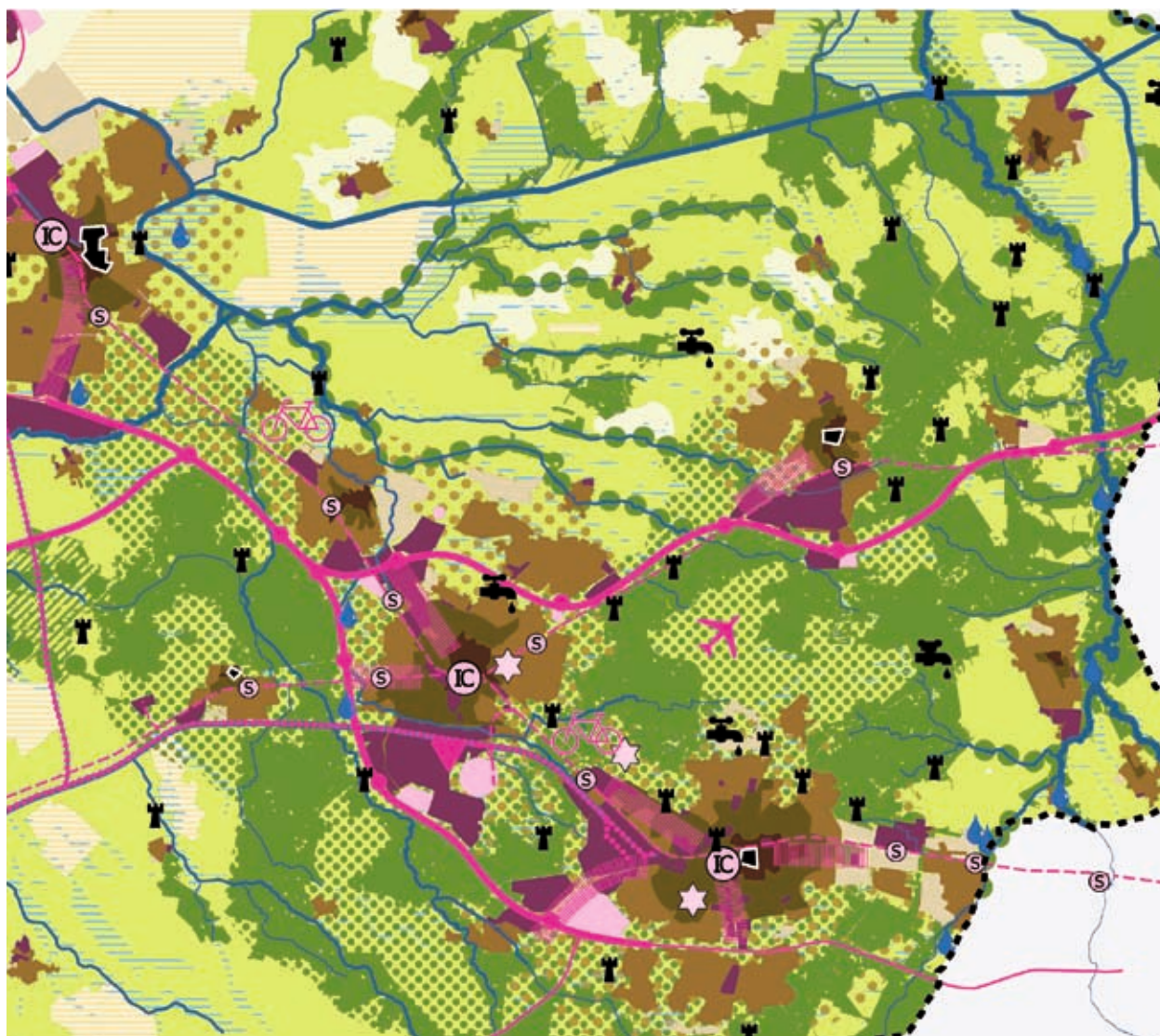
Ruimtelijke kwaliteit wil de Provincie Overijssel realiseren door naast bescherming vooral in te zetten op het verbinden van bestaande kwaliteiten en nieuwe ontwikkelingen, zie ook afbeelding 6.1. Daarvoor zet de provincie in op een zevental ambities, waaraan omvangrijke ingrepen worden getoetst [44]:

- Brede waaier aan woon-, werk en mixmilieus: elk buurtchap, dorp en stad heeft zijn eigen kleur;
- Voortbouwen aan de kenmerkende structuren van de agrarische cultuurlandschappen;
- Natuur als ruggengraat, ontsloten in de flanken;
- Zichtbaar en beleefbaar mooi landschap;
- Het contrast tussen dynamische en luwe gebieden versterken door het infrastructuurnetwerk;
- Een continu en beleefbaar watersysteem als dragende structuur van Overijssel;
- Sterke ruimtelijke identiteiten als merken voor Overijssel;

De Omgevingsvisie beoogt daarnaast een aantal beleidsambities, voor negen centrale thema's voor Overijssel [44]:

- woonomgeving: flexibel aanbod van woonmilieus en beschikbaarheid hoogwaardige voorzieningen;
- economie & vestigingsklimaat: inzetten op vitale werklocaties (hoogwaardige maakindustrie en MKB), schaalvergroting en verbreding in landbouw en toerisme en recreatie;
- natuur: samenhangend stelsel van natuurgebieden, waaronder realisatie van Ecologische Hoofdstructuur (EHS) in 2018 middels herbegrenzing, saldobenadering en compensatie;
- steden en landschap: diversiteit van landschappen

Afbeelding 6.1: Ontwerp Omgevingsvisie deelgebied Twentse zandgronden [44]



- en dorpen, cultureel erfgoed en kernkwaliteiten (binnen-)steden;
- bereikbaarheid: goede bereikbaarheid en multimodaliteit (auto, OV, fiets en goederenverkeer);
- watersysteem & klimaat: optimale watercondities, klimaatbestendig en veilig;

- veiligheid & gezondheid: waterveiligheid, externe veiligheid, verkeersveiligheid en een gezond leefmilieu;
- energie: bevorderen duurzame energieopwekking en beperking broeikasgassen;
- ondergrond: balans tussen gebruik en bescherming van ondergronden. (afb. 6.1)

Dit spectrum aan ambities is vertaald in de gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente. Een meer generieke beleidsdoelstelling vormt het hanteren van de SER-ladder voor woningbouw, bedrijfslocaties en voorzieningen in de stedelijke omgeving. Hierdoor dient bestaande bebouwing en herstructurering eerst worden benut, voordat er uitbreiding kan plaatsvinden.

