Deel 4:
Structuurvisies A en B

11 Programmatische visie

11.1 Twente: positionering en segmentering

Twente vormt een van de belangrijkste kennis- en innovatieclusters van Nederland. Vanuit internationaal perspectief is de ligging gunstig en vormt Twente voor diverse economische segmenten een aantrekkelijk alternatief voor de ruimtedruk van bijvoorbeeld de Randstad of de Brabantse Stedenrij. Twente kent een hoogwaardig en groen investeringsklimaat met een intermediaire ligging op de as tussen de economische kerngebieden de Randstad en het Duitse Ruhrgebied [51]. Kennis- en innovatieclusters in de regio bieden belangrijke aanknopingspunten voor nieuwe (internationale) bedrijvigheid en productiviteitsontwikkeling. Vernieuwende dwarsverbanden tussen ICT, materialen, mechatronica & onderhoud (M3), de bouw- en medische sector vormen belangrijke economische krachten [59]. Twente beschikt in deze sectoren over een aantal internationaal toonaangevende bedrijven. De kwaliteiten van het natuurlijke en culturele woon- en recreatielandschap van Twente versterken verder de reeds gunstige bedrijfsomgeving.

Met de Gebiedsagenda Twente [57] werkt Twente verder aan de kwaliteiten van een internationaal toonaangevende kennisregio [51]. Hierbij zijn de gebiedsontwikkelingen van Luchthaven Twente, het Kennispark / Universiteit Twente en Hart van Zuid/WTC/ Centraal Station Twente van strategisch belang, de zogenaamde 'Innovatiedriehoek'. De onderling complementaire programmatische ontwikkeling van deze projecten vormt de basis voor de (sociaal) economische structuurversterking van Twente. Het aantrekken en langer vasthouden van hoger opgeleiden vormt dan ook een van de belangrijkste uitdagingen voor Twente als kenniseconomie. Dit sluit aan bij de kernambities van het Regionaal Economisch Ontwikkelingsplan (REOP) van de Regio Twente/ Netwerkstad [45]. De Innovatiedriehoek moet deze ambities van Twente meer volume geven en de realisering ervan bespoedigen. Multimodale bereikbaarheid van de Euregio, draagt bij aan de ontwikkeling van de regio tot een internationaal toonaangevende kennis- en innovatieregio [51].

De missie van de gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente - inzetten op economische structuurversterking met gelijkwaardige aandacht voor omgeving en duurzaamheid - past geheel in deze lijn van ambities voor Twente. Om die reden zoekt VTM i.o. naar complementaire programma's en ontwikkelingsstrategieën met de reeds aanwezige sterke sectoren. Twente is gebaat bij een goede functionele en inhoudelijke samenhang om zodoende de 'unique-selling-points' van Twente als woon-, werk- en recreatielandschap (Landgoed Twente) verder op de (inter)nationale kaart te zetten.

11.2 Proces van marktconsultatie

Het rapport 'Een vliegwiel voor Twente' [59], dat de voorlopige ruimtelijke kaders stelde voor een complementair programma, vormt het vertrekpunt voor een verdieping van een reeds lopend marktconsultatietraject. Zowel voor de korte termijn in de vorm van tijdelijke verhuur als voor de lange termijn ten behoeve van de gebiedsontwikkeling. Dit sluit aan bij de wens van het Rijk, de provincie en de gemeente, om meer nadruk te leggen op een verdergaande marktbenadering in de planvorming. Dit traject bestaat uit vier pijlers:

A voeren van gesprekken met ondernemers, woning corporaties, projectontwikkelaars, deskundigen en belangenorganisaties, incl. ontwerpateliers;

B coördineren uitvoering van marktonderzoeken voor beide plannen (A en B);
C organiseren van een expertmeeting Care & Cure;
D participeren in (internationale) congressen en symposia ten behoeve van uitbreiding netwerk en vergaren van kennis over trends en ontwikkelingen.

Ad. B

De volgende marktonderzoeken zijn uitgevoerd, onder begeleiding van VTM:

- Van Airport naar Careport (Twynstra Gudde) [56];
- Care, Cure, Wellness en Leisure (KPMG) [33];
- Commerciële Burgerluchthaven (L.E.K. Consulting) [34];
- Multifunctionele Luchthaven (Del Canho en Engelfriet) [12];
- Bijzondere woonmilieus (Motivaction) [41];
- Grootschalig attractiepark in Twente (Huyskens & Leisure Consultants) [31].

De informatie uit deze vier pijlers (a t/m d) is gebruikt als input voor de markttechnische onderbouwing van het programma in de grondexploitatie van VTM i.o.. In de volgende paragraaf wordt deze informatie nader uiteengezet en worden kansrijke programma's en ontwikkelingsrichtingen benoemd.

11.3 Marktomstandigheden en ruimtebehoefte

In deze paragraaf zullen per marktsegment de belangrijkste ontwikkelingen en mogelijkheden uiteen worden gezet.

11.3.1 Luchtvaartmarkt

De verwachtingen voor de luchtvaartmarkt zijn dat, ondanks de huidige economische dip, de mondiale vraag naar luchtvaart op de lange termijn zal blijven stijgen door toenemende internationale concurrentie en opkomst van nieuwe economische centra [51]. Daarnaast neemt het belang van klimaat, milieu, veiligheid en ruimtelijke ordening in relatie met de toekomstige ontwikkeling van de luchtvaart verder toe. Innovatie speelt een belangrijke rol om de externe effecten van luchtvaart te reduceren. Als laatste ziet men een verdergaande liberalisering ontstaan door middel van grensoverschrijdende allianties, waarbij tegelijkertijd een trend naar een verdergaande consolidering van luchtvaartmaatschappijen waarneembaar is. Dit heeft een relatie met de netwerkkwaliteit van Nederland binnen mondiaal perspectief, dat ook nieuwe kansen biedt. Om deze ontwikkelingen in samenhang te bekijken, heeft het Rijk beleid geformuleerd voor de luchthavens in Nederland, in de vorm van de Luchtvaartnota [51].

Luchtvaartnota en advies Commissie Alders

In het kader van de Luchtvaartnota onderzoekt het kabinet, door middel van Regiotafels onder begeleiding van de Commissie Alders, de mogelijkheden om op de luchthavens van nationale betekenis 70.000 vliegtuigbewegingen (niet-mainport gebonden) te accommoderen op de luchthavens Lelystad en Eindhoven. Vervolgens zal onderzocht worden hoe overige luchthavens van nationale betekenis, met name Twente, naast hun autonome functie ondersteunend kunnen zijn in het accommoderen van extra capaciteit.. De Luchtvaartnota [51] geeft in een aantal modellen aan wat de eventuele bijdrage van Luchthaven Twente aan de overloop van Schiphol zou kunnen zijn. Dit naast een eventueel militair medegebruik. Hierover moet nog nadere besluitvorming plaatsvinden. Twente wordt in de nota aangeduid als 'compacte burgerluchthaven in het groen', als een van beide ontwikkelingsvarianten.

Catchment area Twente

Het ruimtelijk planbureau heeft aangegeven dat Airport Twente een 1 uurs catchment area potentieel heeft van 4,9 mln inwoners en 34,1 mln inwoners op 2 uur rijden per auto. Uit eerder onderzoek [13] is gebleken dat op basis van dit catchment area een marktpotentieel denkbaar is van 4,1 mln passagiers voor Luchthaven Twente op de lange termijn. Nadere studie heeft uitgewezen dat Luchthaven Twente te maken heeft met verschillende concurrerende luchthavens in de omgeving, waaronder Münster-Osnabruck en Weeze . Daarnaast zijn ook Schiphol en Düsseldorf concurrerend, gezien hun sterke positie op de luchtvaartmarkt. Mede hierdoor is het onzeker of dit lange termijn potentieel haalbaar is.

Een multifunctionele luchthaven

Del Canho & Engelfriet [12] hebben voor VTM een marktonderzoek uitgevoerd naar het meest kansrijke concept voor een multifunctionele luchthaven in Twente, met als aandachtspunten de industriële – en platformgebonden bedrijvigheid en commerciële leisure activiteiten. Del Canho & Engelfriet benoemen een compacte burgerluchthaven in het groen, gebaseerd op de vier pijlers: passagiersvervoer, vrachtvervoer, platformgerelateerde industrie en leisure. Voor passagiersvervoer ziet men voor de leisure/lowcost vakantiebestemmingen als wel richting de grotere Europese steden, een potentiële marktruimte ontstaan van 1,2 mln passagiers in 2030. Voor vrachtvervoer ziet men mogelijkheden in 'trucking' (centrum), Europese distributie, "value-added" logistics en militair vervoer.

VTM i.o. is in gesprek gegaan met een aantal exploitanten die hebben aangegeven serieus geïnteresseerd te zijn in Luchthaven

Twente, mocht het besluit zodanig uitvallen. Uit de gesprekken bleek dat er ook interesse is voor Twente vanuit de kleinere zakelijke luchtvaart gericht op het hogere segment. Regionale jets die bestemmingen binnen Europa, het Midden-Oosten en Noord-Afrika aandoen. Verder is er gesproken met luchtvaartopleidingen, vliegscholen, simulatietrainingen en initiatieven op het gebied van de medische luchtvaart, welke realistisch worden geacht.

11.3.2 Care, Cure, Wellness en Leisure (CCWL)

Op het eerste gezicht lijkt een aantal ontwikkelingen op macroniveau aan te sluiten bij de markt van Care, Cure, Wellness en Leisure (CCWL) in Twente. Zo neemt de zorgvraag toe als gevolg van de vergrijzing en is men in staat en bereid om meer te betalen voor zorg vanwege een stijgende welvaart en het feit dat men steeds meer waarde hecht aan een gezonde leefstijl. Verder speelt de toenemende marktwerking een grote rol, waarbij het mogelijk is om hoogwaardige zorgproducten in combinatie met wellness aan te bieden. Op het gebied van technologische ontwikkeling zijn er belangrijke doorbraken die het mogelijk maken om de langere levensduur te combineren met een hoger kwaliteitsniveau. Desondanks is de zorgmarkt erg complex en bovendien op regionaal niveau op de primaire diensten verzadigd. Men dient te zoeken naar specifieke niches voor een haalbaar concept.

KPMG is gevraagd marktonderzoek te doen naar een Care, Cure, Wellness en Leisure concept in Twente, mede ingegeven door de businesscase 'De Twentse Basis' van Stichting Alternatieven Vliegveld Twente. De belangrijkste conclusie uit het marktonderzoek van KPMG is dat een CCWL concept in de voorgestelde vorm niet haalbaar wordt geacht in Twente. Wel is een aantal elementen uit het concept als kansrijk aangemerkt. Ook de combinaties met duurzaamheid en de hippische sport worden als interessante ontwikkelingsrichtingen gezien. De kansrijke zorgelementen die in het onderzoek worden onderscheiden, zijn:

- Zelfstandige behandelcentra (ZBC's), bijvoorbeeld ooglaserklinieken en klinieken voor plastische chirurgie;
- Zorghotel (als aanvullend element in een breder concept);
- Wellness-concepten (thermen, kuuroorden, etc.).

Uit het onderzoek komt daarnaast naar voren dat de focus op één kernpropositie met van daaruit organische groei, meer kans van slagen lijkt te hebben.

Uit de gesprekken met vertegenwoordigers uit de zorgsector in de regio komt naar voren dat een medical park in nabijheid van een luchthaven als een interessante ontwikkeling wordt gezien. Als mogelijke doelgroep worden de in het buitenland woonachtige Nederlanders gezien, waarvan wordt verondersteld dat zij zich bij voorkeur in een Nederlands ziekenhuis laten behandelen. Deze doelgroep neemt toe: een groeiend aantal gepensioneerden verblijven permanent of tijdelijk in delen van Europa met een zachter klimaat (Côte d'Azur, Spaanse kusten, Algarve, Meer van Genève). De kracht van dit concept bestaat uit het feit dat een integraal zorgpakket aangeboden kan worden. Retourvlucht vanaf Twente, een volledige (operatieve) behandeling gecombineerd met voor- en nazorg in een nabijgelegen hoogwaardig hotel met landschappelijke kwaliteiten.

De voor- en nazorg leent zich bovendien goed voor een combinatie met wellness faciliteiten (sauna, solarium, massagecentrum etc.). Het medical park nabij de luchthaven integreert de kansrijke zorgelementen in een vernieuwend zorgconcept. In de expertmeeting waarin het marktonderzoek van KPMG kritisch werd beschouwd, werd dit concept door de experts (adviseurs en zorgverzekeraar)

positief ontvangen. Aanvullend marktonderzoek zou moeten uitwijzen wat de omvang van de doelgroep en mogelijk andere doelgroepen (bijvoorbeeld militairen) is en of dit concept aansluit bij hun wensen en behoeften.

11.3.3 Woningmarkt

Er is behoefte aan een kwaliteitsverbreding op alle niveaus van de aanbodzijde van de woningmarkt in de omgeving [59,32]. Dit biedt ruimte voor nieuwe concepten. Kansen hiervoor liggen met name in de binnenstedelijke ruimte en in het buitengebied, met de daaraan gelieerde specifieke woonconcepten en –milieus [59, 74]. Deze constatering wordt onderstreept door het marktonderzoek dat Motivaction heeft uitgevoerd in opdracht van VTM i.o. [41]. Zij zien goede kansen voor thematische woonenclaves met een sterke eigen (sub) identiteit. Vanuit de gesprekken met marktpartijen en woningcorporaties kwam onder meer als kansrijk naar voren: woon & zorgconcepten, een paardenwoonwijk/ hippisch wonen en thematische woningen en voorzieningen binnen de Indische cultuur. De gemeente Enschede heeft tegelijkertijd als beleidsdoel het aanbod in het hogere segment van de woningmarkt uit te breiden, om zodanig het aantrekken en vasthouden van hoger opgeleiden te kunnen nastreven.

11.3.4 Bedrijfsruimte, industrie en kantoren

Voor wat betreft de bedrijfsruimtemarkt en kantorenmarkt, een vervangingsmarkt in Twente, is er behoefte aan een kwalitatieve impuls van het huidige aanbod. De vraag naar relatief kleine en zelfstandige bedrijfsunits neemt sterk toe [53, 59]. De provincie Overijssel heeft tegelijkertijd gesteld dat in Overijssel het (toekomstige) aanbod van reguliere bedrijventerreinen ruim voldoende is binnen de verwachte trends. Deze sturing vanuit de provincie heeft geresulteerd in een vermindering van het aantal nieuwe en uitbreidingsplannen van bedrijventerreinen, die in voorbereiding waren verspreid over de gemeenten in Twente [44]. Dit bevestigt de koers van VTM om in te zetten op specifieke programma's voor bedrijvigheid en hergebruik van de bestaande gebouwen en terreinen.

In geval van de luchthavenvariant, laten Del Canho & Engelfriet kansen voor de platformgerelateerde industrie zien voor een cluster van bedrijvigheid in de vliegtuigproductie en –onderhoudsindustrie, inclusief R&D en opleidingen. Del Canho & Engelfriet benoemen met name kansen voor Twente binnen de MRO in (de)assemblage en kleinschalig onderhoud. Zij schatten in totaal een marktruimte voor 65.000 m² bvo in. Verder zien zij aanvullende marktkansen voor retail in de terminal, parkeren en R&D/training/zakelijke dienstverlening in kantoorruimten.

De groep van geïnteresseerde luchtvaartgerelateerde bedrijvigheid waarmee gesproken is, richt zich met name op MRO-activiteiten en gelieerde opleidingen. Voor de meeste MRO-bedrijven geldt dat de 'Repair & Maintenance' activiteiten ondersteunend en/of aanvullend zijn aan hun primaire bedrijfsactiviteit. Dit is goed te combineren, omdat er synergievoordelen te behalen zijn. Verder is er veel belangstelling vanuit de kleinere innovatieve (technische) bedrijvigheid.

11.3.5 Leisure, recreatie en evenementen

De doelgroepen die Twente bezoeken voor vakantie of dagtochten laten een iets andere verdeling zien dan de rest van Nederland. De vrijetijds- en leisure markt in Twente spitst zich toe op kortstondige verblijfsrecreatie (dagtoerisme), waarbij met name senioren en DINKY's (stellen zonder kinderen) de voornaamste doelgroep zijn [31]. Op nationaal niveau is het marktaandeel van leisure activiteiten in Twente in gezinnen relatief laag dat voor een deel is terug te voeren op een mager aanbod voor deze groep.

Twente beschikt niet over een grootschalige publieksattractie of een nationaal evenement en kent een relatief beperkt en eenzijdig aanbod aan verblijfsaccommodaties. Er bevinden zich relatief weinig hotels en relatief veel campings en vakantiebungalowparken. De huidige culturele voorzieningen, attracties en evenementen ontstijgen niet het regionale schaalniveau qua bezoekers en naamsbekendheid.

Er lijkt marktruimte te zijn voor een grootschalige publieksattractie in Twente. De combinatie Huyskens & Leisure Consultants heeft om die reden in opdracht van VTM hier een marktonderzoek naar uitgevoerd [31]. Zij concluderen dat een grootschalige publieksattractie – mits zakelijk goed gerund vanuit een sterk, marktaansprekend concept - voor economie en imago van Twente een positieve impuls kan betekenen die in lijn ligt met de vastgelegde ambities van regio [31]. Voor een grootschalige publieksattractie zijn bezoekersaantallen tussen de 400.000 en 750.000 denkbaar, afhankelijk van mate van vernieuwing, nationale uitstraling en opzet als vakantiebestemming, in plaats van dagtochtbestemming. Als aan die voorwaarden wordt voldaan dan is een aantal van 1.000.000 bezoekers denkbaar op termijn. Deze nieuwe toeristenstroom zal vooral een impuls zijn voor uitbreiding van het hotelaanbod en de bestaande capaciteit in vakantiebungalows en campings. Daarnaast zijn de interesse, accommodatiewensen en vakantiedata van deze relatief nieuwe toeristenstroom veelal complementair aan de wensen en mogelijkheden van de huidige leisure doelgroep in Twente.

Del Canho & Engelfriet concluderen tegelijkertijd in hun marktonderzoek [12] naar een multifunctionele luchthaven

dat er voor leisure marktmogelijkheden zijn voor een terrein van een ruime 40 hectare, waarbij een 'flagship' attractie de focus heeft. De categorieën themaparken, attractieparken, cultuur, wellness/beauty/ontspanning en evenementen hebben de meeste potentie.

Uit de oriënterende gesprekken met ondernemers heeft VTM belangstelling geconstateerd voor het realiseren van een grootschalige publieke attractie op of in de nabijheid van de luchthaven.

11.4 Van marktconsultatie naar structuurvisie

De gesprekken laten een belangstelling zien vanuit de markt, waarbij het van belang is dat het planologische kader voor verdere uitwerking van de structuurvisie flexibiliteit biedt om de optimale ruimtelijke inpassing en exploitatie van de programma's te bewerkstelligen. Functiecombinaties dienen niet bij voorbaat uitgesloten te worden. Daarom zal binnen het ruimtelijk en programmatisch kader de nodige flexibiliteit aan de markt worden geboden in de verdeling van de programma's in de fasering van de uitvoering van plannen.

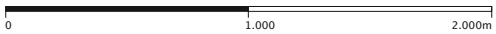
12 Structuurvisie model A

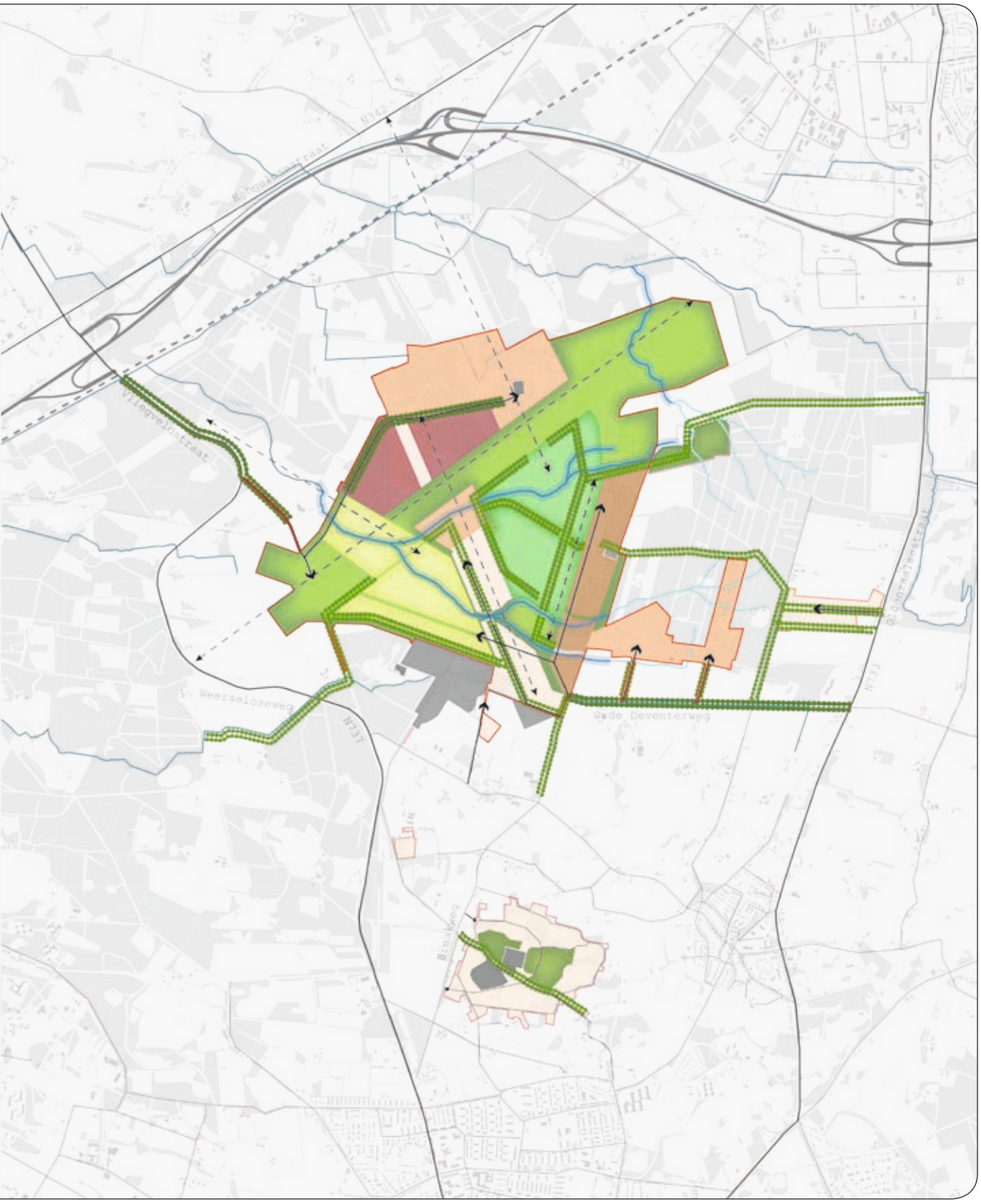
12.1 Structuurvisiekaart model A

Deze structuurvisie gaat uit van een omvangrijke herprogrammering van de voormalige militaire vliegbasis Twenthe. 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 aantal gebouwen hergebruikt ten dienste van nieuwe programma's die zich in het gebied vestigen. 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 resortpark. 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 wijdere omgeving. In dit netwerk van verbindingen vormt de vroegere infrastructuur van de basis een belangrijke schakel.

De structuurvisie wordt in de hierna volgende paragrafen nader uitgelegd door allereerst een viertal belangrijke onderliggende motieven toe te lichten die de ruimtelijke keuzes bij het maken van de visie in belangrijke mate gestuurd hebben. Deze motieven maken deel uit van de aanwezige ruimtelijke en functionele kwaliteiten van het gebied. In de structuurvisie zijn deze motieven nader uitvergroot en versterkt

Afbeelding 12.1: Structuurvisie model A


0
1.000
2.000m


Vliegveldstraat
Weerseloseweg
N737
Oude Deventerweg
N733

Afbeelding 12.2 Landgoed Weldam

Afbeelding 12.3 De voormalige vliegbasis

als toekomstige dragers van de ruimtelijke kwaliteit.

Vervolgens worden de vier constituerende lagen van de structuurvisie toegelicht. Deze vier lagen zijn achtereenvolgens het landschap, de infrastructuur, de cultuurhistorie van het gebied en het programma. (afb. 12.1)

12.2 Ontwerpmotieven

Het voormalige vliegveld als landgoed

Het gebied tussen Hengelo, Enschede en Oldenzaal (het plangebied), is te typeren als een patchwork van enclaves gevat in een landschap van essen, bossen, beken en open velden. De enclaves zijn niet–agrarische eenheden, die zich in meerdere opzichten onderscheiden van hun omgeving en veelal een stedelijke oorsprong hebben. Het vliegveld en de kampen vormen op dit moment private en semi-openbare enclaves in dat gebied en zijn in die zin vergelijkbaar met de bestaande landgoederen Hof Espelo, Oosterveld, 't Holthuis. Deze karakteristiek van de als formele structuur ontworpen en op zich zelf betrokken landgoederen, die het plangebied programmeren en beheren, is een van de leidende ontwerpmotieven voor deze structuurschets. De geprogrammeerde enclaves worden middels een systeem van oprijlanen gekoppeld aan de doorgaande wegenstructuur en zo voor autoverkeer ontsloten. Naast deze oprij-lanen wordt geen nieuwe infrastructuur toegevoegd. Hiermee wordt vermeden dat er een doorgaand netwerk voor autoverkeer in het gebied wordt geïntroduceerd. (afb. 12.2, 12.3, 12.4)

Contrast tussen natuur en cultuur

Heel kenmerkend voor het landschap tussen Hengelo, Oldenzaal en Enschede is het contrast tussen cultuur en natuur. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om het contrast tussen het nadrukkelijk ontworpen landschap van landgoederen met lanen, zichtassen en kunstmatige vijvers met de natuurlijke beken en het natuurlijke reliëf. Het gaat ook om het contrast tussen inheemse beplanting zoals eik en els met exoten als rode beuk, sequoia en paardenkastanje op de landgoederen. Bovendien is het Twentse landschap als geheel vooral een cultuurlandschap, waarin de mens de natuur naar zijn hand heeft gezet. Er zijn weinig beken waarvan de loop niet door mensen is beïnvloed en alle bossen zijn aangeplant.

In het landschapsontwerp voor het plangebied wordt dit contrast tussen natuur en cultuur nadrukkelijk opgezocht en op een nieuwe manier vormgegeven. Daarbij worden veel verwijzingen gemaakt naar de karakteristieken van de bestaande landgoederen.

Contrast tussen intimiteit en openheid

Het Twentse landschap kende tot enkele decennia geleden grote contrasten tussen openheid en beslotenheid. De grootschalige open delen waren vrij recent ontgonnen voormalige heidevelden, de kleinschalige besloten gebieden waren te vinden rond het oude landschap van de essen, de beekdalen en de dorpen. Op de meeste plaatsen in Twente is dit grote contrast verdwenen, maar in het landschap ten noorden van Enschede is het nog voor een belangrijk deel aanwezig, met dank aan het militaire gebruik in de afgelopen 65 jaar. De bossen liggen ook voor het grootste deel op de voormalige heidevelden en hebben

Afbeelding 12.5 Intimiteit

Afbeelding 12.6 Grootschalige openheid

Afbeelding 12.7 Bestaande open ruimten

ook de kenmerkende grootschaligheid en rechtlijnigheid. Zuidkamp is een voorbeeld van een zeer kleinschalig oud cultuurlandschap en het landschap rond de voormalige militaire luchthaven heeft de kenmerkende openheid en rechtlijnigheid van de jonge heideontginningen. Als je door je oogharen naar het landschap kijkt en de kleur van gras en beton vervangt door paars, waan je je op een 19e-eeuws heideveld. Dit typerende contrast is de dominante ruimtelijke kwaliteit van het gebied. De randen van de open ruimte zijn echter vrij willekeurig en 'slordig', waardoor de monumentaliteit van de openheid in de huidige situatie niet optimaal tot zijn recht komt. In de structuurschets is het contrast verder opgevoerd door de open vlakte van de landingsbaan middels een subtiel systeem van open velden op een formele manier in te kaderen, een gerichtheid te geven, en met forse zichtlijnen optisch te verankeren met haar omgeving. Vanaf de oprijlanen en de randen van het plangebied wordt op deze wijze de centrale open ruimte beleefbaar en ordent de structuur van open ruimten het landschap in de omgeving van de vliegbasis.

De beleving van het Lonnekerland wordt zodoende van een nieuw, doch cultuurhistorisch elan voorzien. (afb. 12.5, 12.6, 12.7)

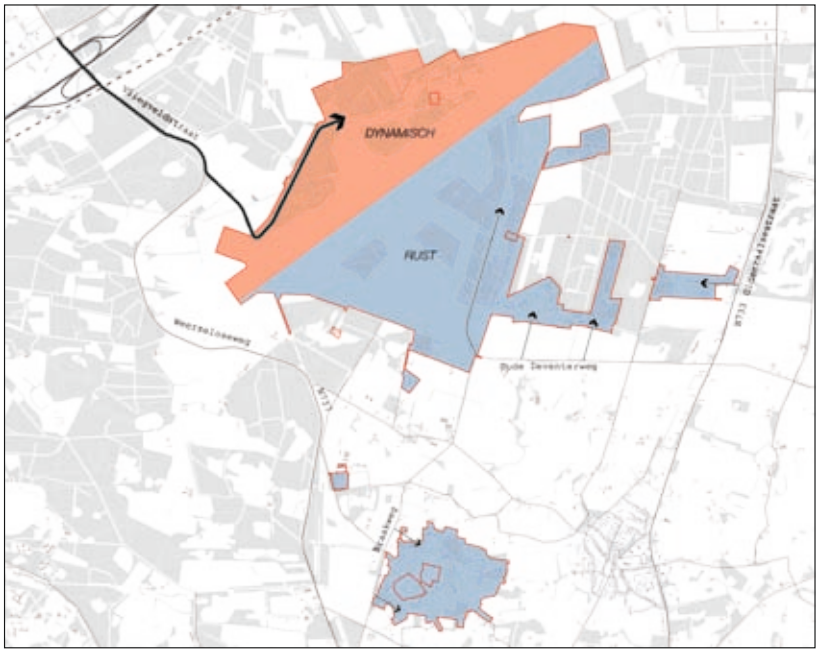
Dynamiek versus rust

De open vlakte van de huidige landingsbaan deelt het plangebied in twee delen. Aan de noordwestzijde het gebied tussen de A1 en de landingsbaan, aan de zuid-oostzijde het landschap van de Lonnekerberg. Deze tweedeling en de nabijheid van de A1 aan de noordzijde heeft geleid tot een logische programmatische zonering van het plangebied. Ten noordwesten van de landingsbaan, direct ontsloten vanaf de A1, landen de intensieve en dynamische programma's die gebaat zijn bij bereikbaarheid. Aan de zuidoostzijde, ontsloten vanaf de Oldenzaalsestraat (N733), landen de minder intensieve

Afbeelding 12.8 Dynamiek

Afbeelding 12.9 Rust

Afbeelding 12.10 Model A: dynamiek en rust



programma's die zich richten op wonen en extensieve vormen van bedrijvigheid en recreatie. (afb. 12,8, 12.9, 12.10)

12.3 Landschap

Open ruimte en lange zichtlijnen

De grootschalige openheid op het terrein van de huidige vliegbasis is een belangrijke kwaliteit. De maat van de ruimte op de vliegbasis vormt een groots en dramatisch contrast met de kleinschalige omgeving en ook met de rest van Twente. De voormalige vliegbasis vormt een monument voor de grote leegte van de woeste gronden, die eeuwenlang zo kenmerkend voor het Twentse landschap is geweest. In het ontwerp wordt de openheid daarom zorgvuldig bewaard en soms ook hersteld. Er komen vier grote open ruimten die het programma op de voormalige vliegbasis organiseren en het gebied tevens verbinden met de omgeving. Elke ruimte krijgt een eigen karakter door verschillen in de maat van de ruimte, in de beplanting van de randen of het maaiveld, en door een verschil in programmering. De bestaande ruimte van de voormalige landingsbaan is de centrale open ruimte. Deze wordt geprogrammeerd als natuur, in de vorm van nat grasland, waarbij de landingsbaan als relict grotendeels behouden blijft. Door het verwijderen van de huidige drainage wordt het huidige droge grasland geleidelijk vernat. De combinatie van een voedselarme bodem met vochtige omstandigheden is in Nederland zeldzaam geworden en naar verwachting leidt het vernatten tot nieuwe, hogere natuurwaarden. Bestaande en nieuwe bosranden vormen de begrenzing van deze open ruimte. Hierin wordt incidenteel bebouwing geplaatst.

De tweede ruimte is de entreeruimte vanaf de Vliegveldstraat-Weerseloseweg (N 737). Deze ruimte bestaat uit een beek die zal stromen door natte graslanden en weilanden die in agrarisch gebruik zijn. De randen

bestaan uit bos. De entreeruimte biedt zicht op de open ruimte rond de voormalige landingsbaan.

De derde ruimte is gekoppeld aan de oostelijke entree, in het verlengde van de Oude Deventerweg.. Langs de bestaande taxibaan kan wonen in de sfeer van hippisch wonen met eigen weide ontwikkeld worden.

De vierde ruimte ligt opgespannen tussen de snelweg A1 tot juist over de landingsbaan. Gebruikmakend van de bestaande openheid op een voormalig leidingentracé kan in een langgerekte ruimte de heide worden hersteld, in afstemming met de Landinrichtingscommissie. Daarmee wordt de herinnering opgeroepen aan de grote stille heide uit het verleden en tevens wordt symbolisch een relatie met de snelle wereld van de 21e eeuw gelegd. Bossen begrenzen deze ruimte.

Tussen de nieuwe beeklopen van de Jufferbeek en de Blankenbellingsbeek wordt tegen de voormalige landingsbaan aan een uitzichtheuvel gemaakt, die wordt vormgegeven als een Seringenberg, vergelijkbaar met het landgoed De Horsten bij Wassenaar. In april, als de seringen bloeien, levert dit een bijzondere attractie op. De rest van het jaar is het een plek vanwaar je het nieuw ingerichte landschap kunt overzien. (afb. 12.11)

Ecologische Hoofdstructuur en natuurontwikkeling

De vliegbasis ligt in de huidige situatie als een uitsparing in de Ecologische Hoofdstructuur (EHS); tussen het bedrijventerrein Hanzepoort in Oldenzaal en de kop van de voormalige landingsbaan ligt een bottleneck in de EHS. Met de ontwikkeling van model A wordt voorgesteld de begrenzing van de EHS opnieuw te bezien. In structuurvisie model A wordt de ecologische structuur in belangrijke mate verstevigd door beekherstel van de Jufferbeek. Herstel van de Jufferbeek betekent dat de EHS waar deze nu op zijn smalst is, in de toekomst kan worden verbreed. Aan de noordzijde van de vliegbasis wordt voorgesteld de grens van de EHS in noordelijke richting te verplaatsen vanwege de ontwikkeling van het leisure-programma daar. In de A1-zone wordt de noordwestelijke verbindingszone van 10 ha rond de Jufferbeek-Deurningerbeek versterkt in het plankader van de Landinrichting. In de zuidwestzijde van het plangebied is landbouw geprogrammeerd, waardoor de ecologische waarden daar naar verwachting gering zullen zijn.

De totale natuur- en groenontwikkeling beslaat ca 250 ha Hiervan krijgt ca 50 ha de bestemming EHS. Het saldo van nieuwe en vervallen EHS die binnen het plangebied wordt gerealiseerd, komt uit op ca 15 ha netto. Daarnaast wordt binnen het totaal van ca 250 ha, ca 175 ha (bruto) geprogrammeerde natuur geraamd. Dit bestaat uit ca 60 ha landgoederen, ca 55 ha landbouw en ca 60 ha grasland. (afb. 12.12)

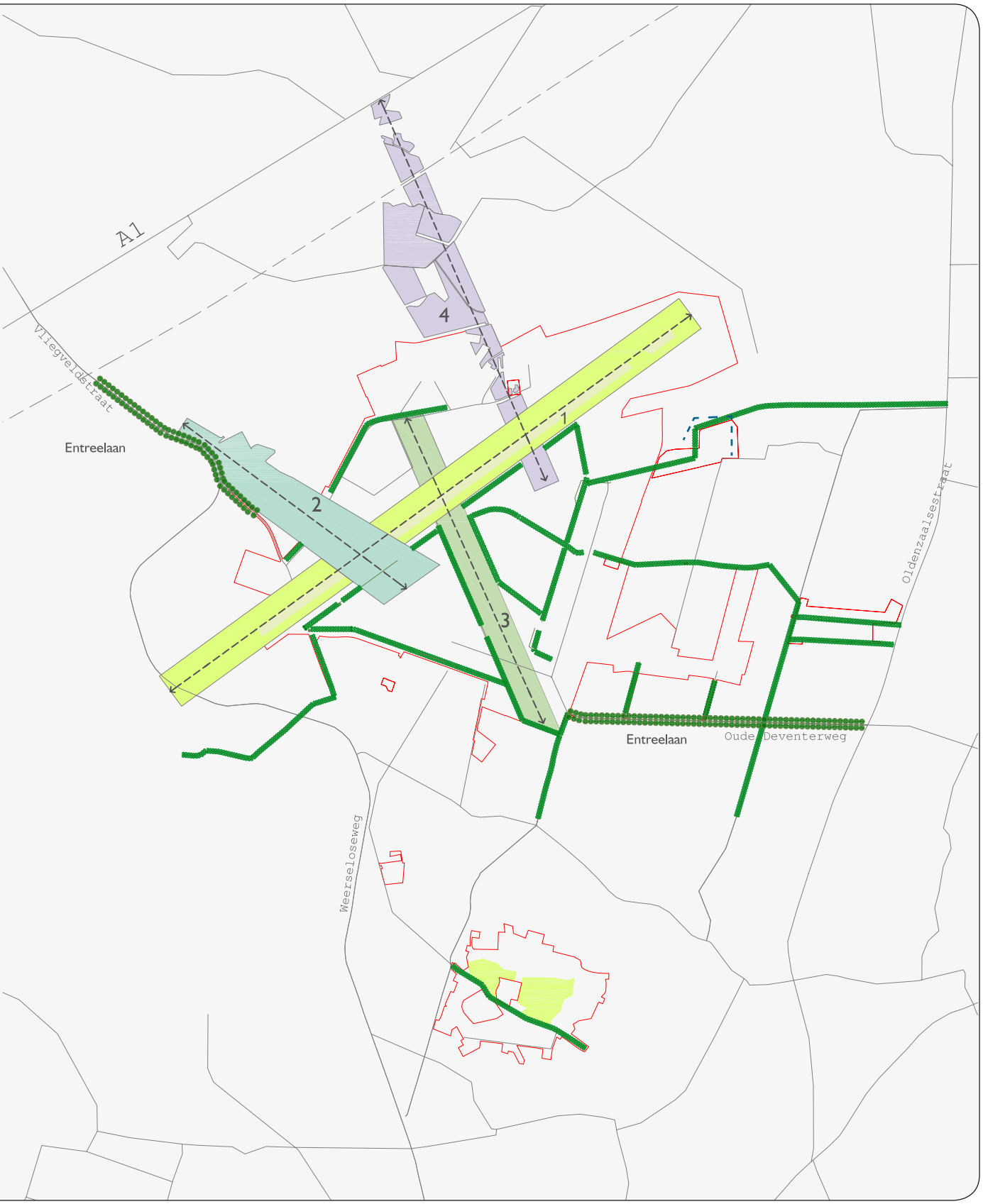
Beekherstel

Voor wat betreft het beekherstel volgt VTM het advies van het Waterschap Regge & Dinkel [64]. In de uitgangssituatie is sprake van forse drainage van de vliegbasis, waardoor de natuurlijke waterhuishouding sterk is verstoord [39, 64]. Bovendien is het terrein geëgaliseerd, waardoor het oorspronkelijke reliëf is verdwenen. In de bodem zijn geen sporen van de oorspronkelijke beeklopen of beekdalen meer terug te vinden. Beekherstel betekent daarom het maken van geheel nieuwe beken, die de ontbrekende schakels vormen tussen de (nieuwe) bovenlopen op de Lonnekerberg en de geamputeerde beeklopen benedenstrooms van het vliegveld. De nadruk ligt dus op herstel van het watersysteem als geheel en niet zozeer op het restaureren van een verdwenen historische situatie. Met het herstel van het systeem kunnen de natuurwaarden in het gebied een enorme impuls krijgen. Op de Lonnekerberg worden door Landschap Overijssel sloten gedempt, waardoor de sponswerking van de stuwwal verbetert en nieuwe bovenlopen ontstaan. Voor structuurvisie model A vindt herstel van het watersysteem plaats door het verwijderen van de drainage in grote delen van het terrein. Door het graven van nieuwe beeklopen op het terrein van de voormalige vliegbasis kunnen de beken opnieuw vanaf het brongebied van de Lonnekerberg in westelijke richting stromen, op basis van een bestuursvoorstel van het Waterschap Regge & Dinkel. De Jufferbeek wordt hersteld met een nieuwe tak, ontspringend op de Lonnekerberg. Op de flank van de Lonnekerberg ten noorden van de Strip wordt de Hesbeek hersteld. Aan de zuidzijde van de Strip geldt hetzelfde voor het stroomgebied van de Blankenbellingsbeek.

Beide nieuwe beeklopen van de Blankenbellingsbeek en de Hesbeek komen samen in de loop van de huidige Hesbeek. Deze beken worden samengevoegd omdat dit het meest robuuste watersysteem oplevert met een hoofdstroom die altijd watervoerend zal zijn. Bij het doorzetten van beide beken als afzonderlijke beken zullen de beeklopen naar verwachting 's zomers droogvallen en dat is ongewenst [64].

In het entreegebied naar het 'zorglandgoed' bij de Vliegveldstraat (N737) wordt het retentiegebied van de gecombineerde Hesbeek vergroot, waardoor de entreeruimte een bijzonder natuurlijk karakter krijgt, met zicht op het beekdal met bijhorende natte graslanden.