Anderzijds geldt het principe van zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik.

6.2 Ecologische Hoofdstructuur

De Ecologische Hoofdstructuur (EHS) is door de provincie Overijssel in 2009 herbegrensd. De detailbegrenzing is vastgesteld in de ontwerp omgevingsverordening die begin maart 2009 door GS is vastgesteld. De omgevingsvisie en de omgevingsverordening worden op 1 juli 2009 door Provinciale Staten vastgesteld. De luchthaven ligt grotendeels buiten de EHS. Aan de noordkant van de startbaan en in Oostkamp ligt een deel van het plangebied binnen de EHS. Indien in de EHS ingrepen plaatsvinden die de aanwezige waarden aantasten, dan zijn de 'Spelregels EHS' van toepassing. De spelregels geven aan wanneer en hoe om te gaan met compensatie en herbegrenzing van de EHS en/of eventueel de "saldobenadering EHS". De Nota Ruimte, de nieuwe Wet ruimtelijke ordening en de AMvB Ruimte vormen het kader waarbinnen de spelregels EHS worden toegepast. Het toepassen van de Spelregels EHS is een bevoegdheid van de provincies. Bij ingrepen in de EHS zijn daarnaast verschillende natuurwetten van toepassing. Uit die wetten zijn eventueel ook voorwaarden voor mitigatie, herstel en compensatie van toepassing. Ook hierbij zijn de provincies vaak bevoegd gezag. Binnen beide structuurvisies zijn mogelijkheden voor toepassing van de Spelregels.

Natura 2000

Het gebied Lonnekermeer, ten noordwesten van het Luchthaventerrein, is een van de door het Rijk aangewezen Natura 2000 gebieden. Het ondernemen van activiteiten in en rondom een Natura 2000-gebied kan gevolgen hebben voor de natuur in dat gebied. Aangezien het gebied Lonnekermeer direct grenst aan het Luchthaventerrein ligt er dus een gevoelige relatie tussen de voorgestane beschermende

maatregelen voor het Lonnekermeer en gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente.

6.3 Studie 'Mobiliteit A1-zone'

De Provincie Overijssel werkt in het kader van het MIRT, gezamenlijk met Provincie Gelderland en het Rijk aan een toekomstvisie op de integrale ontwikkeling van het gebied langs de A1. Binnen dit gebied liggen grofweg alle locaties van Apeldoorn tot en met de grens met Duitsland. Binnen het gebied worden vier economische clusters onderscheiden: Apeldoorn, Deventer, Rijssen en Twente. Het plangebied van deze structuurvisies ligt binnen het cluster Twente. Doel is om de beleidsinspanningen in deze corridor op elkaar af te stemmen en zorg te dragen voor de ontwikkeling van synergie tussen keuzen in de ruimtelijke ontwikkeling, kwaliteit en de infrastructuur.

Het doel van het 'programma A1-zone' is om de ontwikkelkansen van de A1 te benutten en de kwaliteiten te behouden en verder te versterken, om zo de zone tot een visitekaartje van Oost-Nederland te maken. Binnen het programma gaat het om de samenhang, maar ook om de wisselwerking tussen de economische kansen van de regio, bereikbaarheid van de regio en de kwaliteit van de leefomgeving.

Het rapport 'Mobiliteit in de A1-zone' [29] wordt 'bereikbaarheid' als belangrijkste criterium gehanteerd. Bereikbaarheid wordt gedefinieerd als zijnde het aantal mensen dat een plek binnen acceptabele reistijd kan bereiken. In het rapport wordt inzichtelijk gemaakt hoe bepaalde verbeteringen in infrastructuur en dienstregelingen (OV) invloed hebben op de economische potentie van een locatie in het betreffende gebied langs de A1.