Afbeelding 12.11: **Essentiele open ruimten en lanenstelsel**


0
1.000
2.000m
A1
Vliegveldstraat
Entreelaan
1
2
3
4
Entreelaan
Oude Deventerweg
Oldenzaalsestraat
Weerseloseweg

Afbeelding 12.12 Model A: Versterking van Ecologische Hoofdstructuur

Rijksgronden

WVG

EHS Bos natuur

EHS Nieuwe natuur

EHS Beheersgebied

EHS Water

Natuurlijk in te richten beken

Vermindering bestaande EHS
Totale opp. ca 35 ha

Uitbreiding van bestaande EHS binnen de Rijksgronden
Totale opp. ca 50 ha

Overig groen ca 175 ha
(graslanden/landbouw/landgoederen)

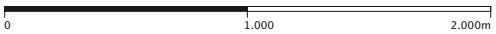
Natuurontwikkeling Jufferbeek ca 10 ha
(Landinrichtingsplan)

Versterkte verbinding EHS

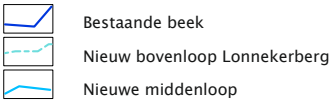
Saldo: Totaal nieuwe groene functies ca 250 ha

Totaal nieuwe EHS ca 50 ha

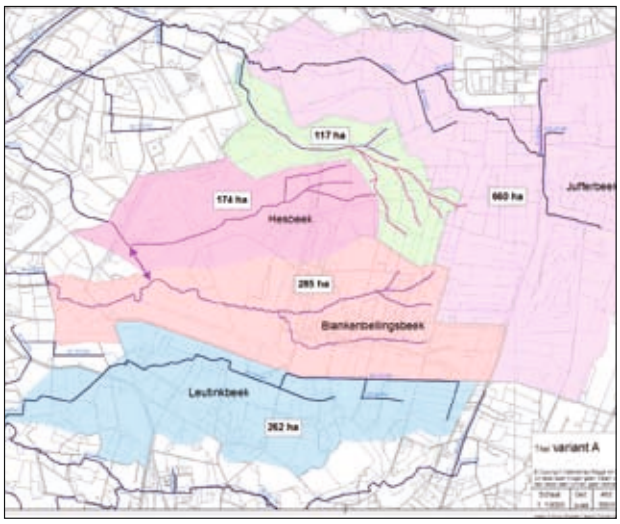
Saldo van nieuwe EHS ca 15 ha


0
1.000
2.000m

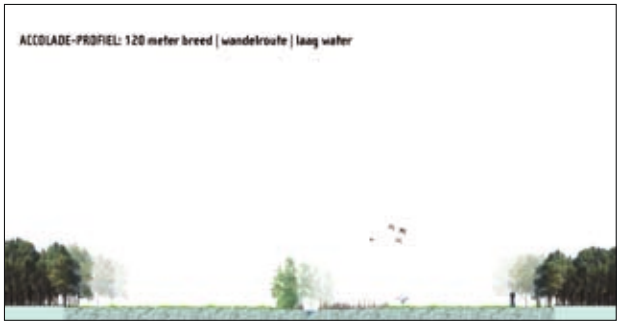
Afbeelding 12.14 Model A: Nieuw bekensysteem



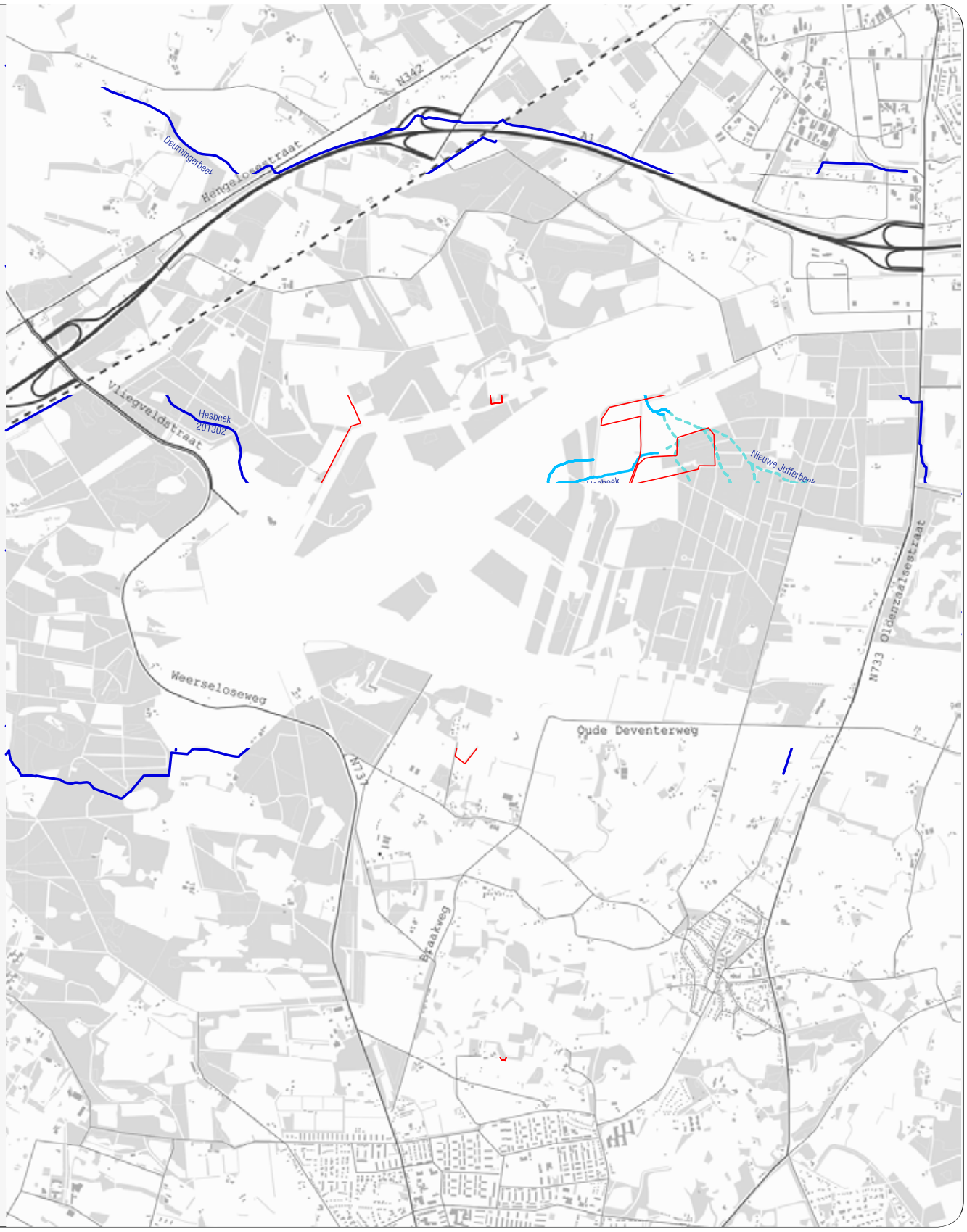
Afbeelding 12.13 Beekherstel in Bestuursbesluit Waterschap voor Model A



Afbeelding 12.15 Beekdal met accoladeprofiel en wandelpad

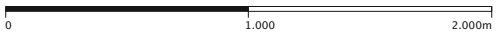


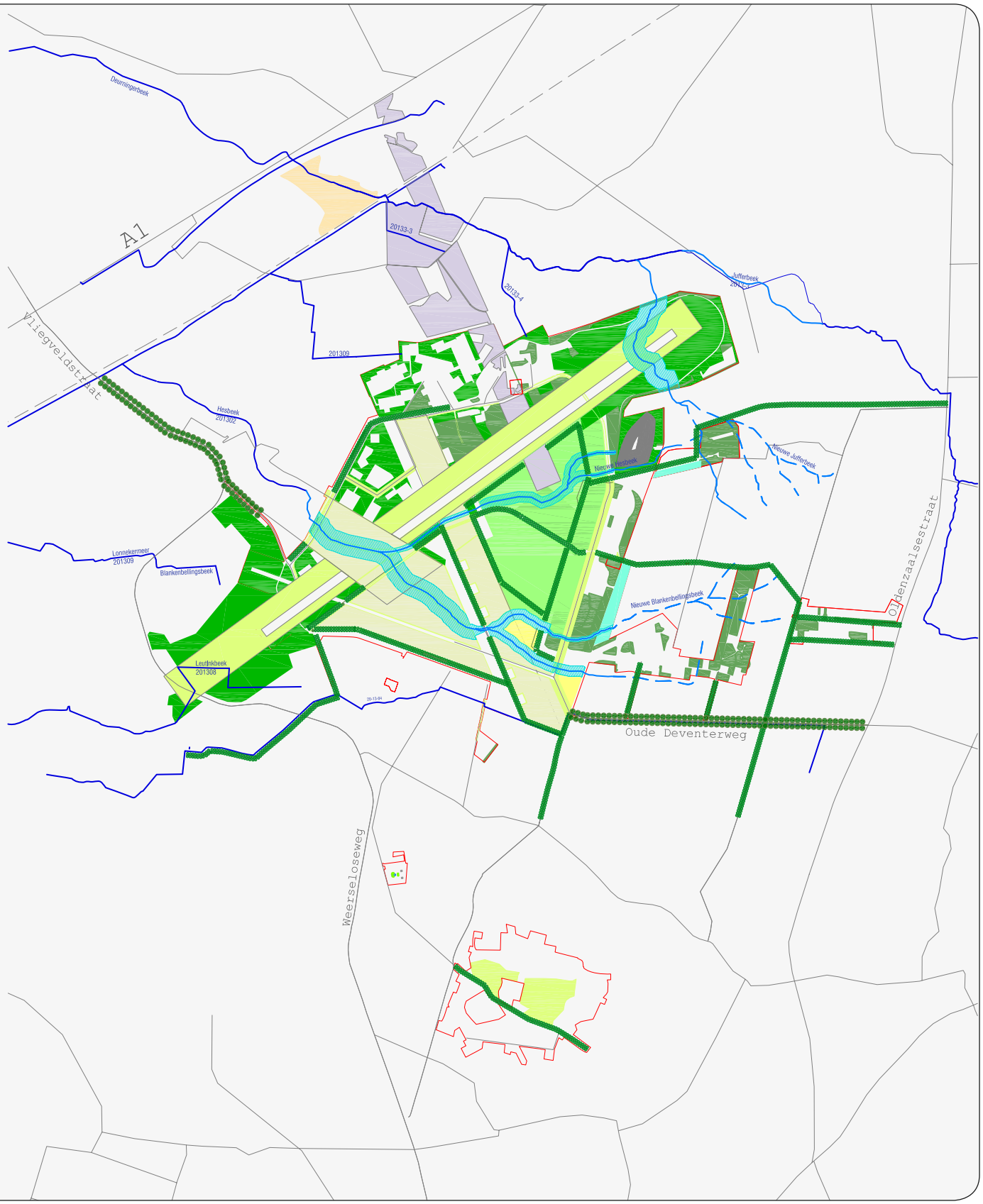
Afbeelding 12.16 Beekdal met accoladeprofiel bij hoog water


0
1.000
2.000m
N342
Deurningerbeek
Hengelosestraat
Vliegveldstraat
Hesbeek
201302
Nieuwe Jufferbeek
Weerseloseweg
Oude Deventerweg
N733
Oldenzaalsestraat
Braakweg

Afbeelding 12.19: Landschapskaart

- Beek bestaand
- Bovenloop Lonnekerberg nieuw
- Beek nieuw
- Beekdal
- Laan
- Bos, bosschage bestaand
- Bos, bosschage aan te planten
- Uitzichtheuvel
- Nat grasland
- Droog grasland
- Heide
- Landgoederen
- Landbouw
- Gemeenschappelijk paardenweide
- Kruidenvegetatie kwelzone
- Open veld Zuidkamp
- Natuurontwikkeling Jufferbeek 10 ha (Landinrichtingsplan)
- Versterking EHS
- Zichtlijn


0
1.000
2.000m


Deurningerbeek
A1
Vliegveldstraat
20133-3
20133-4
201309
Hesbeek
201302
Jufferbeek
Nieuwe Hesbeek
Nieuwe Jufferbeek
Lonnekermeer
201309
Blankenbellingsbeek
Nieuwe Blankenbellingsbeek
Leutinkbeek
201308
Oldenzaalsestraat
Oude Deventerweg
Weerseloseweg

Afbeelding 12.17 Uitkijkheuvel (Seringenberg)

Door de voedselrijke toplaag van de bodem te verwijderen ontstaat een iets lager gelegen zone aan weerszijden van de beek, die zich op de lange termijn zou kunnen ontwikkelen tot een beekdal. Deze zones krijgen benedenstrooms een breedte tot 120m en bovenstrooms tot 70 m, en worden aangelegd met een zogenaamd accoladeprofiel, waardoor ruimte wordt gecreëerd voor een 'meestromende waterberging'. De beken zelf zullen, zoals de meeste Twentse beken, smalle en snel reagerende stroompjes vormen, die bij neerslagpieken buiten hun oevers kunnen treden. Aan de rand van de beekdalen wordt in veel gevallen een doorgaande wandelroute opgenomen. Daarmee vormen de beekdalen de draden die de verschillende, afwisselende onderdelen van het landschap aaneenrijgen en voor de wandelaar ontsluiten. (afb. 12.17, 12.18)

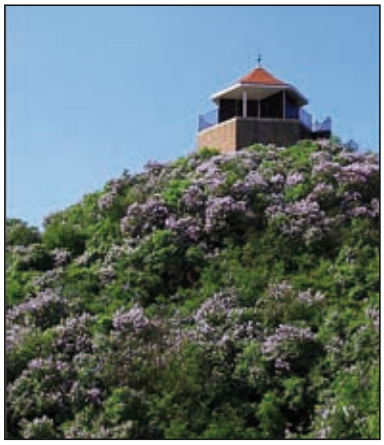
Landschapsstructuur

De Landschapskaart geeft een beeld van de landschapsstructuur die zal ontstaan wanneer de verschillende landschappelijke elementen, zoals die hiervoor zijn besproken, gecombineerd worden. De herstelde beken vormen de eerste, grillige laag in de toekomstige landschapsstructuur van de voormalige vliegbasis. De tweede laag wordt gevormd door een stelsel van entreelanen en overige lanen, die het landschap structureren en verbinden met de omgeving. De derde laag wordt gevormd door de essentiële open ruimten met hun eigen kleur en karakter, zoals heide, nat grasland en weiland. Deze ruimten worden zoveel mogelijk begeleid door bestaande bosschages of arealen nieuw aan te planten bos. Daarmee ontstaat er een duidelijke ruimtevorming, passend bij de visie op de voormalige vliegbasis als landgoed temidden van andere landgoederen. Daarnaast nemen de nieuwe bossen of bosschages gebouwd programma in zich op. In de zuidwesthoek is de voormalige vliegbasis het meest open in verband met de vestiging van een agrarisch bedrijf. Op de ecologisch waardevolle overgang van de Lonnekerberg is ruimte voor de ontwikkeling van waarvolle kwelvegetaties. Een markant punt vormt de kunstmatige berg met uitzicht over het landschap.

Prins Bernhardpark blijft landschappelijk gekenmerkt door twee lanen met een daartussen bebouwing in een parkachtige opzet.

In Zuidkamp wordt de informele landschappelijke structuur versterkt met twee 'greens' aan de centrale laan.

Kamp Overmaat behoudt zijn parkachtige opzet. (afb. 12.19)



Afbeelding 12.18 Referentiebeeld Seringenberg in Landgoed De Horsten

12.4 Infrastructuur

Infrastructuur

Het plangebied ligt strategisch gesitueerd tussen een drietal doorgaande infrastructuren in de regio. In het noorden door een bundel van achtereenvolgens de spoorlijn Amsterdam-Berlijn, de rijksweg A1 en de N342 (de A1-zone). Aan de westzijde de N737 (Weeseloseweg), die Enschede-Noord ontsluit en aan de oostzijde de N733 (Oldenzaalsestraat), die in het noorden aansluiting biedt op de A1. Aan de zuidzijde van het voormalige vliegveld wordt het gebied ontsloten door een viertal lanen,

de Oude Deventerweg, de Snellenweg, de Braakweg en de Vliegveldstraat, die aansluiten op de Weerseloseweg en de Oldenzaalsestraat. Alleen de Braakweg is doorgaand, de andere drie lopen dood op het hek van de voormalige militaire basis.

Achter het hek op het terrein van het vliegveld rijgt een ringweg rond de start en landingsbaan alle voormalige vliegveldfuncties aaneen. Een stelsel van taxibanen verbindt de start- en landingsbaan met de hangars en de huidige terminal.

Netwerk auto

Voortbordurend op deze karakteristiek van een potentieel goed ontsloten maar tegelijkertijd geïsoleerde enclave, worden de verschillende locaties ontsloten voor autoverkeer door een stelsel van oprijlanen die aansluiten op de bestaande wegenstructuur. Deze oprijlanen zijn niet met elkaar verbonden en resulteren dus niet in een doorgaand netwerk voor autoverkeer.

Ten noordwesten van de voormalige landingsbaan wordt, aansluitend op de Vliegveldstraat (N737), de bestaande infrastructuur van de vliegbasis gebruikt als centrale laan waarlangs de nieuwe programma's worden ontsloten.

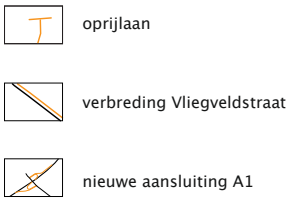
Uit een verkeerskundige verkenning blijkt dat de autonome verkeersontwikkeling in de toekomst congestieproblemen oplevert op de toevoerwegen van- en naar het gebied. Daarbij wordt nog programma vanuit deze herontwikkeling toegevoegd. Dit vormt de basis voor een aanpassing van de huidige verkeersinfrastructuur zoals voorgesteld. Voor de berekeningen is gebruik gemaakt van het 'Regionaal Verkeersmodel 2004, update 2006' waarin ook de geplande overige regionale ontwikkelingen in zijn meegenomen [61].

Afbeelding 12.20 Model A: sfeerbeeld van de centrale open ruimte met natte graslanden en een zorginstelling

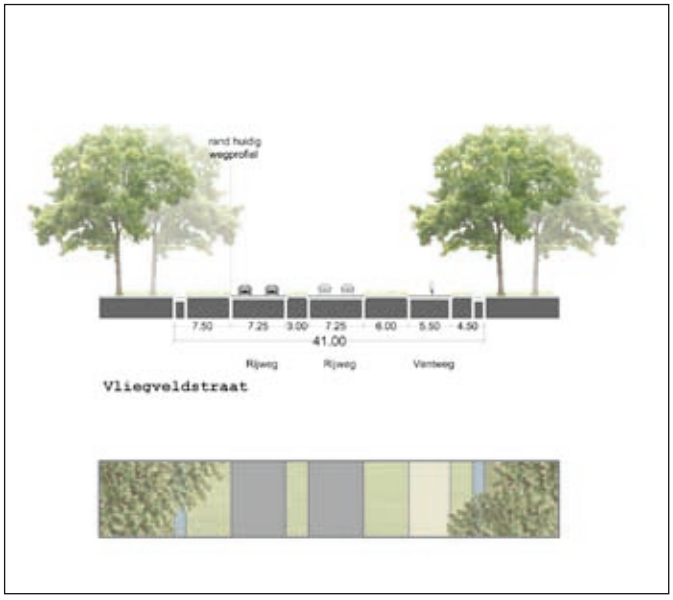
Afbeelding 12.21 Model A: sfeerbeeld vanaf de entreelaan Vliegveldstraat met zicht op beekdal van de Hesbeek

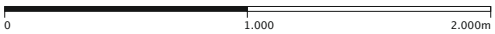
Afbeelding 12.22 Model A: sfeerbeeld van de entreelaan Oude Deventerweg

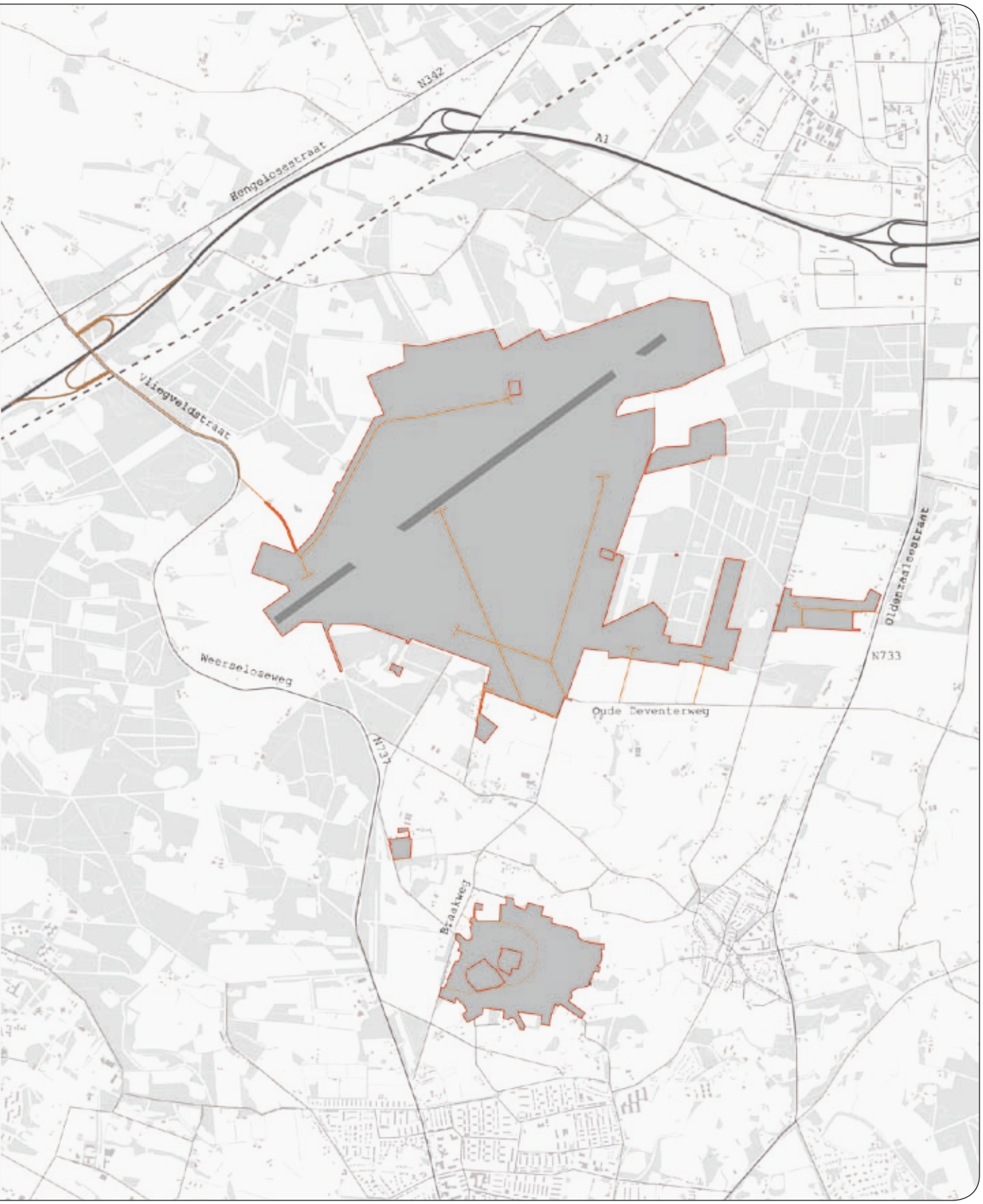
Afbeelding 12.24 Model A: Netwerk Auto



Afbeelding 12.23 Doorsnede A - Vliegveldstraat




0
1.000
2.000m


N342
A1
Hengelosestraat
Vliegveldstraat
Weerselosweg
Oude Deventerweg
N733
Oldenzaalsestraat
Braakweg

Op termijn wordt voorgesteld om een directe aansluiting op de A1 te maken met de N737 nabij Frans op den Bult. In eerste instantie wordt gebruik gemaakt van de huidige aansluiting op de A1 bij Hengelo-Oost. Tussen deze nieuwe aansluiting en de Oude Vliegveldweg wordt het profiel verbreed naar twee maal twee rijstroken met een parallelweg voor langzaam en agrarisch verkeer. Dit profiel kan de verwachte verkeersdruk goed verwerken.

Prins Bernhardpark ontsluit op de Oldenzaalsestraat. Oostkamp, de Strip en de woonenclaves, worden ontsloten door een stelsel van vertakkende lanen die aansluitend op de Oude Deventerweg en grotendeels gebruik maken van de aanwezige taxibanen en de ringweg van het vliegveld. Het is mogelijk dat de Oude Deventerweg voorzien wordt van een fietsvoorziening. De woonenclaves Zuidkamp en kamp Overmaat worden voor autoverkeer ontsloten door achtereenvolgens de Braakweg en de Vargershuizenweg; dit vraagt niet om extra maatregelen in het profiel. Binnen Zuidkamp wordt - in afstemming met de planontwikkeling 't Vaneker - de ringvormige structuur van de bestaande wegen gebruikt als ontsluiting voor autoverkeer. De centraal gelegen Zuidkampweg kan hierdoor worden opgewaardeerd als een autoluwe/vrije middenas in het parkachtige woongebied.

De locatie van Defensie ten zuiden van de voormalige vliegbasis blijft ontsloten vanaf de Lonnekerveldweg. (afb. 12.23)

Netwerk fiets

De herontwikkeling van de voormalige vliegbasis maakt het mogelijk om het stelsel van taxibanen en de ringvormige wegen structuur rondom de landingsbaan toe te voegen aan het langzaam verkeersnetwerk van de omgeving. Door het maken van een aantal strategische "koppelstukken" ontstaat een fijnmazige structuur van langzaam verkeersroutes. Zowel in noord-zuidrichting als in oost-westrichting ontstaan hierdoor interessante doorgaande routes voor recreatief gebruik, die de locatie van het voormalige vliegveld doorkruisen. Vanuit Zuidkamp wordt het mogelijk om via twee routes de Lonnekerberg te bereiken. In tegenstelling tot de beperkte ontsluiting voor auto's, verankert deze structuur de herontwikkelde enclaves voor fietsers en voetgangers stevig in de regio. (afb. 12.25, 12.26, 12.27)

12.5 Cultuurhistorie en natuurwaarden

Basis

Beeldbepalend voor de vliegbasis is de ligging van de verschillende landings- taxi-, en rolbanen. Deze bestaande structuur is de drager van de nieuwe auto- en fietsverbindingen op het terrein. De brede, open profielen van de taxibanen worden gebruikt om het gebied voor de auto te ontsluiten. Rondom de taxi en landingsbanen ligt de rondgaande inspectieweg die als fietsroute gebruikt wordt. Kenmerkende bebouwing zoals de brandweerkazerne en de verkeerstoren langs de noord-zuid taxibaan zijn opgenomen in het plan. Deze bebouwing is samen met de omliggende gebouwen en shelters karakteristiek voor het terrein en biedt volop kansen voor herontwikkeling.

Verder worden in het plan verschillende waardevolle elementen zoals "de druiventros", de munitiestraat en verschillende hangars (waaronder Hangar 11) opgenomen.

Locaties met belangrijke natuurwaarden zijn waar mogelijk ingepast, zoals poelen, groeiplaatsen van bijzondere plantensoorten en bunkers waarin vleermuizen schuilen.

Prins Bernhardpark

Karakteristiek voor dit gebied is de verspreide ligging van de bebouwing in het bos, zogenaamde stedenbouwkundige camouflage.

In de oorspronkelijke opzet was meer bebouwing aanwezig, die verloren is gegaan. De resterende bestaande bebouwing blijft allemaal gehandhaafd en wordt herontwikkeld. Toegevoegde bebouwing houdt rekening met de oorspronkelijke dichtheid, de verspreide ligging van de bebouwing en de bestaande bosopstanden.

Zuidkamp

Zuidkamp kenmerkt zich door een landelijke opzet waarin de gebouwen willekeurig verspreid in een kleinschalig agrarisch landschap staan. In het plan wordt zoveel mogelijk van de bestaande bebouwing gehandhaafd. Voornamelijk de verbindende structuur van de Zuidkampweg waaraan enkele monumentale gebouwen in een parkachtige setting staan.

Kamp Overmaat

Het parkachtige ensemble met villa, vijver en bomenrijen wordt behouden. De villa wordt in zijn oorspronkelijke vorm teruggebracht. De mogelijkheid is er aan het landhuis enkele bijgebouwen toe te voegen omdat deze er vroeger ook stonden. (afb. 12.28, 12.29)

12.6 Programma

Het goed ontsloten noordelijke plandeel van structuurvisie A laat intensievere programma's toe en herbergt functies voor Leisure, Care, Cure en Wellness-voorzieningen en in beperkte mate woon-werkcombinaties. De leisurefunctie kent mogelijkheden voor een resortpark voor ruim 100 woningen en specifieke publieksattracties.

In diverse plandelen wordt woningbouw voorgesteld. Deze invullingen zijn vooral gericht op de extensieve segmenten in de markt, in aansluiting op de planontwikkelingen en beleidsvisie van de gemeente Enschede. Daarbij is gezocht naar verbijzonderingen en niches in de markt. Deze niches in bijvoorbeeld hippisch wonen,

zorgconcepten en community-wonen, worden gedragen door marktinitiatieven en ontwikkelende partijen. Tevens worden zes nieuwe landgoederen voorgesteld in een ca 60 ha grote natuurlijke zone in het zuidelijke deelgebied. De overige woningbouw – voor in totaal bijna ca 285 woningen - zijn te vinden in Zuidkamp, Prins Bernhardpark en het zuidelijke plandeel van de Basis.

In Oostkamp (25 ha) wordt in belangrijke mate gebruik gemaakt van de kansen en kwaliteiten van het bestaande vastgoed met een omvang van ca 25.500 m^2 bvo, dat leisure, evenementen en innovatieve bedrijvigheid faciliteert. Oostkamp wordt ontsloten vanaf de Oude Deventerweg, waaraan ook de strip wordt ontsloten. De nabij gelegen strip aan de oostzijde van de Basis en aan de voet van de Lonnekerberg herbergt een verzameling van bijzondere objecten, in cultuurhistorische en functionele zin. In dit bijna 25 ha grote gebied is een beperkt programma voor innovatieve bedrijvigheid en dienstverleningen en een enkele landschappelijk ingepaste woning gedacht, die zich vormen naar en invoegen in de landschappelijke kwaliteiten en de bestaande kernmerkende objecten.

Hiermee worden kansen gecreëerd voor nieuw ondernemerschap, dat zich nog niet in hele strikte kaders laat plaatsen. Het kan gaan om zeer extensieve vormen zoals een affinagecentrum dat een geschikte locatie vindt in de voormalige munitiebunkers, of het combineren van wonen en werken op grote, extensief in te vullen kavels. Hierbij kan het bestaande vastgoed hergebruikt worden en op beperkte schaal kan nieuwbouw plaatsvinden.

12.7 Planschets model A

De planschets illustreert een mogelijk eindbeeld dat de structuurvisie voor model A kan opleveren. De voormalige landingsbaan is getransformeerd in een langgerekte, monumentale weide, die wordt doorkruist door de beekdalen van de Jufferbeek, de Blankenbellingsbeek en de Hesbeek. De langgerekte centrale ruimte herinnert aan de voormalige landingsbaan. De grasstrip wordt door een viertal zichtlijnen ruimtelijk in het omliggende landschap verankerd en beleefbaar gemaakt. Het landschap wordt gestructureerd door een stelsel van bomenlanen die als oprijlanen voor de in het gebied genestelde programma's fungeren. In de oprijlanen liggen paden die onderdeel zijn van het nieuwe recreatieve netwerk.

De klinkerweg van het voormalige vliegveld schakelt alle functies rondom de langgerekte grasstrip aan elkaar tot één circuit voor langzaam recreatief verkeer.

Ten noorden van de Strip is in een campusachtige setting van paviljoens het aan care en cure gerelateerde programma gesitueerd. Ter plaatse van "de druiventros" is plaats voor een resortpark en de grote loodsen en hangars bieden ruimte voor een leisureprogramma zoals een themapark.

Zuidelijk van de grasstrip bestaat het programma uit landgoederen, agrarisch gebruik en hippisch wonen langs één van de voormalige taxibanen. Langs de taxibaan aan de voet van de Lonnekerberg biedt de strip historische vliegveld gebouwen ruimte voor hergebruik in combinatie met beperkte nieuwbouwmogelijkheden in de sfeer van woon-werkwoningen op grote kavels. De voormalige verkeerstoren maakt als landmark onderdeel uit van deze strip.

Zuidkamp, Prins Bernhardpark en Kamp Overmaat worden getransformeerd tot aangename in het landschap gesitueerde woonenclaves. Een groot deel van de historische bebouwing en de karakteristiek van de oorspronkelijke ruimtelijke structuur worden in de herontwikkeling als dragers voor de toekomstige kwaliteit ingezet. Oostkamp wordt doorsneden door een fiets- en wandelroute die het gebied in twee locaties opdeelt. Deze twee locaties wordt door twee oprijlanen direct vanaf de Oude Deventerweg ontsloten. Op het terrein rond hangar 11 is ruimte voor het organiseren van evenementen. Het oostelijke gedeelte biedt ruimte voor een extensief leisure programma/innovatieve bedrijvigheid met hergebruik van de bestaande munitiebunkers.

12.8 Fasering en planeconomie

In dit hoofdstuk wordt achtereenvolgens ingegaan op de programmatische en financiële aspecten van de volgende deelgebieden:

- Vliegbasis
- Oostkamp
- Zuidkamp
- Prins Bernhardpark
- Kamp Overmaat

In een afsluitend overzicht wordt het totaal resultaat voor structuurvisie A gegeven. Vervolgens wordt ingegaan op de risico's die zijn verbonden aan de realisatie van structuurvisie A.

Vliegbasis

Het deelgebied vliegbasis beslaat ca 414 ha aan rijksgronden. Daarnaast is 2 ha nog te verwerven gronden toegevoegd aan het exploitatiegebied voor de hoofdontsluiting (inclusief groengeleiding).

Dit deelgebied wordt gefaseerd ontwikkeld in de periode tot en met 2020. De uitgifte start in Noord en Oostkamp (vanaf 2012), daarna zal Midden (vanaf 2014) worden uitgegeven en tot slot Oost (vanaf 2017). De investeringen zullen hieraan vooraf gaan.

Het bestaande vastgoed zal vanaf het begin worden geëxploiteerd. Met deze fasering kan worden voldaan aan de behoefte om de aanleg van de EHS voor 2018 te hebben gestart.

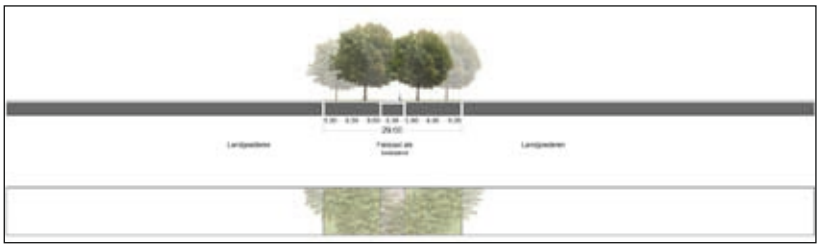
Exclusief Oostkamp, ziet het ruimtegebruik op de vliegbasis er als volgt uit: (tabel 12.2)

Afbeelding 12.27 Model A: Netwerk fiets

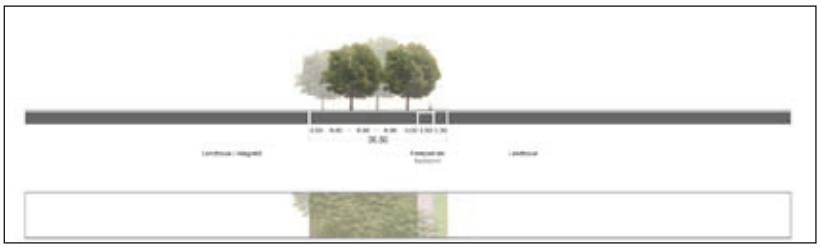
bestaande infrastructuur herbruikt als fietspad

nieuw fietspad

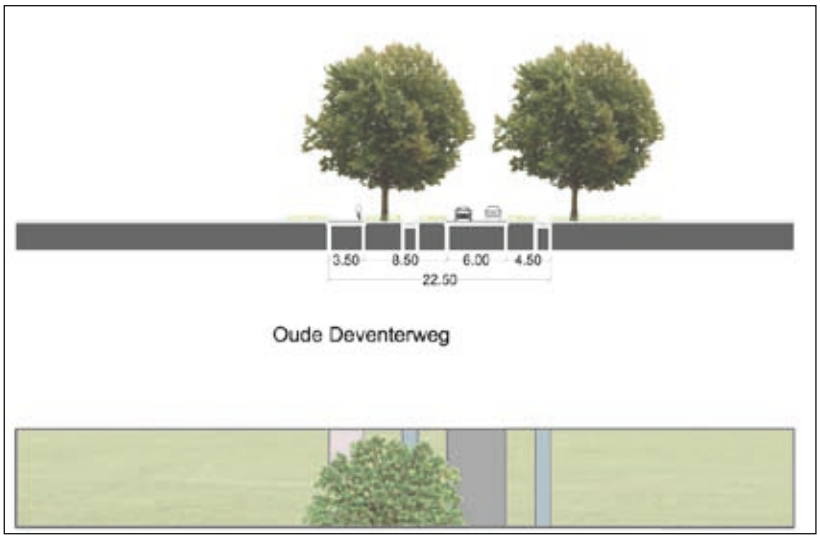
Afbeelding 12.25 Doorsnede B – fietsroute over landgoederen

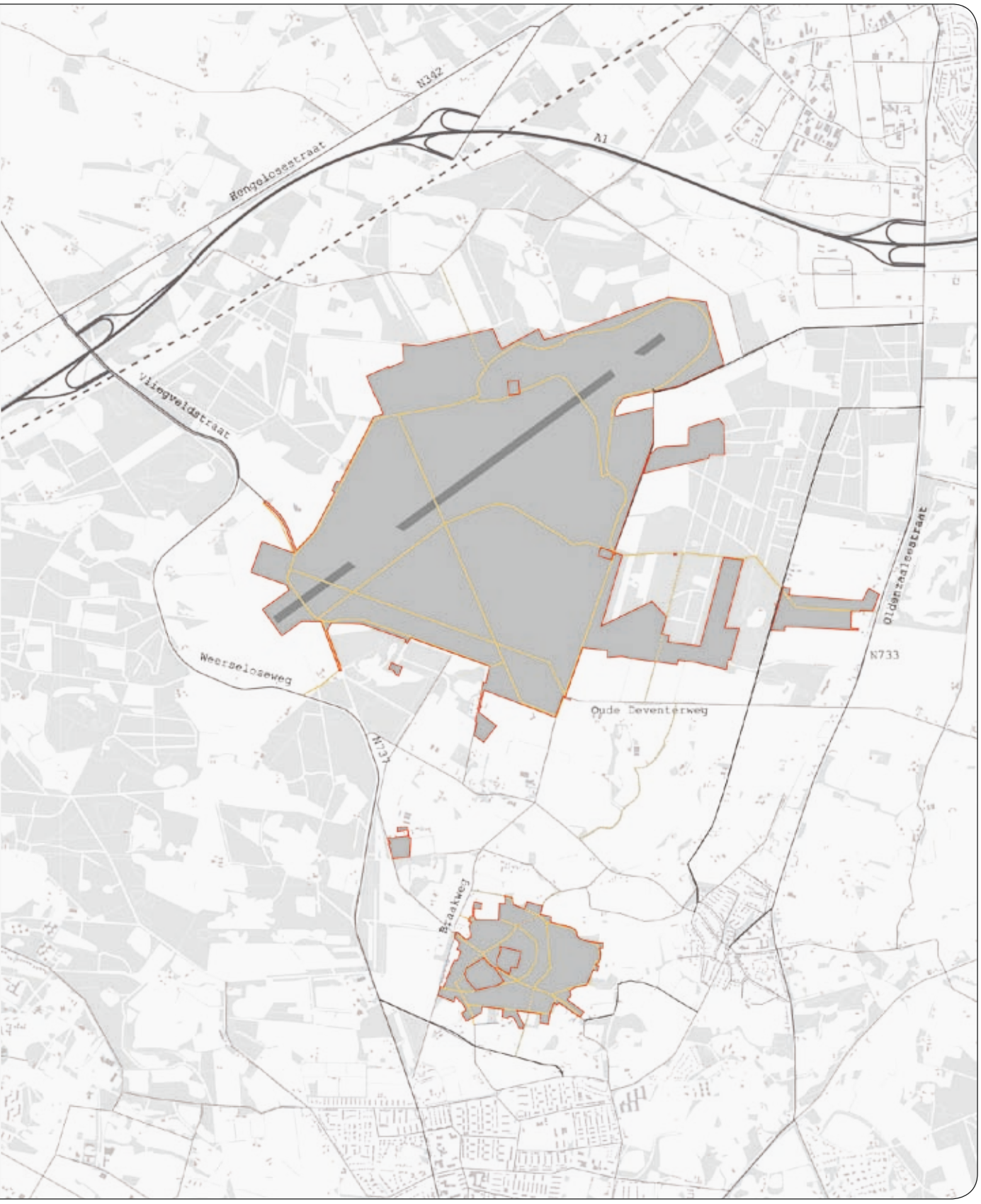


Afbeelding 12.26 Doorsnede C - fietsroute over landgoederen



Afbeelding 12.28 Doorsnede D - Oude Deventerweg




0
1.000
2.000m
N342
A1
Hengelosestraat
Vliegveldstraat
Weerselosweg
Oude Deventerweg
N733
Oldenzaalsestraat
Braakweg

Afbeelding 12.29: Waardevolle objecten, flora en fauna

na te streven inpassing natuurwaarden:

vleermuisbunker

poel

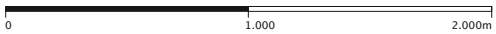
bos/vegetatie

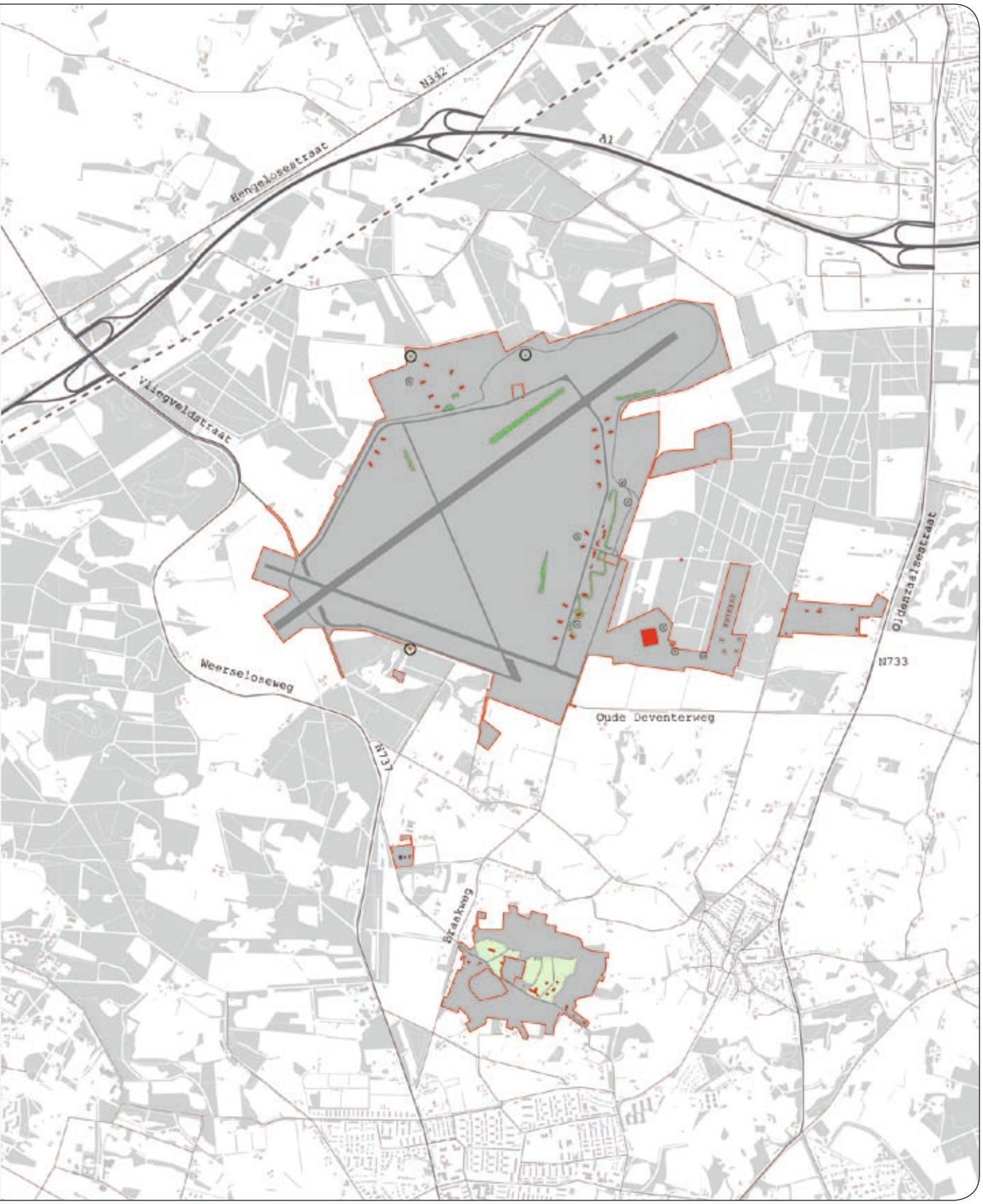
open parkachtig terrein

na te streven behoud cultuurhistorisch waardevolle objecten:

infrastructuur

bebouwing


0
1.000
2.000m


N332
A1
Bengelosestraat
Vliegveldstraat
Weerseloseweg
N737
Braakweg
Oude Deventerweg
N733
Oldenzaalsestraat