6.4 Landinrichtingsplan Enschede-Noord

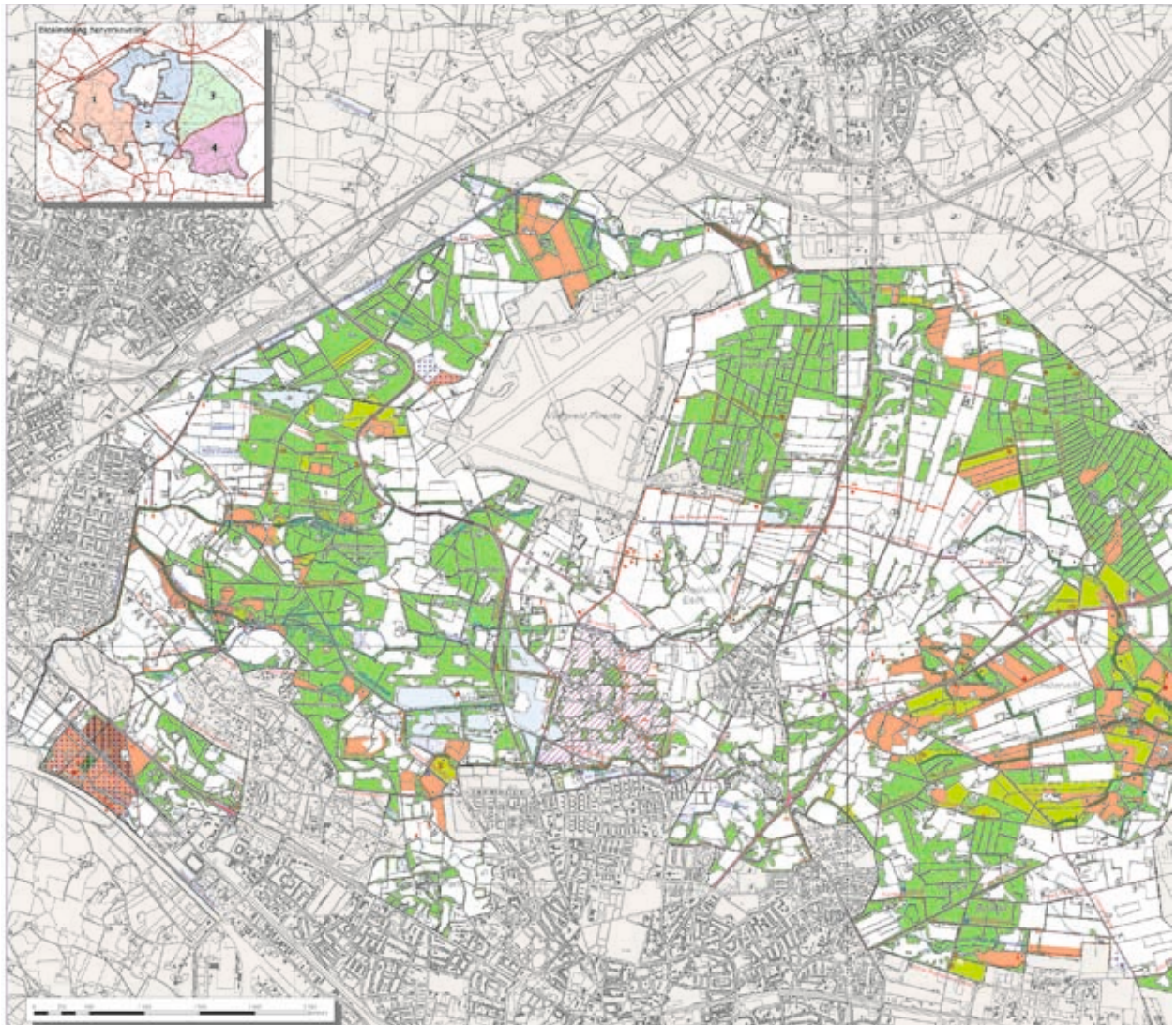
Gedeputeerde Staten van Overijssel stelden op 28 oktober 2008 het Inrichtingsplan Enschede-Noord [14] vast. Dit plan voorziet in een herinrichting van de diverse voorkomende functies in het gebied globaal gelegen tussen Hengelo, Oldenzaal en Enschede. Het plangebied beslaat ongeveer 4.600 ha en is voorbereid door een inrichtingscommissie met hierin bestuurlijke vertegenwoordigers van de gemeenten Enschede, Hengelo, Oldenzaal en Dinkelland, het waterschap Regge en Dinkel, de landbouw, de natuur en de landgoederen. Het terrein van het vliegveld Twente ligt als een enclave midden in het plangebied.

Aanleiding voor het inrichtingsplan is de minder goede verkaveling van de landbouwbedrijven en de wens voor meer ruimte voor natuur en landschap, recreatie en milieu en de leefomgeving. De uitvoeringsperiode beslaat ruim 10 jaar en vindt plaats via zogenaamde uitvoeringsmodules. In verband met de planontwikkeling voor het vliegveld, start de commissie met de module aan de oostzijde van het plangebied. Zie ook afbeelding 6.2.

De landbouw heeft een belangrijke taak in het onderhoud en beheer van het buitengebied. Het plan zorgt ervoor dat de verkaveling van de landbouwbedrijven verbeterd, waarbij het accent ligt op het vergroten van de kavels bij de boerderijen, het concentreren van kavels en het verkorten van de afstand met de huiskavel. In het plan wordt rekening gehouden met verplaatsing van enkele boerderijen.

Via de Ecologische Hoofdstructuur en de ecologische verbindingzones in Enschede-Noord worden natuurgebieden met elkaar verbonden. Binnen Enschede-Noord is het doel om ongeveer 400 ha nieuwe natuur te realiseren. Bij de drukke wegen (waaronder de Weerseloseweg

Afbeelding 6.2: Landinrichtingsplan Enschede-Noord [14]



N737 en Oldenzaalsestraat N733) komen faunapassages.

De verbinding tussen de Jufferbeek en de Deurningerbeek vormt een van de vier ecologische verbindingzones uit het natuurgebiedsplan Zuid-Twente.

In het buitengebied worden fiets-, wandel- en ruiterpaden aangelegd, om zodoende

een aaneengesloten recreatienetwerk te creëren. In verschillende wegen worden wegafsluitingen geplaatst om natuurgebieden te ontzien, onder andere in het geval ten zuiden van het Natura 2000-gebied Lonnekermeer. (afb. 6.2)

7 Regionaal beleid en gemeenten Hengelo, Oldenzaal en Losser

7.1 Bestuursorgaan Regio Twente & Netwerkstad Twente

De Regio Twente is een samenwerkingsverband van (de) 14 Twentse gemeenten in het kader van de Wet Gemeenschappelijke Regeling (WGR). De Netwerkstad Twente (NT) is door het Ministerie van VROM aangewezen als een nationaal stedelijk netwerk. Sinds 2005 bestaat de samenwerking in NT-verband tussen de gemeenten Enschede, Hengelo, Almelo, Oldenzaal en Borne.

Gebieds- en ontwikkelingsagenda

In het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT) en een verbreding van de A1 wordt door het Rijk, de provincies Overijssel en Gelderland, Regio Twente en Stadsregio Arnhem-Nijmegen het een gebiedsagenda Oost opgesteld [42].

Een belangrijke bouwsteen voor dit product is de Gebiedsagenda Twente, die in samenwerking is opgesteld door het Rijk, de provincie Overijssel en de Regio Twente [57]. Deze gebiedsagenda is een integraal ontwikkelingsperspectief voor de periode 2010-2020, waarin de samenhang tussen de (majeure) ruimtelijk economische ontwikkelingen en infrastructuur in de Regio tot uitdrukking wordt gebracht. Naast het visiedeelte omvat de gebiedsagenda een projectenlijst van de belangrijkste ruimtelijk economische en infrastructurele projecten. Speerpunt in de gebiedsagenda is de beoogde ontwikkeling van de zogenaamde Innovatiedriehoek Twente. Dit omvat de majeure gebiedsontwikkelingen Hart van Zuid, Luchthaven Twente en het Kennispark, waarin de samenhang tussen ruimtelijk economische ontwikkelingen en infrastructuur integraal tot uitdrukking komt.

Met de innovatiedriehoek wordt ingezet op economische structuurversterking op regionaal niveau. Vanuit die optiek redenerende, zou binnen de innovatiedriehoek op het Kennispark het onderzoek, research & development plaats kunnen vinden, zou Hart van Zuid kunnen fungeren op het gebied van zakelijke dienstverlening voor het vermarkten van innovatieve technologie en zou Luchthaven Twente kunnen zorgdragen voor de (platformgebonden) productie, assemblage en distributie van producten en kennis door middel van het bieden van ontwikkelingsmogelijkheden voor innovatieve bedrijvigheid. De nationale en regionale kennis op het gebied van luchtvaart kan ingezet worden om schonere en stillere vliegtuigen te maken.

De Gebiedsagenda Twente noemt als een van de regionale projecten de herstructurering van de kruising van de provinciale wegen (Vliegveldstraat en N342) en de kruising met spoorlijn bij Frans op den Bult. De gebiedsagenda Twente wordt in het najaar 2009 vastgesteld en zal uiteindelijk geïntegreerd worden in de Gebiedsvisie Oost-Nederland om zodoende de relatie met de Gebiedsagenda MIRT van het Rijk op te zoeken ten behoeve van de toedeling van rijksmiddelen in Twente.

Op verzoek van het ministerie VROM hebben de gemeenten binnen Netwerkstad Twente in 2005 een Ruimtelijke Ontwikkelingsagenda 2010-2020 opgesteld. De gebiedsontwikkeling van de Luchthaven Twente is een van de majeure projecten in de RO-agenda. De geactualiseerde versie van de RO-agenda, inmiddels REO-agenda genaamd door een robuustere economische paragraaf, zal in de loop van 2009 bestuurlijk worden vastgesteld. In de REO agenda neemt de innovatiedriehoek (gebiedsontwikkelingen Hart van Zuid, Kennispark en luchthaven Twente) een prominente plaats in.

Regionaal Mobiliteitsplan

De netwerkanalyse is één belangrijk onderdeel voor de totstandkoming van het Regionale Mobiliteitsplan 2007-2011 (RMP) [47]. Hierin beschrijft de Regio Twente hoe zij de komende jaren wil werken aan een betere bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. De (toekomstige) bereikbaarheid/ontsluiting (alle modaliteiten) van de economische kerngebieden, waaronder luchthaven Twente, vormen daarin belangrijke onderwerpen. Ook het op peil houden van de kwaliteit van de externe (nationale en internationale) verbindingen van Twente over de A1, N18, N35, per spoor (Agglonet) en water zijn belangrijke speerpunten. Het RMP is in 2007 vastgesteld. De belangrijkste verkeersknelpunten uit de netwerkanalyse waren de toenemende congestie op de A1/A35, met name als gevolg van de toename van het vrachtverkeer, de congestie op de toegangswegen naar de grote steden in Twente en het ontbreken van een alternatieve ontsluiting bij calamiteiten.

Regionaal Economisch Ontwikkelingsplan (REOP 2005)

Op basis van het grootstedelijke gebied met ca 620.000 inwoners wil de Regio Twente de komende jaren werken aan verdergaande economische structuurversterking middels het Regionaal Economisch Ontwikkelingsplan (REOP) [82]. Twente koerst in het REOP op economische ambities op die terreinen waarin de regio reeds goed presteert en waarin ze over aantoonbare voordelen beschikt ten opzichte van de andere regio's. Om die reden zal worden geïnvesteerd in:

- Kennis en Innovatie
- Nieuw ondernemerschap
- Bedrijfsomgeving
- Toerisme
- Arbeidsmarkt en Werkgelegenheid

Deze thema's maken deel uit van de totstandkoming van de structuurvisies voor de gebiedsontwikkeling van VTM i.o..

Recreatie en toerisme

De Regio Twente heeft voor het recreatiepark het Hulsbeek, ten noorden van de A1 en de Luchthaven Twente, een ontwikkelingsvisie vastgesteld (2005). Deze voorziet in de nodige fysieke uitbreidingen als wel kwalitatieve uitbreidingen van het aanbod van het park [46].

7.2 Gemeente Hengelo

De gemeente Hengelo ambieert een aantal ontwikkelingsrichtingen die een mogelijke relatie hebben met de gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente e.o. Deze zijn onder andere te verbinden met de volgende ruimtelijke visies en projecten:

Structuurvisie 2030

Onder het mom 'van groei naar kwaliteit' heeft Hengelo een structuurvisie voor 2030 geformuleerd [28]. Hengelo is zowel stad als dorp en wil die sterke kwaliteit verder ontwikkelen. Op basis van deze kwaliteiten en de maatschappelijke trends, formuleert de gemeente Hengelo in haar toekomstverkenning een aantal ambities (onder andere economische structuurversterking, binnenstad als aantrekkelijke ontmoetingsplaats en verder inzetten op stedelijke en landschappelijke kwaliteit).

Deze ambities zijn uitgewerkt naar vier kernprojecten, die de gemeente Hengelo met haar inwoners nader vorm zal geven: Het parelsnoer, Vitale wijken (Hengelo-Zuid), Stadsranden (het landschap de stad in), en Archipunctuur.