Afbeelding 12.30: Programma model A

1 care en cure

2 woon- werkeenheden

3 zorgboerderij

4 innovatieve bedrijven/leerpark

5 leisure

6 resort park/leisure

7 sportcentrum/manege

8 hippisch wonen

9 wonen

10 natuur

11 landgoederen

12 wonen/innovatieve bedrijvigheid

13 leisure

14 leisure/innovatieve bedrijvigheid

15 wonen

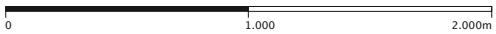
16 wonen

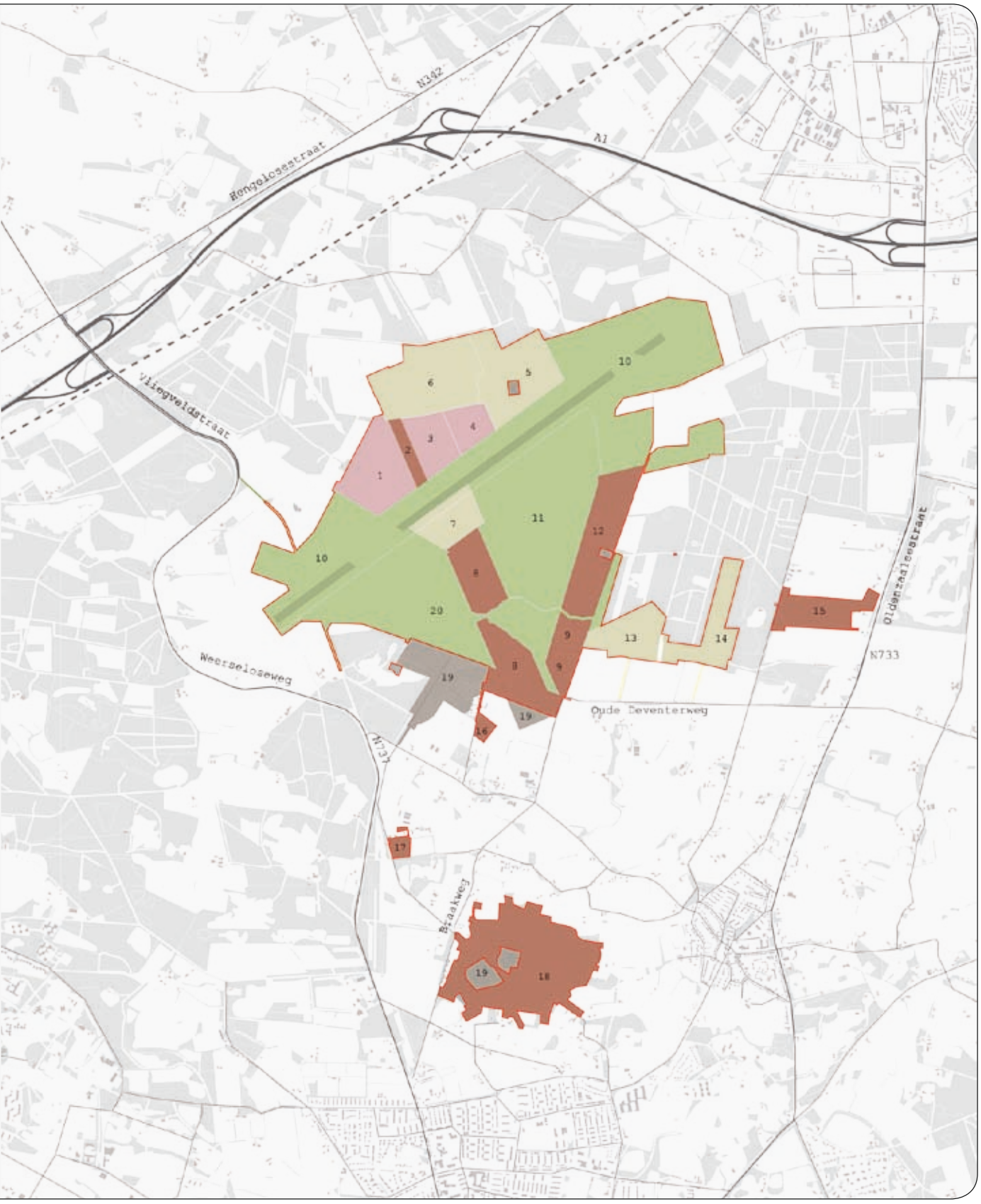
17 wonen/dienstverlening

18 wonen/dienstverlening

19 defensie

20 landbouw/natuur


0
1.000
2.000m


N342
A1
Hengelosestraat
Vliegveldstraat
Weerseloseweg
N737
Oude Deventerweg
Oldenzaalsestraat
N733
Braakweg
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20

Tabel 12.1

Vliegbasis Totaal	ha	
Uitgeefbaar	228	55%
Verharding	41	10%
Groen en water	146	35%
Totaal (ca)	416	

Tabel 12.2

Oostkamp	ha	
Uitgeefbaar	24	95%
Verharding	1	4%
Groen en water	0	1%
Totaal (ca)	25	

Tabel 12.3

Zuidkamp	ha	
Uitgeefbaar	22	51%
Verharding	5	11%
Groen en water	16	38%
Totaal (ca)	43	

Tabel 12.4

Prins Bernhardpark	ha	
Uitgeefbaar	5	43%
Verharding	1	9%
Groen en water	5	47%
Totaal (ca)	10	

Tabel 12.5

Overmaat	ha	
Uitgeefbaar	2	91%
Verharding	0	9%
Groen en water		0%
Totaal (ca)	2	

Tabel 12.6

Grond complexen	ha	ha uitg	m2 bvo	# won	NCW grex mln €
Vliegbasis	416	228	105.700	221	
Zuidkamp	43	22		154	
Prins Bernhardpark	10	5	1.860	19	
Kamp Overmaat	2	2	1.500	1	
TOTAAL grondcomplexen	471	256	109.060	395	29,6
Overige onderdelen buca					NCW tot mln €
VTM, subsidies, tijdelijk vastgoedbeheer					-3,8
TOTAAL NCW grondexploitaties	471	256	109.060	395	25,8

Met het opnemen van ca 50 ha ten behoeve van de EHS komt het aandeel groen en water in structuurvisie A komt uit op 35% voor de vliegbasis (excl. Oostkamp).

Oostkamp

Oostkamp omvat een gebied van ruim 25 ha, waarbij de nieuwe ontsluitingswegen in het exploitatiegebied meegeteld worden. De ontwikkeling van Oostkamp kan onafhankelijk van de overige ontwikkelingen op de vliegbasis op korte termijn starten. Aangenomen is dat de uitgifte van grond medio 2014 kan worden afgerond. Het bestaande vastgoed, ruim 25.500 m^2 bvo wordt na het besluit over het gebied gefaseerd uitgepond.

In de bijgaande tabel is het ruimtegebruik voor Oostkamp aangegeven. (tabel 12.3)

Het bestaande gebied (ca 95% van het deelgebied) wordt uitgegeven inclusief alle bestaande infrastructuur, welke in voldoende tot goede staat verkeert.

Zuidkamp

Zuidkamp is een gebied van ruim 43 ha groot. Het gebied wordt herontwikkeld tot een groen en luxe woongebied, waarbij de bestaande groen- en wegenstructuur grotendeels wordt ingepast.

Zuidkamp zal gefaseerd worden ontwikkeld, waarbij over een lange looptijd (2012 tot en met 2023) jaarlijks enkele kavels zullen worden verkocht. De investeringen zullen ditzelfde lage tempo volgen. In dit deelgebied is de realisatie van 154 woningen voorzien. (tabel 12.4)

In het programma is rekening gehouden met de mogelijkheid voor een commerciële voorziening en een gedifferentieerd woonprogramma. Met het programma wordt beoogd de bestaande kwaliteit van het gebied te benutten. Hiertoe wordt zo veel mogelijk van het bestaande vastgoed behouden.

Prins Bernhardpark

Prins Bernhardpark is een gebied van ruim 10 ha groot. Naast de bestaande vier woningen, worden er 15 nieuwe ruime kavels ontwikkeld vanuit de structuurvisie. De officiersmess krijgt tevens een nieuwe bestemming. De ontwikkeling van Prins Bernhardpark kan op korte termijn starten zodat de uitgifte rond 2015 kan worden afgerond. (tabel 12.5)

Op basis van genoemde ruimtelijke en programmatische uitgangspunten wordt minder dan de helft van het gebied ontwikkeld.

Kamp Overmaat

Kamp Overmaat beslaat ca 2 ha en bestaat uit een leegstaand legeringsgebouw (1940), openbare ruimte en een kantoorgebouw dat thans in gebruik is bij Domeinen. (tabel 12.6)

In de planvorming wordt het gebied niet heringericht, het bestaande vastgoed wordt uitgepond. Dit zal zo snel mogelijk plaatsvinden (gepland 2011).

Totaalresultaat

Het totaalresultaat van structuurvisie A (inclusief overige onderdelen van de exploitatie: VTM-organisatie, subsidies en tijdelijk vastgoedbeheer) bedraagt NCW € 25,8 mln.

Resultaat Risicoanalyse structuurvisie A

Om een indicatie te krijgen van de risico's die zijn verbonden aan de uitvoering van structuurvisie A is er een risicoanalyse uitgevoerd. Deze analyse is uitgevoerd met ondersteuning van een bureau voor civieltechnisch kostenadvies en Twynstra Gudde Risicomanagement.

De focus in de analyse is, gegeven de projectfase, gericht op de financiële risico's van de grondexploitaties.

De risico's zijn onderverdeeld in spreidingsrisico's en pure risico's.

Spreidingsrisico's zijn (reguliere) onzekerheden in de raming die voortkomen uit prijseffecten en onzekerheden in de grondslagen (hoeveelheden) van de ramingen.

Bij pure risico's gaat het om gebeurtenissen of situaties die optreden en voorzien zijn in de ramingen (en dus geen onderdeel uitmaken van de –reguliere- spreidingen).

Deze risico's worden bepaald door het aangeven van een kans (van optreden) en het effect van een gebeurtenis.

Met behulp van Monte Carlo simulaties is zowel voor de spreidingsrisico's als voor de pure risico's vastgesteld hoe de grondexploitatie uitkomsten zich verhouden tot waarden met een 50% en 90% zekerheid (zgn. P50 en P90). Op basis hiervan kan een zgn. risicoreservering worden berekend. In plan A varieert deze van ca € 14 mln. (P50) tot ca € 19,5 mln. (P90).

Het betreft hier vooralsnog een risico-indicatie die door aanvullend onderzoek, bestuurlijke afspraken en te nemen beheersmaatregelen neerwaarts kan worden bijgesteld.

Beheersing belangrijkste risico's

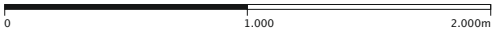
Binnen de spreidingsrisico's vormen de discontovoet en de opbrengstenstijging woningbouw belangrijke parameters die in belangrijke mate de uitkomsten van de grondexploitatie beïnvloeden. Op basis van financieringsarrangementen voor de projectuitvoering en de uitgifte(waarde) van gronden zal het (tussentijdse) resultaat afgezet moeten worden tegen de uitgangspunten in de grondexploitatie. Bij eventuele afwijkingen kan dan tijdig worden bijgestuurd. Een goede planeconomische begeleiding en aansturing moet hier aan bijdragen.

Voor de pure risico's geldt dat het risico voor sanering en explosieven en het niet kunnen invullen van de leisure bestemmingen in het plan de belangrijkste elementen zijn.

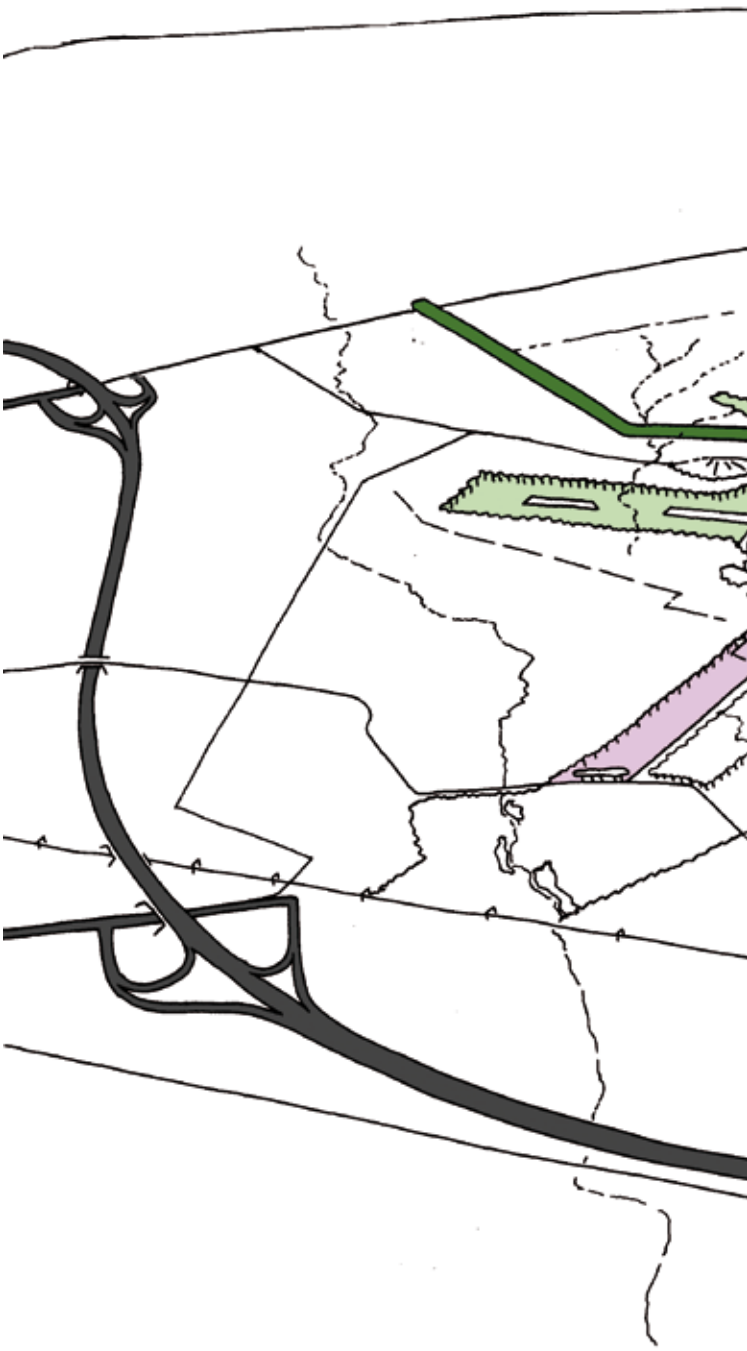
Voor sanering en explosieven, het gaat hier om het risico bovenop de op rijksniveau afgesproken saneringstaakstellingen, geldt dat nog aanvullend onderzoek nodig is om een beter inzicht te krijgen in de vervuilde locaties. Een goed inzicht is nodig omdat deze risico's een belangrijk deel bepalen van de eerder genoemde risicoreservering. Zonder de risico's voor sanering en explosieven daalt de berekende risicoreservering naar ca € 11 mln. (p90).

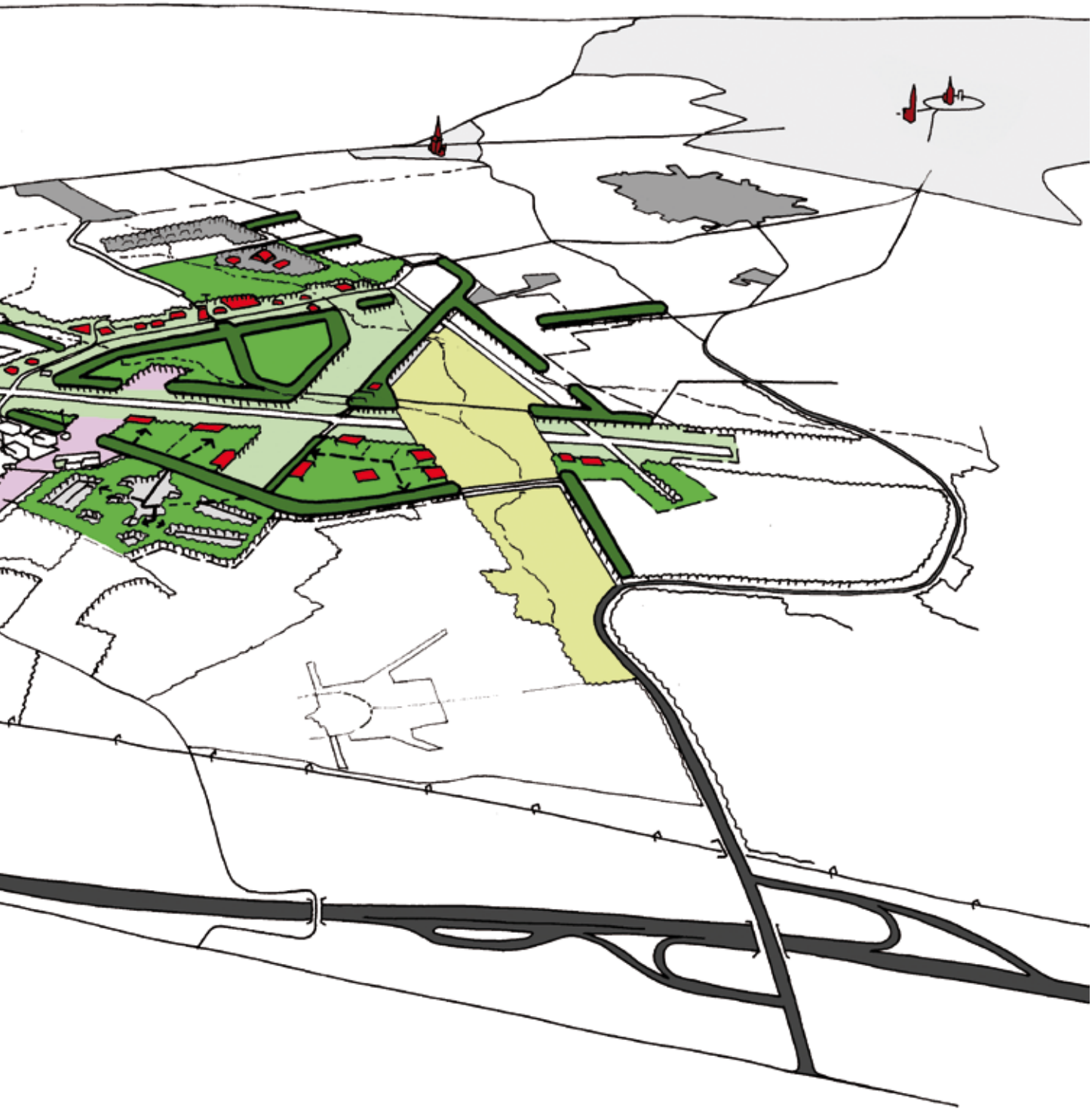
Het niet kunnen aantrekken van leisure exploitanten kan aanleiding geven tot het verbreden van de scope van mogelijke alternatieve (leisure-gerelateerde) programma's. Hiervoor is het van belang dat het plan voldoende flexibiliteit behoudt.

Afbeelding 12.31: Planschets model A


0
1.000
2.000m

Afbeelding 12.32: **Overview planschets model A**





13
Structuurvisie model B

13.1 Structuurvisiekaart 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 termijn een capaciteit van 1,2 miljoen passagiers kan verwerken. Het vliegveld maakt gebruik van de voormalige start en landingsbaan van de militaire basis. De aan het vliegveld gelieerde functies zoals parkeren, bedrijvigheid en leisure liggen allemaal ten noorden van de start- en landingsstrip en worden ontsloten vanaf de A1. Ten zuiden van het vliegveld aan de voet van de Lonnekerberg ligt de nadruk op het uitbouwen van de landschappelijke kwaliteit van het gebied. Beekherstel en het ontwikkelen van nieuwe natuur opent het perspectief op een nieuwe 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 wooncluster 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 wijdere omgeving. In dit netwerk van verbindingen vormt de vroegere infrastructuur van de basis een belangrijke schakel.

De structuurvisie wordt in de hierna volgende paragrafen uitgelegd door allereerst een viertal belangrijke onderliggende motieven toe te lichten die de ruimtelijke keuzes bij het maken van de visie in belangrijke mate gestuurd hebben. Deze motieven maken deel uit van de aanwezige ruimtelijke en functionele kwaliteiten van het gebied. In de structuurvisie zijn deze motieven nader uitvergroot en versterkt als toekomstige dragers van de ruimtelijke kwaliteit.