Hart van Zuid

Het totale project Hart van Zuid is een binnenstedelijk industrieterrein van 50 hectare gelegen tussen het station van Hengelo en het Twentekanaal. Het beeld

wordt op dit moment nog bepaald door grote fabriekscomplexen van onder andere Stork en Siemens, maar in 2030 zal een nieuw stadsdeel zijn ontstaan: een modern hoogwaardig stedelijk milieu, waar mensen prettig kunnen wonen, werken en recreëren. Stedelijkheid, bereikbaarheid, functiemenging, behoud van industrieel erfgoed, duurzaamheid en versterking van de ruimtelijke kwaliteit zijn daarbij de kernbegrippen. Gewerkt wordt aan het realiseren van een innovatieve combinatie van de traditionele sterke en innovatieve Twentse maakindustrie met moderne onderwijs- en culturele voorzieningen, wonen en zakelijke dienstverlening in het nieuwe euregionale businessdistrict/WTC, mede gebaseerd op een verbeterde internationale bereikbaarheid. Gelegen op de transportas tussen Nederland en Duitsland en Oost-Europa bouwt Hengelo aan het versterken van de internationale bereikbaarheid door upgradering van het Centraal station Twente tot een Euregionaal openbaarvervoersknooppunt.

7.3 Gemeente Oldenzaal

De gemeente Oldenzaal beoogt een aantal ruimtelijke ontwikkelingen die in verband kunnen worden gebracht met de gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente e.o. Onder andere de volgende visies en beleidsdocumenten vormen de belangrijke kaders:

Visie Eekte Hazewinkel

De gemeente Oldenzaal geeft hoge prioriteit aan revitalisering van het bedrijfsterrein Eekte Hazewinkel. Ter voorbereiding voor de revitalisering en het bestemmingsplan, dat moet worden herzien, is een beeldkwaliteitsplan opgesteld. In dit plan is een visie gegeven over de toekomstige structuur en de mogelijke functionele en ruimtelijke ontwikkelingen op het terrein. Inmiddels is het masterplan inzake revitalisering in concept gereed.

Bestemmingsplan Jufferbeek Zuid

In 2007 heeft de provincie het bestemmingsplan Jufferbeek Zuid goedgekeurd. Met dit bestemmingsplan wordt invulling gegeven aan de Structuurvisie bedrijventerreinen Oldenzaal (1997) en aan het uit december 2004 daterende bedrijvigheidsplan. Met het bestemmingsplan wordt de ontwikkeling tot bedrijventerrein mogelijk gemaakt. Naast ruimte voor nieuwe bedrijven is ook voorzien in het handhaven en ontwikkelen van een circa 75 m brede groenstrook die zal dienen als ecologische zone.

Masterplan Stationspark Oldenzaal Centraal

Voor het stationsgebied van Oldenzaal is in 2005 een structuurvisie vastgesteld. Het project Oldenzaal Centraal staat op de regionale ontwikkelingsagenda Twente. In deze structuurvisie Masterplan Stationspark Oldenzaal Centraal, vastgesteld in 2005, wordt een gebied ter grootte van ongeveer 36 ha getransformeerd van bedrijventerrein annex woongebied, naar hoogwaardige woonmilieus (500-700 woningen). Het spoor zal over een lengte van 1,8 km. verdiept met een nieuw station en busstation worden aangelegd, waarbij nieuwe noord-zuid verbindingen worden gerealiseerd. Het projectgebied is gelegen binnen de vigerende geluidscontour van de militaire vliegbasis Twenthe.

Herstructurering Zuid-Berghuizen

Op diverse locaties in de wijk Zuid-Berghuizen zijn (her)ontwikkellocaties aangewezen. Deze liggen onder de vigerende militaire geluidscontour (35 Ke) van vliegbasis Twenthe die ruimtelijke beperkingen neerlegt op deze locaties binnen de wijk.

7.4 Gemeente Losser

De belangrijkste ruimtelijke ontwikkelingen zoals voorgenomen door de gemeente Losser worden verwoord in een aantal visies en beleidsdocumenten. Deze kunnen mogelijk in relatie worden gebracht met de gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente e.o. Het gaat hierbij met name om de structuurvisie De Lutte, Kadernota Buitengebied en Uitwerkingsplan Losser. Inzet is onder meer een verbeterde aansluiting van Losser op de A1.

8 Gemeente Enschede

8.1 Vigerend Ruimtelijk beleid

De gemeente Enschede streeft duurzame ruimtelijke ontwikkelingen na die een bijdrage leveren aan:

- een sterkere stad;
- een vergroting van het aanbod van selectieve woonmilieus voor hogere inkomens;
- betere bereikbaarheid;
- versterking van de toeristische infrastructuur en groen rond de stad;
- vergroting van de werkgelegenheid.

Dit streven is opgetekend in beleidsdocumenten die in de volgende paragrafen besproken worden.

Toekomstvisie Enschede 2020

Enschede heeft in 2008 een toekomstvisie 2020 opgesteld waarin de ruimtelijke en sociaaleconomische ambities zijn verwoord [26]. Enschede dient in 2020 een stad te zijn die in Europa naam heeft als stad van kennis & innovatie. Die het kloppende hart is van het Euregionale gebied dat Netwerkstad Twente en de Duitse steden Münster en Osnabrück verbindt. Mensen dienen te leven, te wonen, te werken en te recreëren in een omgeving die uitnodigend, leefbaar,

duurzaam en groen is. Economische ontwikkeling vormt een van de belangrijkste peilers van deze visie, mede ook om de sociaaleconomische structuur te versterken en zodoende aantrekkelijker te zijn voor hoger opgeleide werknemers. Een goede (multimodale) bereikbaarheid is daarbij van essentieel belang. In de toekomstvisie zijn daarom vijf ambities benoemd voor een Enschede, dat:

- een zeer sterke centrumpositie heeft in de Euregio met grootstedelijke allure en culturele uitstraling;
- een zeer sterke werkgelegenheidsfunctie heeft in de Euregio en een goed opgeleide beroepsbevolking;
- groen en duurzaam onlosmakelijk verbonden heeft met het verblijven;
- sociale stijging en binding heeft gerealiseerd voor haar bewoners;
- het imago heeft van Europese kennisstad

Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie 2015 – 2030

De RO-visie [17] gaat over het hele grondgebied, zowel stad als buitengebied, van de gemeente. Vastgesteld wordt welke gebieden voor toekomstige verstedelijking in aanmerking komen en in welke gebieden grootschalige herstructurering plaats moet vinden.

Hoofddoelstellingen van de RO-visie zijn:

- bestrijding van de scheefheid in de bevolkingssamenstelling, hogere inkomensgroepen moeten sterker vertegenwoordigd zijn;
- versterking van de kernkwaliteiten van de stad: de 'groene woonstad', de 'moderne werkstad' (werkfunctie in de dienstverlenende- en kennisintensieve bedrijvigheid) en de 'Euregionale voorzieningenstad' (centrumfuncties op het gebied van onderwijs, zorg, toerisme en cultuur);
- duurzame ruimtelijke ontwikkeling. Door nadruk op inbreiding en herstructurering van bestaand stedelijk gebied,

door het behouden en vernieuwen van de zogenaamde 'schatten van Enschede' en door het beheren van de basale oppervlaktewaterstromen.

In 2008 is begonnen met de actualisatie van de RO-visie 2015-2030 en zal in 2009 opnieuw worden vastgesteld. Ten aanzien van gebiedsontwikkeling luchthaven Twente e.o. wordt in de nieuwe RO-visie ruimte geboden aan onderscheidende toevoegingen op het gebied van wonen, werken, leisure en zorg, die niet concurrerend zijn voor andere ontwikkelingen in Enschede.

Buitengebied

De vigerende bestemming ('Buitengebied 1996') voor het gehele Luchthaventerrein is "vliegveld en militaire doeleinden".

In het rapport Buitenkans 2008 [22] is al aangegeven, dat ontwikkelingen economische kansen voor het buitengebied kunnen zijn, maar ook tot een grotere publieke rijkdom in de vorm van natuurschoon, cultuurhistorie, rust, duisternis, biodiversiteit en de toegankelijkheid. Grootchalige ontwikkelingen met stedelijke relevantie, zoals de herontwikkeling van het luchthaventerrein, worden echter niet getoetst aan de randvoorwaarden van het rapport Buitenkans 2008, maar worden in stedelijk perspectief afgewogen.

8.2 Vigerend overig beleid

'Werken aan Wonen', Woonvisie 2005-2015

Het stedelijk kader voor wonen is vastgelegd in het strategisch programma wonen en is nader uitgewerkt in de Woonvisie [21]. In de Woonvisie wordt een tweetal hoofddoelstellingen onderscheiden:

- het leveren van een bijdrage aan het versterken van de sociaaleconomische positie van Enschede door meer

hogere inkomensgroepen vast te houden en aan te trekken;

- het vergroten van de woonkwaliteit voor alle inwoners, waarbij de wensen van de consument centraal staan.

Belangrijk uitgangspunt voor het gemeentelijk woonbeleid is de stedelijke doelstelling van structuurversterking door het aantrekken en vasthouden van midden en hogere inkomensgroepen. Om deze inkomensgroepen aan te trekken en vast houden zullen woningen en woonmilieus gerealiseerd worden die aansluiten bij de vraag van deze doelgroep. Daarom is in de woonvisie o.a. opgenomen dat gemiddeld over de stad per jaar maximaal 20% van de nieuwbouwproductie in het goedkope segment, 30% in het middeldure segment en minimaal 50% in het dure segment moet worden gebouwd. Daarnaast is bepaald dat er per jaar 150 vrije sector kavels moeten worden aangeboden.

Wonen en zorg

Op 26 januari 2004 hebben gemeenten, corporaties, zorg- en welzijn aanbieders en zorgkantoor het convenant wonen, welzijn en zorg ondertekend. Hierin is als missie neergelegd dat alle burgers, in het bijzonder kwetsbare burgers, kunnen beschikken over adequate huisvesting, welzijn en zorg, in een omgeving die leefbaar en veilig is.

Mobiliteitsvisie 2020

De mobiliteitsvisie 2020 [27] richt zich op het verbeteren van de externe bereikbaarheid, met als doel het versterken van de positie van met name Enschede-Centrum en Enschede-West. Dit streven we na door onder andere:

- het verbeteren van de externe ontsluiting, zowel over de weg als het spoor;
- het versnellen van de radialen voor het autoverkeer;
- het werken aan een de modal shift door een mix van maatregelen (fysiek en beleidsmatig, dwingend en faciliterend);

- de mogelijkheden voor een zogenaamd 'Noorderval' ontsluiting worden nader verkend.

Watervisie

Aangezien het waterbergend vermogen van het stedelijk gebied onvoldoende is, moet het buitengebied van Enschede extra bergingsruimte leveren in zogenaamde retentiegebieden aan de rand van de stad. De Watervisie [18] wijst daarvoor bijvoorbeeld het terrein van de Universiteit Twente en het middengebied tussen Hengelo en Enschede aan.

Cultuur en technologie & Zorg en technologie

Het Cultuur- en Technologieprogramma [19] houdt direct verband met de Euregionale concurrentiepositie van Enschede. Een hoogwaardige kenniseconomie en cultureel aanbod versterken elkaar. De gemeente Enschede ziet Zorg en Technologie als een sector waar grote kansen liggen voor het creëren van economische activiteit en het vergroten van de concurrentiekracht van de stad en de regio.

Een actieprogramma is ingevuld langs de volgende drie programmalijnen: het versterken van de onderwijs- en onderzoeksinfrastructuur, het versterken van ondernemerschap, en het stimuleren van clustervorming en samenwerkingsverbanden.

Enschede zet op regionaal verband om die reden in op de zogenaamde 'Innovatiedriehoek' tussen de economische kerngebieden het Kennispark / UT, luchthaven Twente en Hart van Zuid/WTC/ CS Twente.