Vervolgens worden de vier constituerende lagen van de structuurvisie toegelicht. Deze vier lagen zijn achtereenvolgens het landschap, de infrastructuur, de cultuurhistorie van het gebied en het programma. Deze beschrijving resulteert uiteindelijk in een planschets. Deze schets visualiseert een mogelijk eindbeeld dat kan ontstaan als resultaat van de voorliggende structuurvisie. (Afb. 13.1)

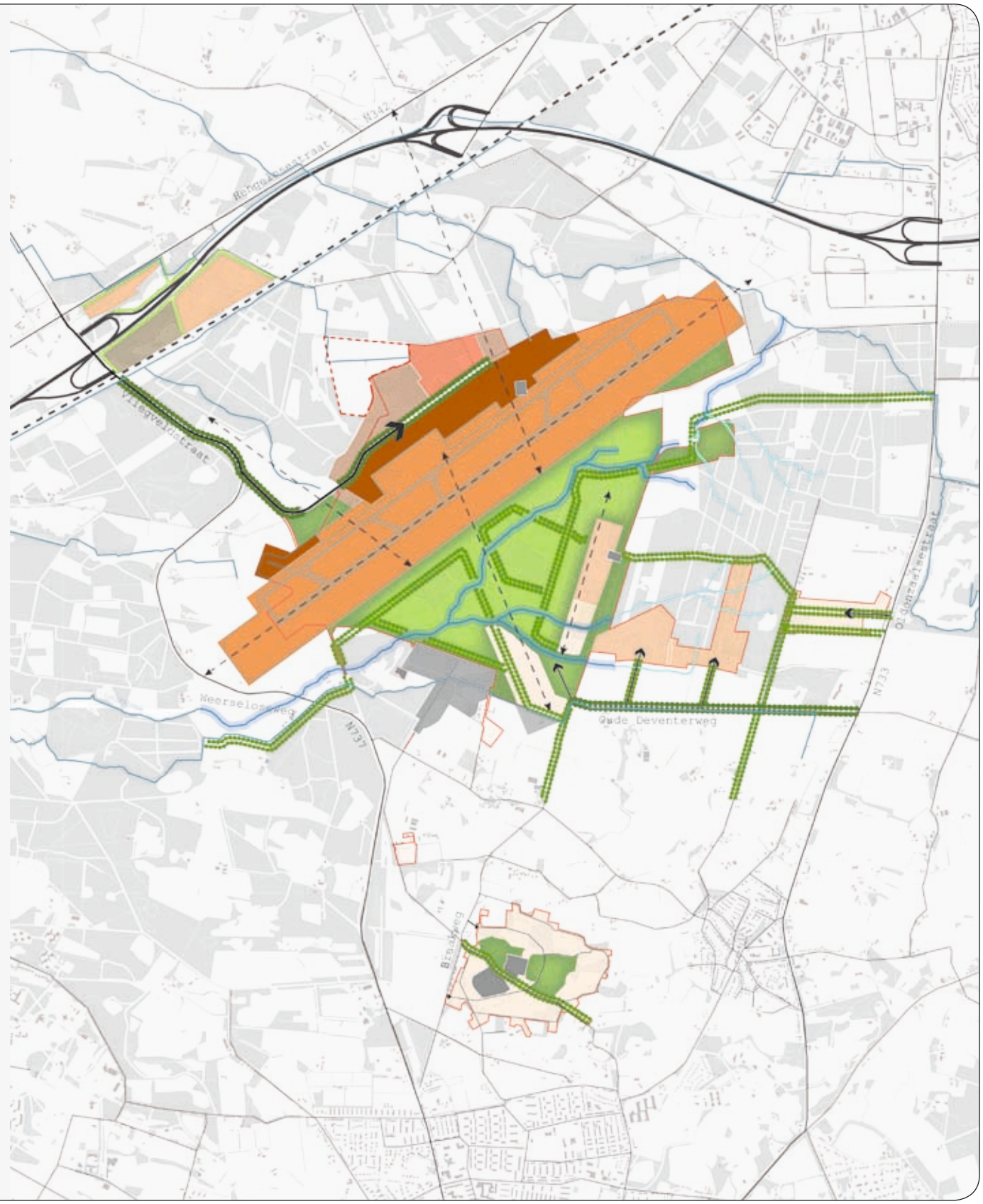
13.2 Ontwerpmotieven

Het vliegveld als landgoed

Het gebied tussen Hengelo, Enschede en Oldenzaal (het plangebied), is te typeren als een patchwork van enclaves gevat in een landschap van essen, bossen, beken en open velden. De enclaves zijn niet–agrarische eenheden, die zich in meerdere opzichten onderscheiden van hun omgeving en veelal een stedelijke oorsprong hebben. Het vliegveld en de kampen vormen op dit moment private en semi-openbare enclaves in dat gebied en zijn in die zin vergelijkbaar met de bestaande landgoederen Hof Espelo, Oosterveld, 't Holthuis. Deze karakteristiek van de als formele structuur ontworpen en op zich zelf betrokken landgoederen, die het plangebied programmeren en beheren is een van de leidende ontwerpmotieven voor deze structuurschets. De geprogrammeerde enclaves worden middels een systeem van (oprij)lanen gekoppeld aan de doorgaande wegenstructuur en zo voor autoverkeer ontsloten. Naast deze oprijlanen wordt geen nieuwe infrastructuur toegevoegd. Hiermee wordt vermeden dat er een doorgaand netwerk voor autoverkeer in het gebied wordt geïntroduceerd. (afb. 13.2, 13.3, 13.4)

Afbeelding 13.1: Structuurvisie model B

- Rijksgronden
- Gemeentegrenzen
- Lucthhaven voorzieningen/platform gebonden bedrijvigheid
- Parkeren
- Luchthaven airside
- Leisure/Innovatieve bedrijvigheid
- Leisure/Luchthaven gebonden bedrijvigheid
- Wonen
- NS voorstadhalte + transferium/kantoren
- Defensie
- Groen/Landschap
- Laan
- Zichtlijnen
- Hoofdontsluiting
- Bestaande beek
- Nieuwe bovenloop Lonnekerberg
- Nieuwe middenloop
- Compensatie Oostkamp


0
1.000
2.000m
N342
Vliegveldstraat
Weerselosweg
N737
Oude Deventerweg
N733
Oldenzaalsestraat

Afbeelding 13.2 Landgoed Weldam

Afbeelding 13.3 De voormalige vliegbasis

Contrast tussen natuur en cultuur

Heel kenmerkend voor het landschap tussen Hengelo, Oldenzaal en Enschede is het contrast tussen cultuur en natuur. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om het contrast tussen het nadrukkelijk ontworpen landschap van landgoederen met lanen, zichtassen en kunstmatige vijvers met de natuurlijke beken en het natuurlijke reliëf. Het gaat ook om het contrast tussen inheemse beplanting zoals eik en els met exoten als rode beuk, sequoia en paardenkastanje op de landgoederen. Bovendien is het Twentse landschap als geheel vooral een cultuurlandschap, waarin de mens de natuur naar zijn hand heeft gezet. Er zijn weinig beken waarvan de loop niet door mensen is beïnvloed en alle bossen zijn aangeplant.

In het landschapsontwerp voor het plangebied wordt dit contrast tussen natuur en cultuur nadrukkelijk opgezocht en op een nieuwe manier vormgegeven. Daarbij zullen veel verwijzingen worden gemaakt naar de karakteristieken van de bestaande landgoederen.

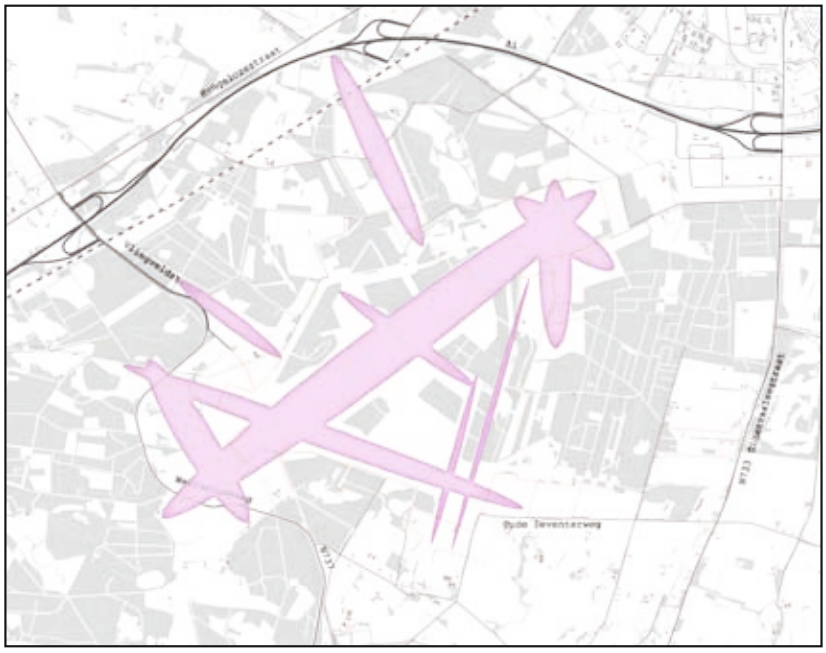
Contrast tussen intimiteit en openheid

Het Twentse landschap kende tot enkele decennia geleden grote contrasten tussen openheid en beslotenheid. De grootschalige open delen waren vrij recent ontgonnen voormalige heidevelden, de kleinschalige besloten gebieden waren te vinden rond het oude landschap van de essen, de beekdalen en de dorpen. Op de meeste plaatsen in Twente is dit grote contrast verdwenen, maar in het landschap ten noorden van Enschede is het nog voor een belangrijk deel aanwezig, met dank aan het militaire gebruik in de afgelopen 65 jaar. De bossen liggen ook voor het grootste deel op de voormalige heidevelden en hebben ook de kenmerkende grootschaligheid en rechtlijnigheid. Zuidkamp is een voorbeeld van een zeer kleinschalig oud cultuurlandschap en het landschap rond de voormalige militaire luchthaven heeft de kenmerkende openheid en rechtlijnigheid van de jonge heide-ontginningen. Als je door je oogharen naar het landschap kijkt en de kleur van gras en beton vervangt door paars, waan je je op een 19e eeuws heideveld. Dit typerende contrast is de dominante ruimtelijke kwaliteit van het gebied. De randen van de open ruimte zijn echter willekeurig en 'slordig', waardoor de monumentaliteit van de openheid in de huidige situatie niet optimaal tot zijn recht komt. In de structuurschets is het contrast verder gedramatiseerd door de open vlakte van de landingsbaan middels een subtiel systeem van open velden op een formele manier in te kaderen, een gerichtheid te geven, en met forse zichtlijnen optisch te verankeren met haar omgeving. Vanaf de oprijlanen en de randen van het plangebied wordt op deze wijze de centrale open ruimte beleefbaar en ordent de structuur van open ruimten het landschap in de omgeving van de vliegbasis. De beleving van het Lonnekerland wordt zodoende van een nieuw, doch cultuurhistorisch elan voorzien. (afb. 13.5, 13,6, 13,7)

Afbeelding 13.5 Intimiteit

Afbeelding 13.6 Grootschalige openheid

Afbeelding 13.7 Bestaande open ruimten



Dynamiek versus rust

De open vlakte van de huidige landingsbaan deelt het plangebied in twee delen. Aan de noordwestzijde het gebied tussen de A1 en de landingsbaan, aan de zuidoostzijde het landschap van de Lonnekerberg. Deze tweedeling en de nabijheid van de A1 aan de noord-zijde heeft geleid tot een logische programmatische zonering van het plangebied. Ten noordwesten van de landingsbaan, direct ontsloten vanaf de A1 en een toekomstige voorstadhalte van de NS, de intensieve en dynamische programma's die gebaat zijn bij bereikbaarheid. Aan de zuidoostzijde, ontsloten vanaf de Oldenzaalsestraat N737, de minder intensieve programma's die zich meer richten op wonen en extensieve vormen van bedrijvigheid en recreatie. (afb. 13.8, 13.9, 13.10)

13.3 Landschap

Open ruimte en lange zichtlijnen

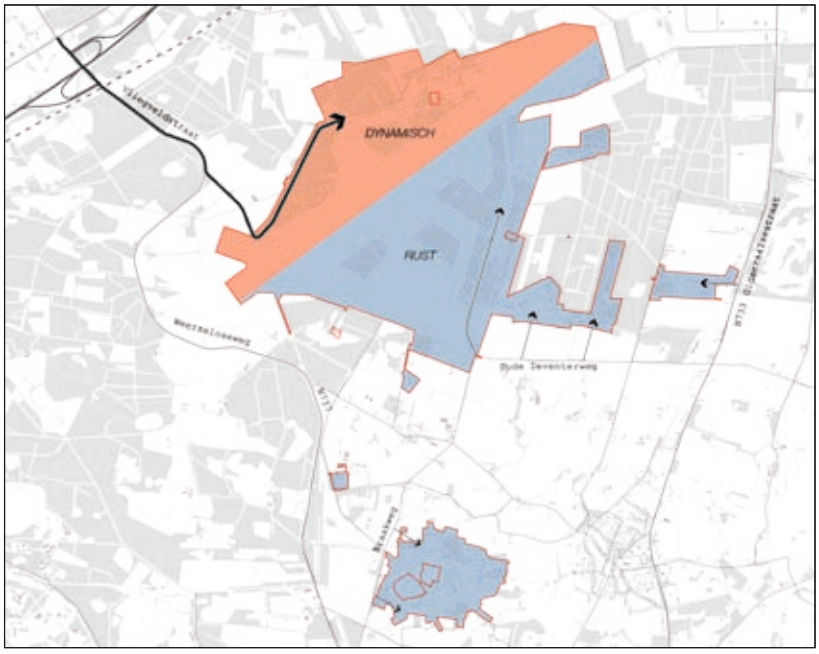
De grootschalige openheid op de het terrein van de huidige vliegbasis is een belangrijke kwaliteit. De maat van de ruimte op de vliegbasis vormt een groots contrast met de kleinschalige omgeving en ook met de rest van Twente. De voormalige vliegbasis vormt een monument voor de grote leegte van de woeste gronden, die eeuwenlang zo kenmerkend voor het Twentse landschap is geweest. In het ontwerp wordt de openheid daarom zorgvuldig bewaard en soms ook hersteld. Er komen vier grote open ruimten die het programma op de vliegbasis organiseren en het gebied tevens verbinden met de omgeving. Elke ruimte krijgt een eigen karakter door verschillen in de maat van de ruimte, in de beplanting van de randen of het maaiveld, en door een verschil in programmering.

De toekomstige ruimte van de landingsbaan is de centrale open ruimte. Deze ruimte bestaat uit de landingsbaan omgeven door droge graslanden, met de bijhorende

Afbeelding 13.8 Dynamiek

Afbeelding 13.9 Rust

Afbeelding 13.10 Model A: dynamiek en rust



infrastructuur van taxibanen en platforms. Door het jarenlange verschralingsbeheer van Defensie hebben de bestaande droge graslanden een hoge botanische waarde. Aan de noordzijde wordt de ruimte begrensd door loodsen en de terminal. De zuidzijde bestaat uit laanbomen en bos.

De tweede ruimte is de entreeruimte vanaf de Vliegveldstraat / Weerseloseweg N737. Deze ruimte bestaat uit een beek, die zal stromen door natte graslanden en weilanden die in agrarisch gebruik zijn. De randen bestaan uit bos. De entreeruimte biedt zicht op de open ruimte rond de landingsbaan, op vliegtuigen die erlangs geparkeerd staan en op de publieke gebouwen van de luchthaven, zoals de terminal, de bagageloods en een mogelijk hotel. De luchthaven krijgt daarmee nadrukkelijk een royale landschappelijke entree als van een landgoed.

De derde ruimte is gekoppeld aan de oostelijke entree, in het verlengde van de Oude Deventerweg. Langs de bestaande taxibaan kan wonen in de sfeer van hippisch wonen met eigen weide worden ontwikkeld..

De vierde ruimte ligt opgespannen tussen de snelweg A1 tot aan de landingsbaan. Gebruikmakend van de bestaande openheid op een voormalig leidingentracé kan in een langgerekte ruimte de heide worden hersteld, in afstemming met de Landinrichtingscommissie. Daarmee wordt de herinnering opgeroepen aan de grote stille heide uit het verleden en tevens wordt symbolisch een relatie gelegd met de snelle wereld van de 21e eeuw. Tussen de nieuwe beeklopen van de Jufferbeek en de Blankenbellingsbeek wordt tegen de voormalige landingsbaan aan een uitzichtheuvel gemaakt, die wordt vormgegeven als een Seringenberg, vergelijkbaar met het landgoed De Horsten bij Wassenaar. In april, als de seringen bloeien, levert dit een bijzondere attractie op, de rest van het jaar is het een plek vanwaar

je het nieuw ingerichte landschap kunt overzien. (afb. 13.11)

Ecologische hoofdstructuur en natuurontwikkeling

De vliegbasis ligt in de huidige situatie als een uitsparing in de Ecologische Hoofdstructuur (EHS); tussen het bedrijventerrein Hanzepoort en de kop van de voormalige landingsbaan ligt een bottleneck in de EHS. Met de ontwikkeling van model B wordt voorgesteld de begrenzing van de EHS opnieuw te bezien. Aan de noordzijde en de noordwestzijde wordt de EHS iets verkleind door de ontwikkeling van het vliegveld met bijhorend programma (bedrijventerreinen, leisure, parkeren). In Model B wordt de Ecologische Hoofdstructuur zwaar verstevigd door toevoeging van een zone van ca 130 ha aan de zuidkant van de landingsbaan. Daarmee wordt een stevige nieuwe ecologische verbinding aan de zuidkant van de landingsbaan toegevoegd, waarmee een oplossing wordt geboden voor de bottleneck in de EHS aan de noordoostkant. Er vindt beekherstel plaats in de vorm van nieuwe beken vanaf de Lonnekerberg, aantakkend op de Leutinkbeek en een nieuwe tak van de Jufferbeek. In de A1-zone wordt de noordwestelijke verbindingszone van 10 ha rond de Jufferbeek-Deurningerbeek versterkt in het kader van de Landinrichting. Het is wenselijk dat een deel van de A1-zone een landschappelijk karakter behoudt en wordt aangemerkt als landschappelijke bufferzone. Op termijn is het denkbaar dat er een uitruil van EHS plaatsvindt, waarbij Oostkamp-West wordt teruggegeven aan de natuur en men in diezelfde omvang kan compenseren aan de noordzijde van de luchthaven met bedrijvigheid.

De totale natuur- en groenontwikkeling in het gebied komt neer op ca 230 ha Hiervan krijgt ca 127 ha de bestemming EHS. Het saldo van nieuwe en vervallen EHS die binnen het plangebied wordt gerealiseerd komt uit op ca 73 ha netto. Daarnaast wordt binnen het totaal van ca 230 ha, ongeveer 72 ha aan overig groen geprogrammeerd aan de zuidzijde van de baan. (afb. 13.12)

Beekherstel

Voor wat betreft het beekherstel volgt VTM i.o. het advies van het Waterschap Regge & Dinkel [64]. In de uitgangssituatie is sprake van forse drainage van de vliegbasis, waardoor de natuurlijke waterhuis-houding sterk is verstoord [64]. Bovendien is het terrein geëgaliseerd, waardoor het oorspronkelijke reliëf is verdwenen. In de bodem zijn geen sporen van de oorspronkelijke beeklopen of beekdalen meer terug te vinden. Beekherstel betekent daarom het maken van geheel nieuwe beken, die de ontbrekende schakels vormen tussen de (nieuwe) bovenlopen op de Lonnekerberg en de geamputeerde beeklopen benedenstrooms van het vliegveld. De nadruk ligt dus op herstel van het watersysteem als geheel en niet zozeer op het restaureren van een verdwenen historische situatie. Met het herstel van het systeem kunnen de natuurwaarden in het gebied een enorme impuls krijgen. Op de Lonnekerberg worden door Landschap Overijssel sloten gedempt, waardoor de sponswerking van de stuwwal verbetert en nieuwe bovenlopen ontstaan.

In structuurvisie model B vindt herstel van het watersysteem plaats door het verwijderen van de drainage in grote delen van het terrein, met name aan de zuidkant van de landingsbaan. In het noordelijk deel van de vliegbasis, op het terrein van het toekomstige vliegveld, blijft drainage echter noodzakelijk in verband met de ontwateringseisen van de landingsbaan en de bebouwing.

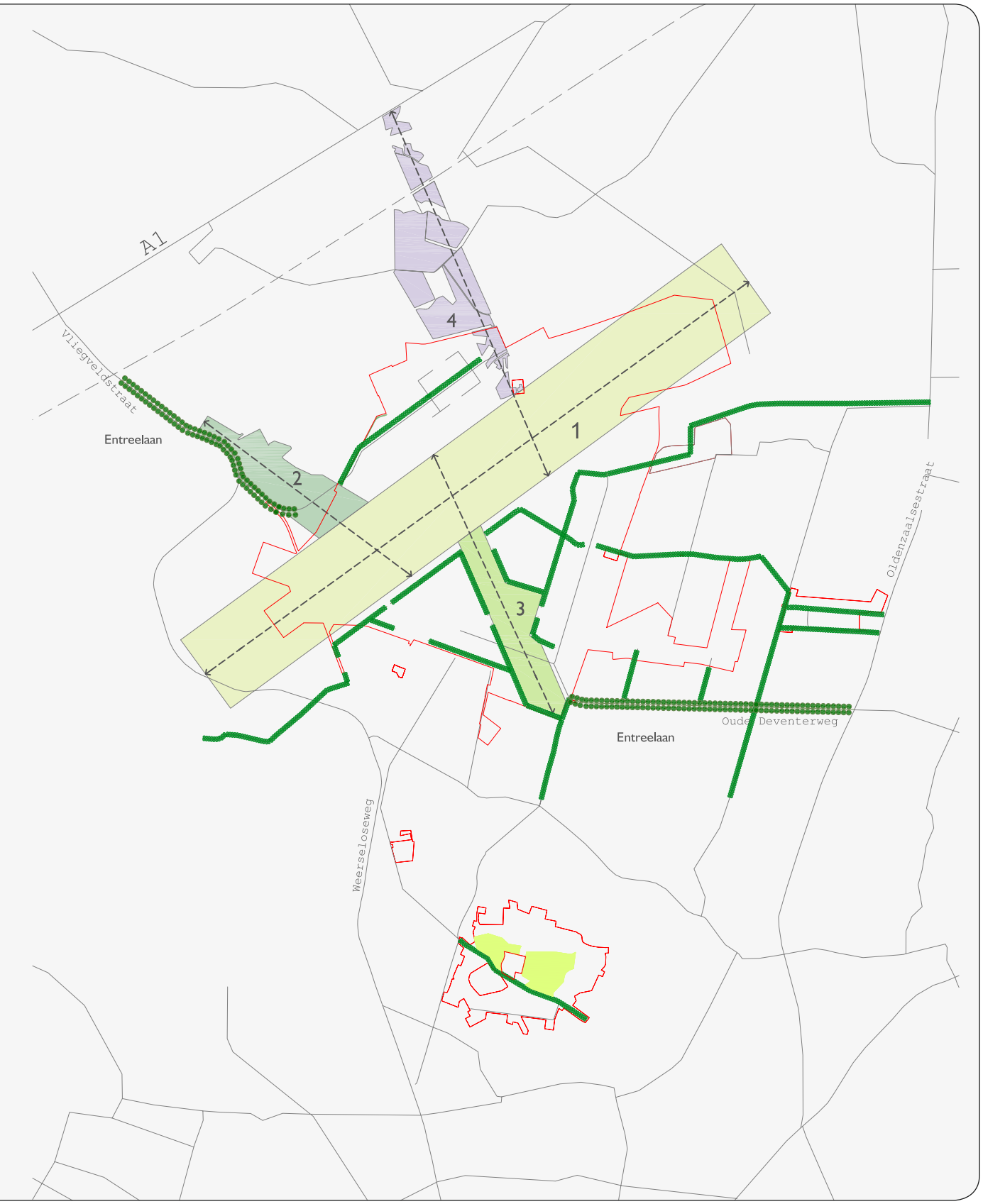
Door het graven van nieuwe beeklopen op het terrein van de voormalige vliegbasis kunnen de beken opnieuw vanaf het brongebied van de Lonnekerberg in westelijke richting stromen. Basis hiervoor is een bestuursbesluit van het Waterschap Regge & Dinkel [64]. De Jufferbeek wordt hersteld met een nieuwe tak ontspringend op de Lonnekerberg. Deze nieuwe tak wordt om de rondweg van de landingsbaan geleid. Op de flank van de Lonnekerberg ten noorden van de Strip wordt de Hesbeek hersteld . Aan de zuidzijde van de Strip geldt hetzelfde voor de Blankenbellingsbeek. In verband met de benodigde breedte van de nieuwe landingsbaan worden de beide nieuwe beeklopen samengevoegd en ten westen van de vliegbasis aangesloten op de Leutinkbeek. De Leutinkbeek dient ook buiten het plangebied in de herstelplannen betrokken te worden vanwege de grotere hoeveelheden water die de beek te verwerken zal gaan krijgen. De Jufferbeek en de Leutinkbeek zijn in de huidige situatie al de beken met de hoogste ecologische kwaliteit. Door de nieuwe bovenlopen op de Lonnekerberg aan te sluiten op deze beken wordt de ecologische structuur nog verder verstevigd.