Koers- en actieprogramma vrijetijdseconomie Enschede

In het Koers- en actieprogramma vrijetijdseconomie Enschede 'Enschede als belevenis' wordt de koers uitgezet [23]. Met zijn hernieuwde koers zet Enschede in op een jaarlijkse groei van het aantal

arbeidsplaatsen vanaf 2010. Pas bij een stabiele groei van de bezoekersaantallen zullen ondernemers structureel nieuwe arbeidsplaatsen creëren. In 2015 moeten er ten opzichte van nu dus 750 directe arbeidsplaatsen meer zijn, nadat een correctie voor de landelijke trend heeft plaatsgevonden.

Door gecoördineerd en tegelijkertijd in te zetten op drie fronten kan Enschede succes boeken. Deze fronten zijn de Toeristische Marketing (Verkopen), het Evenementenbeleid (Vieren) en de uitbreiding en versterking van het aanbod (Versterken).

8.3 't Vaneker

Het plan "t Vaneker" richt zich op het realiseren van een hoogwaardig woonmilieu aan de noordkant van Enschede in het bestaande landschap. Het gebied ligt ten noorden van de woonwijk Deppenbroek aan de noordelijke stadsrand, ten zuiden van de luchthaven Twente en westelijk van het dorp Lonneker. Het plangebied 't Vaneker bevat naast Zuidkamp het gebied dat als een schil rondom de rijksgronden van Zuidkamp ligt en omvat een oppervlakte van circa 57 hectare.

't Vaneker is aangewezen als prioritaire locatie voor de ontwikkeling van een woonlandschap. In het Grote Steden Beleid (GSB)- convenant dat in 2000 is afgesloten tussen het Rijk, de provincie Overijssel en de gemeente Enschede- is 't Vaneker genoemd als een belangrijke woningbouwlocatie, die dient bij te dragen aan het creëren van aantrekkelijke woningen en woonmilieus, om in het kader van de sociaal- economische structuurversterking van Enschede, de midden en hogere inkomensgroepen vast te houden en aan te trekken.

Het beeldkwaliteitsplan voor 't Vaneker is op 30 maart 2009 vastgesteld [25]. Beeldregie voor 't Vaneker omvat ontwerprichtlijnen

voor de gebouwen en tevens de openbare en private open ruimte. Met deze richtlijnen voor beeldregie wordt de ruimtelijke kwaliteit van de individuele gebouwen en openbare en private open ruimte gewaarborgd, maar wordt vooral ook de ruimtelijke eenheid binnen het plan gewaarborgd.

9 Gemeente Dinkelland

9.1 Beleid & ontwikkelingen in relatie met gebiedsontwikkeling

De gemeente Dinkelland heeft Wvg gevestigd op haar gronden tussen grofweg A1 en het spoor, de zogenaamde 'A1 zone'. Daarmee is de gemeente actief betrokken in het ontwerp en proces van de gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente. Het Wvg gebied is gerelateerd aan drie vigerende bestemmingsplannen en een aantal beleidskaders en ontwikkelingen:

- In verband met ligging nabij het Natura 2000 gebied Lonnekermeer is een beheersplan in voorbereiding dat in 2010 in procedure komt; ofschoon het plangebied geen deel uitmaakt van het Natura 2000 gebied zelf, is het beheerplan hiervoor wel van belang in verband met het onderzoek naar zogeheten significante effecten die de ontwikkelingen kunnen hebben op het Natura 2000 gebied;
- Er is een nieuw bestemmingsplan Buitengebied in voorbereiding. De inspraakfase is geweest en naar verwachting wordt na de zomer 2009 het ontwerp-plan ter inzage gelegd. Het gebied waarop het gemeentelijk voorkeursrecht is gevestigd is geen onderdeel van dit bestemmingsplan.

Structuurvisie Dinkelland in voorbereiding

Er is een concept opgesteld voor een structuurvisie voor het gehele grondgebied van Dinkelland. Dit concept wordt in de komende maanden voor publieke inspraak vrijgegeven. Naar verwachting wordt de structuurvisie Dinkelland nog in 2009 vastgesteld.

In de ontwerp-structuurvisie Dinkelland is een ontwikkeling naar “werklandschap” voorzien voor het gebied tussen de A1 en de spoorlijn. Opgemerkt wordt dat bij de behandeling van de bedrijventerreinvisie van de gemeente door de raad aan het college is verzocht om een studie te verrichten naar de ontwikkelingsmogelijkheden in het gebied om de A1.

10 Overig beleid en studies

10.1 Waterschap Regge en Dinkel

Vigerend beleid

Het waterbeleid binnen het waterschap voor het plangebied kan kort verwoord worden in een aantal items, zie [63].

1. Vasthouden –Bergen – Afvoeren

Vanuit veiligheid en voorkomen van overlast en vanwege verwachte klimaatsverandering is er een noodzaak om water langer vast te houden en trager af te voeren. Mede afhankelijk van grondgebruikfuncties wordt het grondwaterbeheer hierop afgestemd. Voor (nieuwe) natuurgebieden geldt een grondwaterafstemming in relatie tot het gewenste natuurdoel. De begrenzing van nieuwe natuur is mede afgestemd om daarmee ook de gewenste waterhuishouding te kunnen realiseren [43]. Hoger gelegen infiltratiegebieden,

zoals het natuurgebied de Lonnekerberg van Landschap Overijssel, zijn geschikt om neerslagwater op te vangen in de ondergrond en traag als grondwater af te voeren.