Door de voedselrijke toplaag van de bodem te verwijderen ontstaat een iets lager gelegen zone aan weerszijden van de beek, die zich op de lange termijn zou kunnen ontwikkelen tot een beekdal. Deze zones krijgen benedenloops een breedte tot 120m en bovenloops tot 70 m. Deze zones worden aangelegd met een zogenaamd accoladeprofiel, waardoor ruimte wordt gecreëerd voor een 'meestromende waterberging'. De beken zelf zullen, zoals de meeste Twentse beken, smalle en snel reagerende stroompjes vormen, die bij neerslagpieken buiten hun oevers kunnen treden. Aan de rand van de beekdalen wordt in veel gevallen een doorgaande wandelroute opgenomen. Daarmee vormen de beekdalen de draden die de verschillende, afwisselende onderdelen van het landschap aaneenrijgen en voor de wandelaar ontsluiten. (afb. 13.17)

Landschapsstructuur

De landschapskaart geeft een beeld van de landschapsstructuur die zal ontstaan wanneer de verschillende landschappelijke elementen, zoals die hiervoor zijn besproken, gecombineerd worden. De herstelde

Afbeelding 13.11 Model B: **Essentiële open ruimten en lanenstelsel**


0
1.000
2.000m
A1
Vliegveldstraat
Entreelaan
1
2
3
4
Oldenzaalsestraat
Oude Deventerweg
Entreelaan
Weerseloseweg

Afbeelding 13.12 Model B: Versterking van de Ecologische Hoofdstructuur

Rijksgronden

WVG

EHS bos natuur

EHS nieuwe natuur

EHS beheersgebied

EHS water

Natuurlijk in te richten beken

Vermindering bestaande EHS
Totale opp. ca 55 ha

Uitbreiding van bestaande EHS binnen de Rijksgronden
Totale opp. ca 127 ha

Uitbreiding van bestaande EHS buiten de Rijksgronden
middels Landsinrichting/Provincie
Indicatieve opp. ca 30 ha

Overig groen ca 72 ha
(schaal grasland)

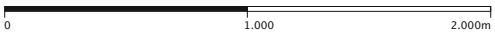
Natuurontwikkeling Jufferbeek 10 ha
(Landinrichtingsplan)

Versterkte verbinding EHS

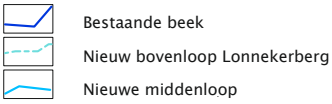
Oostkamp (opp. 14,3 ha) teruggeven aan de natuur

Uitbreiden bedrijventerrein (opp. 13,8 ha)
als compensatie Oostkamp

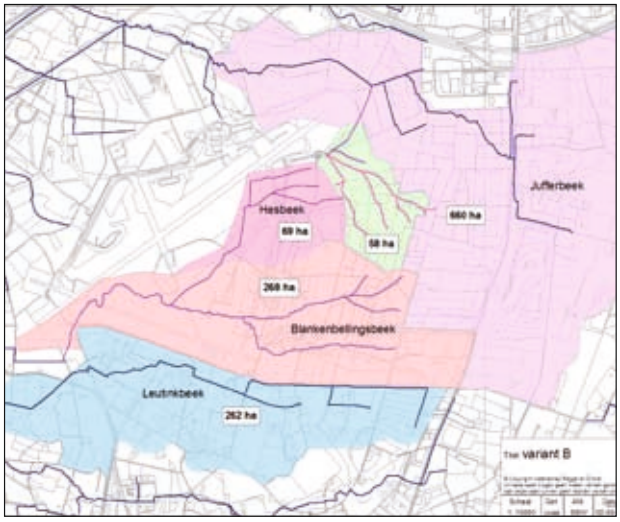
Totaal nieuwe groene functies ca 230 ha
Totaal nieuwe EHS ca 127 ha
Saldo EHS ca 73 ha


0
1.000
2.000m

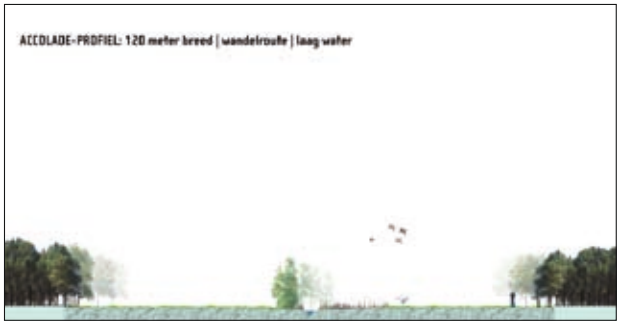
Afbeelding 13.14 Model B: Nieuw bekensysteem



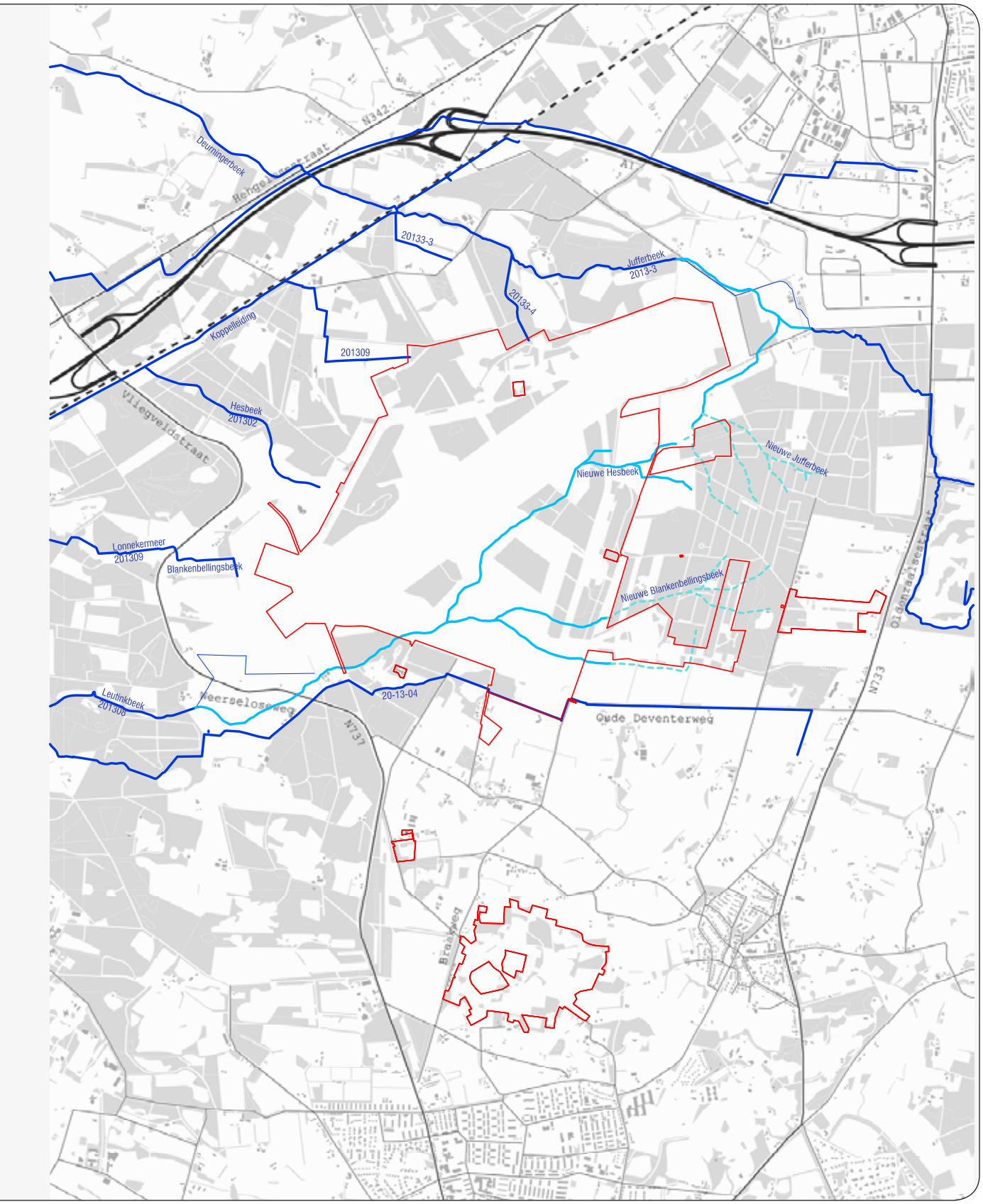
Afbeelding 13.13 Beekherstel in Bestuursbesluit Waterschap voor Model B



Afbeelding 13.15 Beekdal met accoladeprofiel en wandelpad

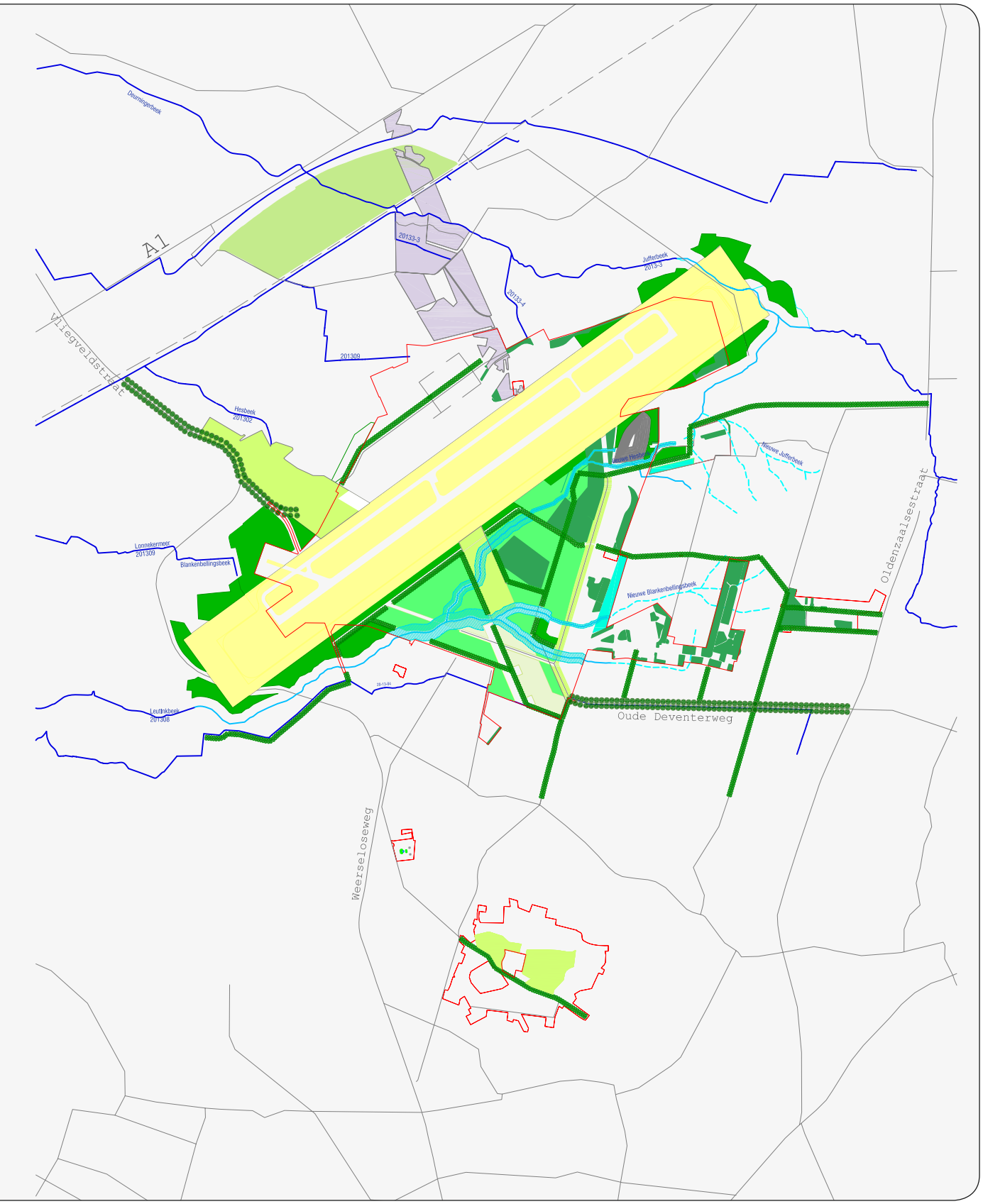


Afbeelding 13.16 Beekdal met accoladeprofiel bij hoog water


0
1.000
2.000m
Deurningerbeek
N342
A1
20133-3
Jufferbeek
2013-3
20133-4
Koppelleiding
201309
Hesbeek
201302
Vliegveldstraat
Nieuwe Jufferbeek
Nieuwe Hesbeek
Lonnekermeer
201309
Blankenbellingsbeek
Nieuwe Blankenbellingsbeek
Oldenzaalsestraat
N733
Leutinkbeek
201308
20-13-04
Oude Deventerweg
N737
Braakweg

Afbeelding 13.19 Model B: Landschapskaart

- Beek bestaand
- Nieuwe bovenloop Lonnekerberg
- Nieuw middenloop
- Beekdal
- Laan
- Bos, bosschage bestaand
- Bos, bosschage aan te planten
- Uitzichtheuvel
- Nat grasland
- Schraal grasland
- Heide
- Natuur
- Weide
- Kruidenvegetatie kwelzone
- Open veld Zuidkamp
- Landschappelijke bufferzone A1


0
1.000
2.000m
Deurningerbeek
A1
Vliegveldstraat
20133-3
20133-4
Jufferbeek
2013-3
201309
Hesbeek
201302
Nieuwe Hesbeek
Nieuwe Jufferbeek
Oldenzaalsestraat
Lonnekermeer
201309
Blankenbellingsbeek
Nieuwe Blankenbellingsbeek
Leufrikbeek
201308
Oude Deventerweg
Weerseloseweg

Afbeelding 13.17 Uitkijkheuvel (Seringenberg)

beken vormen de eerste, grillige laag in de toekomstige landschapsstructuur van de vliegbasis. De tweede laag wordt gevormd door een stelsel van entreelanen en overige lanen, die het landschap structureren en verbinden met de omgeving. De derde laag wordt gevormd door de essentiele open ruimten met hun eigen kleur en karakter, zoals de start- en landingsbaan, heide, nat grasland en weiland. De start- en landingsbaan wordt aan de noordzijde begeleid door bebouwing horend bij het vliegveld. Aan de zuidzijde is de inrichting groen en landschappelijk. (afb. 13.19)

De overige open ruimtes worden zoveel mogelijk begeleid door bestaande bosschages of arealen nieuw aan te planten bos. Daarmee ontstaat er een duidelijke ruimtevorming, passend bij de visie op de vliegbasis als landgoed temidden van andere landgoederen. Daarnaast nemen de nieuwe bossen of bosschages gebouwd programma in zich op. Op de ecologisch waardevolle overgang van de Lonnekerberg is ruimte voor de ontwikkeling van waarvolle kwelvegetaties.

Een markant punt vormt de uitkijkheuvel voor het gadeslaan van vliegtuigen.

Prins Bernhardpark, Zuidkamp en Kamp Overmaat kennen dezelfde planuitwerking als in structuurvisie A.

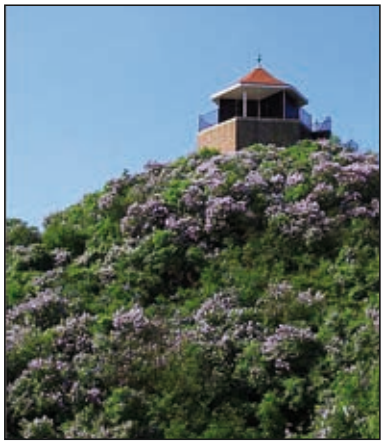
Prins Bernhardpark blijft landschappelijk gekenmerkt door twee lanen met daartussen bebouwing in een losse groene opzet.

In Zuidkamp wordt de informele landschappelijke structuur versterkt met twee 'greens' aan de centrale centrale laan.

Kamp Overmaat behoudt zijn parkachtige opzet.

13.4 Infrastructuur

Het plangebied ligt strategisch gesitueerd tussen een drietal doorgaande infrastructuren in de regio. In het noorden door een bundel van achtereenvolgens de spoorlijn Amsterdam-Berlijn, de rijksweg A1 en de Hengelosestraat N342 (de A1 zone). Aan de westzijde, de Weerseloseweg N737die vanaf de Hengelosestraat Enschede-noord ontsluit en aan de oostzijde de Oldenzaalsestraat N733, die in het noorden aansluiting biedt op de A1. Aan de zuidzijde van het voormalige vliegveld wordt het gebied ontsloten door een viertal lanen, de Oude Deventerweg, de Snellenweg, de Braakweg en de Vliegveldweg die



Afbeelding 13.18 Referentiebeeld Seringenberg in Landgoed De Horsten

aansluiten op de Weerseloseweg en de Oldenzaalsestraat. Alleen de Braakweg is doorgaand, de andere drie lopen dood op het hek van de voormalige militaire basis.

Achter het hek op het terrein van het vliegveld rijgt een ringweg rond de start en landingsbaan alle vliegveld functies aaneen en verbindt een stelsel van taxibanen de start en landingsbaan met de hangars en de huidige terminal.

Netwerk auto

Voortbordurend op deze gebiedskarakteristiek van een potentieel

goed ontsloten maar tegelijkertijd geïsoleerde enclave worden de luchthaven en het leisure park aan de noordwestzijde en de verschillende locaties ten zuidoosten van het vliegveld ontsloten voor autoverkeer door een stelsel van oprijlanen. Deze oprijlanen sluiten aan op de bestaande wegenstructuur en zijn onderling niet verbonden. Tussen de luchthaven en het gebied ten zuidoosten van het vliegveld ontstaat dus geen doorgaand netwerk voor autoverkeer.

Uit een verkeerskundige verkenning blijkt dat de autonome verkeersontwikkeling in de toekomst congestieproblemen oplevert op de toevoerwegen van- en naar het gebied. Daarbij wordt nog programma vanuit deze herontwikkeling toegevoegd. Dit vormt de basis voor een aanpassing van de huidige verkeersinfrastructuur zoals voorgesteld. Voor de berekeningen is gebruik gemaakt van het 'Regionaal Verkeersmodel 2004, update 2006' waarin ook de geplande overige regionale ontwikkelingen in zijn meegenomen [61].

De verkeersintensieve functies van de luchthaven worden ontsloten vanaf de A1, door op termijn een directe aansluiting te realiseren met de Weerseloseweg N733. In eerste instantie wordt gebruik gemaakt van de huidige aansluiting op de A1 bij Hengelo-Noord. De programma's ten zuidoosten van het vliegveld, die meer gericht zijn op de kwaliteit van het landschap en verblijfskwaliteit worden ontsloten vanaf de Oldenzaalsestraat N733 en de Oude Deventerweg.