2. Herstel natuurlijke watersystemen

Aanwezige beken als de Jufferbeek hebben een hoge kwaliteit en zijn als waterparel aangemerkt. Herstel van een zo natuurlijk mogelijk watersysteem heeft daarbij hoge prioriteit [54]. Ook de andere (voormalige) beken hebben een vergelijkbare kwaliteit. Voldoende ruimte voor een natuurlijke ontwikkeling is daarvoor noodzakelijk. Herstel/verbeteren van de afvoer op het stroomgebied van de Jufferbeek/Deurningerbeek heeft om reden van scheiden van landelijk en stedelijk water en KaderRichtlijn Water (KRW) de hoogste prioriteit [64, 68]. Voor de Deurningerbeek geldt vanuit de KaderRichtlijn Water het hoogst ambitieniveau. Ook is de beek aangewezen als provinciale ecologische verbindingszone. Hierdoor is er een extra motivatie voor herstel van een natuurlijk beekstelsel met daarbij begeleidende zones voor migratie van soorten [43].

3. Verbeteren waterkwaliteit

Naast een goed hydrologisch watersysteem is ook een goede waterkwaliteit van groot belang voor een natuurlijk functioneren van de aanwezige beken. Hemelwater kan na infiltratie/berging op het beekstelsel worden afgevoerd. Via infiltratie en berging wordt ingezet op de verbetering van waterkwaliteitsverbetering vereist worden [62].

Streefbeeld Bekenstructuur

Het herstel van de historische waterlopenstructuur en het ecohydrologisch herstel van de Lonnekerberg en omgeving vormt de basis voor het herstel van het natuurlijke watersysteem. De waterhuishouding op de Lonnekerberg is de bron voor het watersysteem. De ruggengraat van het gebied wordt gevormd

door het beekstelsel. Een inrichting van het beekstelsel gebaseerd op bovengenoemde beleidsaspecten is daarbij wenselijk. Op afbeelding 10.1 staan de oorspronkelijke waterlopen weergegeven. Er kunnen daarbij de vier beeksystemen van noord naar zuid onderscheiden worden: de Jufferbeek, Hesbeek, Blankenbellingsbeek en de Leutinkbeek. Voor beide structuurvisies is door het waterschap Regge en Dinkel een uitwerking opgesteld ten aanzien van het ideaaltypische beekstelsel en dit heeft gediend als input voor het ontwerpproces van VTM i.o.[23].

10.2 Landschap Overijssel: Lonnekerberg

Het natuurgebied Lonnekerberg is voor het grootste deel eigendom van Landschap Overijssel. Het totale bosgebied is ca 200 ha groot. Hiervan vormt 149 ha sinds 1999 het natuurterrein Lonnekerberg [35].

De Lonnekerberg ligt direct ten oosten van het vliegveld. Ongeveer 15 ha van het natuurgebied is gelegen binnen de hekken van het vliegveld. In het bestemmingsplan Buitengebied van de gemeente Enschede is het bestemd als Natuurgebied en Bos met ecologische waarden.

De Lonnekerberg is een stuwwal met het hoogste punt op 56 m +NAP, ongeveer 25 m hoger gelegen dan het laagste punt van de vliegbasis (30 m +NAP). Voor een deel bestaat de berg uit gestuwde tertiaire klei. Waar deze dicht aan de oppervlakte ligt, zijn vochtige terreinen aanwezig met brongebieden en beekloopjes. Het gebied is vrijwel geheel met bos bedekt, overwegend bestaand uit uitheems naalddhout. In het bos komen plaatselijk bosrelictsoorten voor die kenmerkend zijn voor vochtige oude loofbossen. Het gebied heeft een hoge floristische waarde - 75 provinciale aandachtsoorten, waarvan 13 Rode lijstsoorten. Er komen 56 soorten

broedvogels voor, waarvan 4 Rode lijstsoorten.

De doelstellingen die voor de Lonnekerberg gelden, richten zich enerzijds op het herstellen, in stand houden en optimaliseren van natuurwaarden. Anderzijds dient er de mogelijkheid geboden te worden voor recreatie “om te genieten van en waardering te krijgen voor het gebied”.

Het beheer dient gericht te zijn op het herstel van de oorspronkelijke hydrologische situatie. Hierbij hoort ook het streven om de bronsystemen op de berg te verbinden met de beken aan de west- en noordzijde van het vliegveld. Voor het herstel is het wenselijk om de drainage en regenwaterriolering op het vliegveld ongedaan te maken, waardoor er aan de voet van de stuwwal weer een kwelzone kan ontstaan, die de beeklopen gaat voeden. Binnen het bosgebied zullen afwaterende greppels afgedamd of gedicht worden, zodat de bronsystemen niet meer worden afgetapt. Van de meest kansrijke plekken, de ‘bosparels’, is het Bergsveld het meest waardevol en omvangrijk. Hier ligt een breed vertakt netwerk van bronnen en bronbeken, die hun water leveren via een duiker onder de startbaan naar een zijbeek van de Jufferbeek. Ook het bronsysteem van de Blankenbellingsbeek aan de zuidzijde van de berg is van groot belang. Dit gave bronsysteem wordt echter onderbroken door de strook munitiebunkers op het Oostkamp.

Landschap Overijssel is bereid te bezien hoe de landschappelijke relatie tussen de Lonnekerberg en het vliegveld kan worden verbeterd. De beheervisie en de doelstellingen voorzien nu niet in een dergelijke afstemming.

10.3 Euregio

De Euregio omvat een groot gebied waarin naast Twente ook De Achterhoek,

Hardenberg en Coevorden behoren en aan Duitse zijde Nedersaksen en een deel van Noordrein-Westfalen (Munsterland). Sinds 1958 wordt gewerkt aan het versterken van grensoverschrijdende structuren door overleg en gezamenlijke projecten.

Daarbij gaat het om de volgende terreinen:

- Sociaal-culturele integratie
- Sociaal-economische ontwikkeling
- Burgeradvies
- Interkommunale samenwerking
- Interregionale samenwerking

Een van de thema's bij de Interkommunale samenwerking is openbaar vervoer en verkeer. In overeenstemming met de grensoverschrijdende samenwerking worden de direct betrokken gemeenten (waaronder Bad Bentheim) en andere verbanden geïnformeerd over de ontwikkelingen en wordt de structuurvisie ook in de Duitse taal beschikbaar gesteld.