Ten noordwesten van de landingsbaan wordt, aansluitend op de Weerseloseweg, een centrale oprijlaan voorgesteld die het vliegveld, de parkeerfaciliteiten, het bedrijvenpark en het leisure park ontsluit. Deze parkachtige oprijlaan heeft een profiel van twee maal twee rijstroken met een middenberm. Tussen de aansluiting op de A1 en de oprijlaan van het vliegveld wordt het profiel van de Weerseloseweg N737

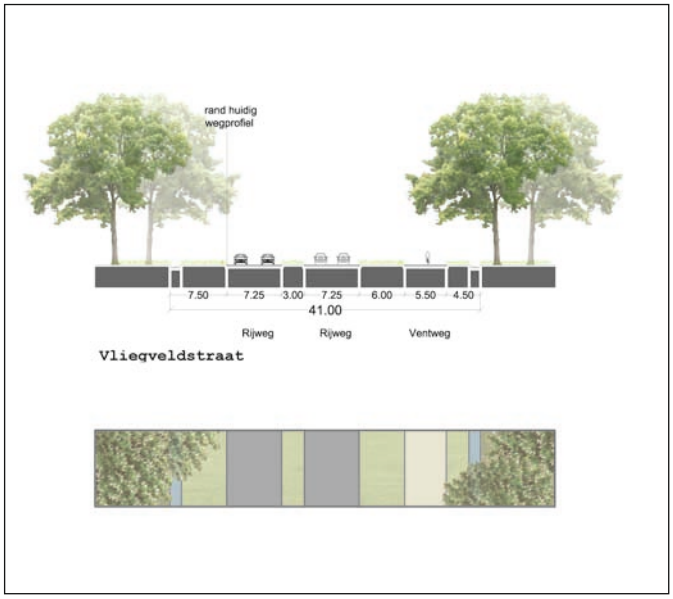
Afbeelding 13.20 Model B: sfeerbeeld van de centrale open ruimte van de startbaan

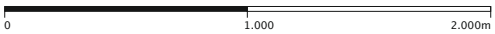
Afbeelding 13.21 Model B: sfeerbeeld van de entreelaan met zich op beekdal Hesbeek en luchthaven

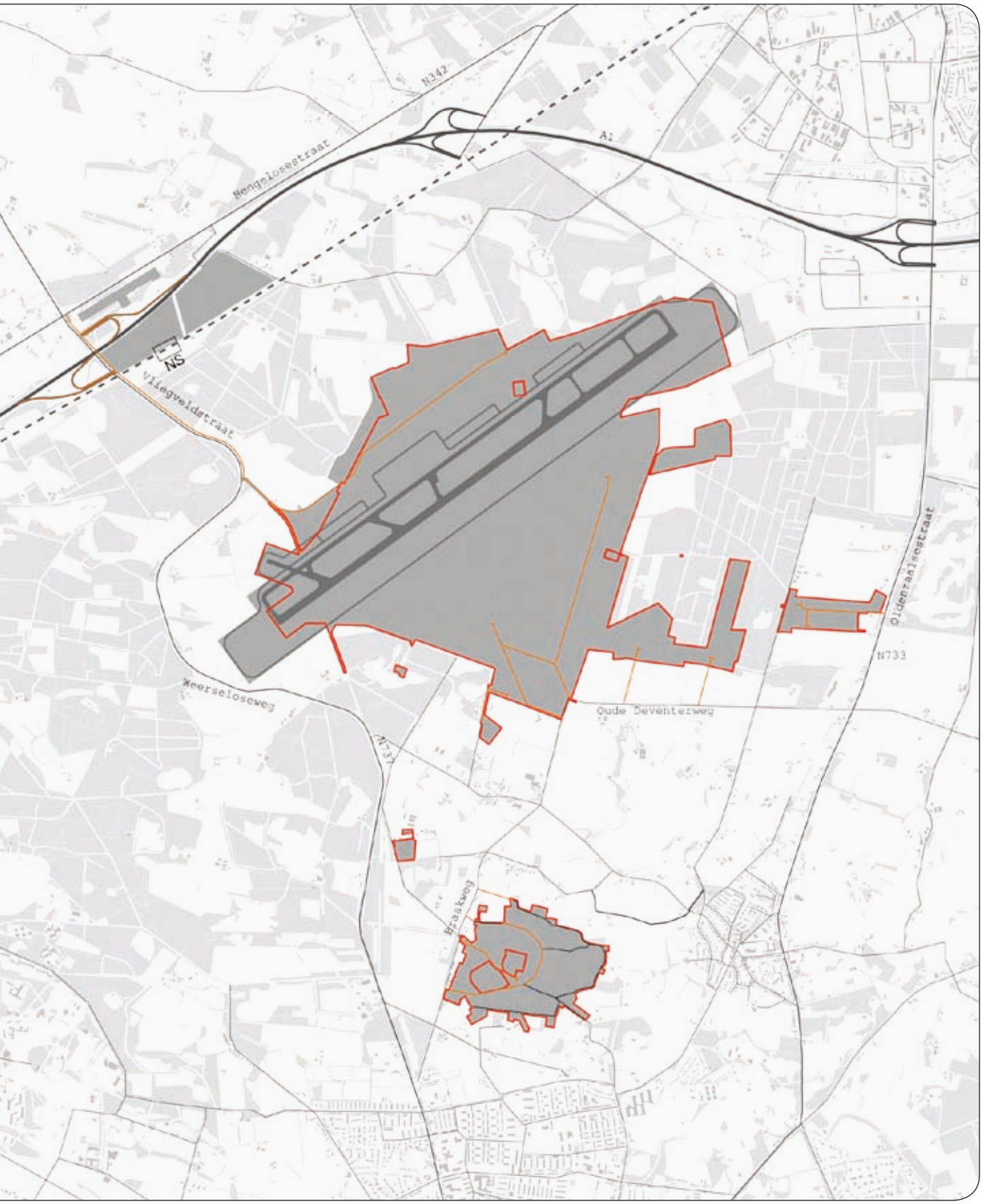
Afbeelding 13.22 Model B: sfeerbeeld van de entreelaan Oude Deventerweg

Afbeelding 13.24: Model B: Netwerk auto

Afbeelding 13.23 doorsnede A, Vliegveldstraat, N737




0
1.000
2.000m


N342
A1
Hengelosestraat
NS
Vliegveldstraat
Weerseloseweg
N737
Oude Deventerweg
Oldenzaalsestraat
N733
Braakweg

verbreed, met een mogelijke uitvoering van twee maal twee rijstroken met een parallelweg voor langzaam en agrarisch verkeer. Dit profiel kan de verwachte verkeersdruk goed verwerken.

Prins Bernhardpark ontsluit op de Oldenzaalsestraat. Oostkamp, de vliegveldstrip bij de voormalige verkeerstoren en de paardenwoonwijk worden ontsloten door een stelsel van vertakkende lanen die aansluitend op de Oude Deventerweg grotendeels gebruik maken van de aanwezige taxibanen en de ringweg van het vliegveld. Hierbij is het mogelijk dat de Oude Deventerweg voorzien wordt van een fietsvoorziening. De woonenclaves Zuidkamp en kamp Overmaat worden voor autoverkeer ontsloten door achtereenvolgens de Braakweg en de Vargershuizenweg, dit vraagt niet om extra maatregelen in het profiel. Binnen Zuidkamp wordt de ringvormige structuur van de bestaande wegen gebruikt als ontsluiting voor autoverkeer. De centraal gelegen Zuidkampweg kan hiervoor worden opgewaardeerd als een autoluwe/vrije middenas in het parkachtige woongebied. De locatie van Defensie ten zuiden van de voormalige vliegbasis blijft ontsloten vanaf de Lonnekerveldweg. (afb. 13.23, 13.24)

Netwerk fiets

Door het hergebruik van de voormalige taxibanen en delen van de weginfrastructuur van de vroegere militaire vliegbasis wordt het landschap ten zuidoosten van het vliegveld ontsloten voor recreatief gebruik. Door een aantal strategisch "koppelstukken" te maken ontstaat in dit gebied een fijnmazige structuur van langzaam verkeersroutes die het gebied verankeren aan het recreatieve netwerk van de regio. Vanuit Zuidkamp wordt het mogelijk om via twee routes de Lonnekerberg te bereiken. Vanaf de Lonnekerberg wordt het mogelijk in zuid-westelijke richting langs het vliegveld naar de Weerseloseweg te fietsen. Aan de noord-oostelijke zijde koppelen de routes langs de seringenberg annex 'spottershill' het gebied met de omgeving van Oldenzaal.

Aan de zijde van het vliegveld wordt één koppelstuk voorgesteld tussen de oprijlaan en de Oude Postweg. Dit fiets/voetpad verzorgt voor langzaam verkeer de verbinding tussen het vliegveld en Oldenzaal en omgeving. In tegenstelling tot de gecontroleerde ontsluiting voor auto's verankert deze structuur van doorgaande langzaam verkeer routes de gebieden ten noorden en zuiden van de start en landingsbaan stevig in het regionale netwerk. (afb. 13,25, 13.26, 13.27, 13.28)

13.5 Cultuurhistorie en natuurwaarden

Basis

Het nieuwe vliegveld komt aan de noord-zijde van de bestaande startbaan te liggen, die als zodanig blijft functioneren. Om het vliegveld een logische en efficiënte opzet te geven wordt aan deze zijde een nieuwe hoofdstructuur aangelegd. De "druiventros" moet voor deze ingreep gesloopt worden. Aan de zuidzijde van de startbaan is zoveel mogelijk ingezet op het behoud van de aanwezige cultuurhistorische waarde.

Zo worden de bestaande landings-, taxi- en rolbanen gehandhaafd, deze karakteristieke structuur wordt drager voor de nieuwe auto en fietsverbindingen op het terrein. Kenmerkende bebouwing zoals de brandweerkazerne en de verkeerstoren langs de noord-zuid taxibaan zijn opgenomen in het plan. Deze bebouwing is samen met de omliggende gebouwen en shelters karakteristiek voor het terrein en biedt volop kansen voor herontwikkeling.

Verder worden in het plan verschillende waardevolle elementen opgenomen zoals de munitiestraat en verschillende hangars (waaronder Hangar 11).

Locaties met belangrijke natuurwaarden zijn waar mogelijk ingepast, zoals poelen, groeiplaatsen van bijzondere plantensoorten en bunkers waarin vleermuizen schuilen.

Prins Bernhardpark

Karakteristiek voor dit gebied is de verspreide ligging van de bebouwing in het bos, zogenaamde stedenbouwkundige camouflage. In de oorspronkelijke opzet was meer bebouwing aanwezig die verloren is gegaan.

De resterende bestaande bebouwing blijft allemaal gehandhaafd en wordt herontwikkeld. Toegevoegde bebouwing houdt rekening met de oorspronkelijke dichtheid, de verspreide ligging van de bebouwing en de bestaande bosopstanden.

Zuidkamp

Zuidkamp kenmerkt zich door een landelijke opzet waarin de gebouwen schijnbaar willekeurig verspreid in een kleinschalig agrarisch landschap staan.

In het plan wordt zoveel mogelijk van de bestaande bebouwing gehandhaafd. Voornamelijk de verbindende structuur van de Zuidkampweg waaraan enkele monumentale gebouwen in een parkachtige setting staan.

Kamp Overmaat

Het parkachtige ensemble met villa, vijver en bomenrijen wordt behouden. De villa wordt in zijn oorspronkelijke vorm teruggebracht. De mogelijkheid is er aan het landhuis enkele bijgebouwen toe te voegen vanwege cultuurhistorische redenen. (afb. 13.28, 13.29)

13.6 Programma

In structuurvisie B is de meest in het oog springende invulling de afbakening van het luchthavengebied aan de noordzijde van het gebied. Binnen dit luchthavengebied vindt de inpassing van de start- en

landingsbaan, met de bijbehorende luchthavenprogramma's als terminal, vrachtloods, brandweer plaats. Het biedt ook ruimte voor de inpassing van de opstelplatformen voor vliegtuigen. De parkeervoorzieningen (ca 6.700 plaatsen) passende bij een luchthavenontwikkeling voor 1,2 miljoen passagiers en de leisurefuncties voor zo'n 500.000 bezoekers per jaar, zijn gesitueerd in de nabijheid van de terminal en de leisurefunctie en direct ontsloten vanaf de hoofdverbindingsweg. Deze leisurefunctie aan de noordzijde kan worden uitgewisseld met een programma voor luchthavengerelateerde bedrijvigheid. Ditzelfde geldt voor parkeren, mits er voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd worden. De bedrijvigheid ten behoeve van platformgebonden bedrijvigheid is ook in het dit gebied opgenomen. Het gaat daarbij om bijna 30 ha (bruto), in de directe nabijheid van de landingsbaan en ontsloten via de hoofdverbindingsweg.

De zuidzijde van het gebied kenmerkt zich door een groot areaal – circa 130 ha - voor nieuwe natuur, die de uitbreiding van de EHS mogelijk maakt. Daarbinnen ligt een klein areaal voor woningbouw. Ook in de omliggende kampen (Zuidkamp en Prins Bernhardpark) vinden woningbouwinvullingen plaats. Totaal gaat om ca 230 woningen. Deze woningbouw is vooral gericht op de extensieve segmenten in de markt, in aansluiting op de planontwikkelingen en beleidsvisie van de gemeente Enschede. Daarbij is gezocht naar verbijzonderingen en niches in de markt. Deze niches in bijvoorbeeld hippisch wonen, zorgconcepten en community-wonen, worden gedragen door marktinitiatieven en ontwikkelende partijen.

In Oostkamp (25 ha) wordt in belangrijke mate gebruik gemaakt van de kansen en kwaliteiten van het bestaande vastgoed met een omvang van ca 25.500 m² bvo, dat leisure, evenementen en innovatieve bedrijvigheid faciliteert. Oostkamp wordt ontsloten vanaf de Oude Deventerweg, waaraan ook de Strip wordt ontsloten. De nabij gelegen strip aan de oostzijde van de basis, en aan de voet van de Lonnekerberg herbergt een verzameling van bijzondere objecten, in cultuurhistorische en functionele zin. In dit bijna 25 ha grote gebied is een beperkt programma voor innovatieve bedrijvigheid en dienstverleningen een enkele landschappelijk ingepaste woning gedacht, die zich vormen naar en invoegen in de landschappelijke kwaliteiten en de bestaande kernmerkende objecten.

Hiermee worden kansen gecreëerd voor nieuw ondernemerschap, dat zich nog niet in hele strikte kaders laat plaatsen. Het kan gaan om zeer extensieve vormen zoals een affinagecentrum dat een geschikte locatie vindt in de voormalige munitiebunkers of het opstarten van een medical park waarin gekoppeld aan de luchthaven en de groene omgeving kleinschalige klinieken worden gerealiseerd, t.b.v. een internationale patiëntenuitwisseling met voor- en of nabehandelingen.

In de zone langs de A1 is een nieuwe aansluiting op de autosnelweg en een NS voorstadshalte (P+R) geprojecteerd. De bijbehorende parkeervoorzieningen kunnen tevens een overloopfunctie voor de luchthaven hebben. Verder is ruimte gereserveerd voor een topvoorziening op het gebied van leisure met een verwacht bezoekersaantal van meer dan 500.000 per jaar.

Tevens is er in beperkte mate ruimte voor bedrijvigheid, en kantoorfuncties bij de NS voorstadshalte.

Met de ontwikkeling van de luchthaven en de nieuwe aansluiting op de A1 ontstaat er behoefte aan uitbreiding voor horecafaciliteiten en kunnen rond dit multimodale knooppunt ook extra voorzieningen worden gecreëerd met het oog op vrachttransport.

Er kan pas worden gestart met de effectuering van de gronduitgifte van dit gebied indien de exploitatie van de luchthaven is aanbesteed.

13.7 De logistiek van het vliegveld

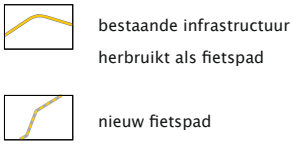
Luchthavengebied

Het luchthavengebied betreft een afgebakend gebied rondom start- en landingsbaan dat wordt bestemd als zijnde 'luchthaven', zie afbeelding 13.31 met gebiedsgrenzen. De structuurvisie biedt ruimte aan uitleg op code E. Vliegtuigen als bijvoorbeeld de B747, B777, A330 en A340 kunnen daarmee worden geaccommodeerd. Indien wenselijk kan het worden getransformeerd naar een kleinere uitleg conform categorie D. Het besluit voor het luchthavengebied bevat regels omtrent de bestemming en het gebruik van de grond van dat specifieke gebied voor zover die regels noodzakelijk zijn met het oog op het gebruik van het gebied als luchthaven [60]. Het besluit voor het luchthavengebied vormt een vereist onderdeel van het concept-Luchthavenbesluit, dat genomen wordt door het bevoegd gezag van de luchthaven. Het luchthavengebied dient onder meer de terminal te bevatten met bijbehorende faciliteiten zoals restaurant, gezondheidsfaciliteiten, douane, KMAR, etc. Daarnaast bevat het platform ruimte voor parkeren en afhandelen van personen en goederen, en dient men te kunnen beschikken over ruimten voor onderhoud, hulpverlening en parkeervoorzieningen. Verder zal in afstemming met de exploitant van de luchthaven binnen regelgeving de inpassing van een zweefvliegveld bekeken worden. (afb. 13.31)

Invliegfunnels

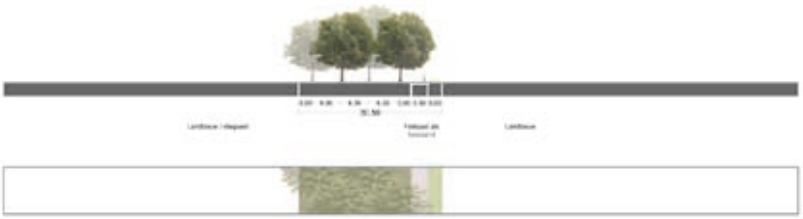
Elke luchthaven hanteert vanwege veiligheidsoverwegingen bij het starten en landen van vliegtuigen een verplichte obstakelvrije zone, een zogenaamde 'invliegfunnel'. Deze driedimensionale

Afbeelding 13.27 Model B: Netwerk fiets

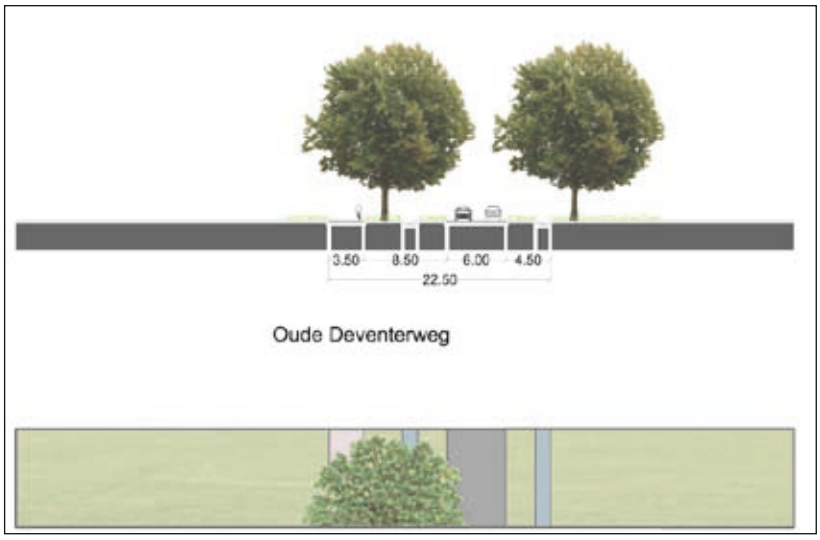


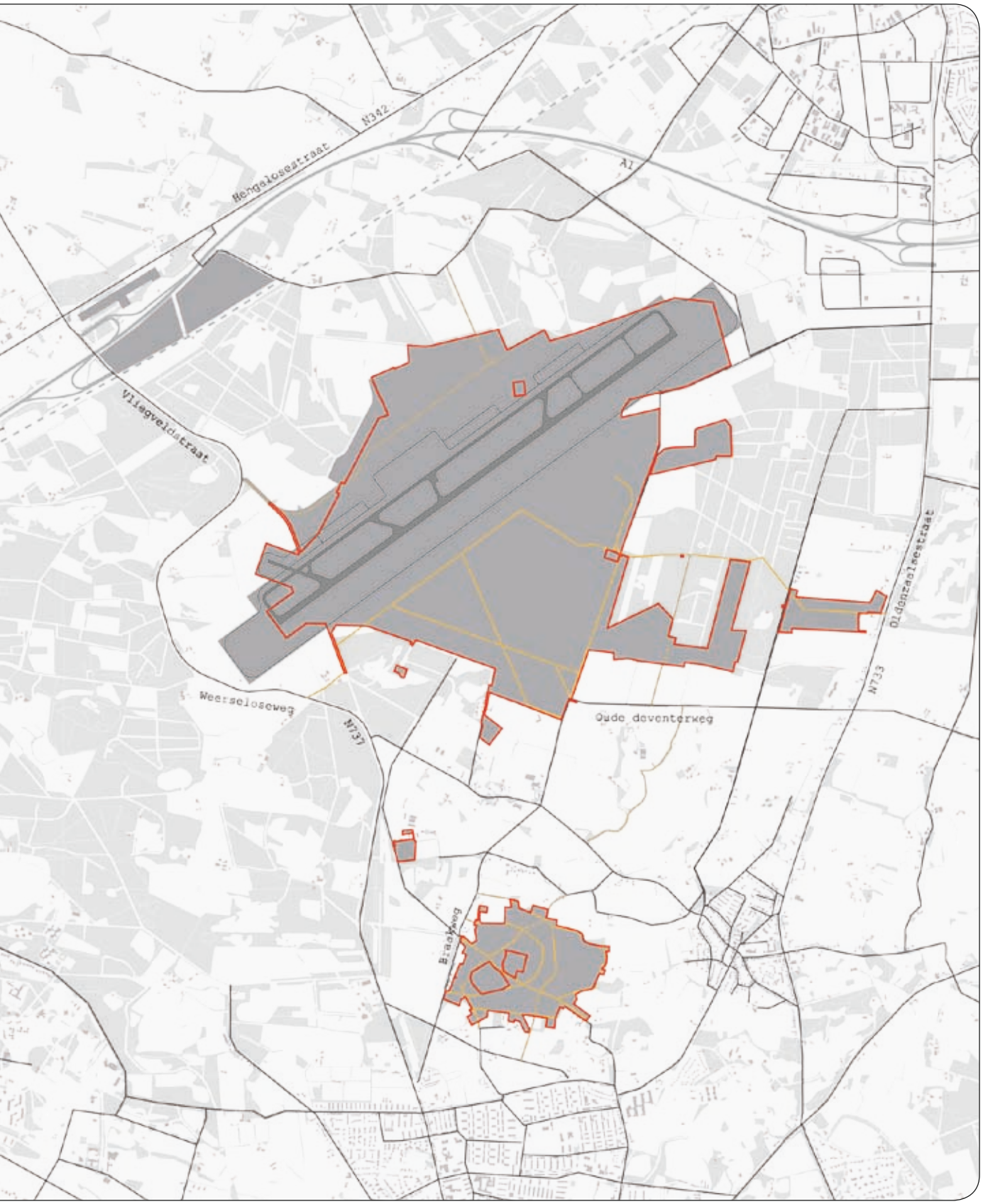
Afbeelding 13.25 doorsnede B, fietsroute over landgoederenAfbeelding

Afbeelding 13.26 doorsnede C, fietsroute over landgoederen



Afbeelding 13.28 Doorsnede D - Oude Deventerweg




0
1.000
2.000m
N342
Hengelosestraat
A1
Vliegveldstraat
Weerselosewg
N737
Oude deventerweg
Oldenzaalsestraat
N733
Bradyweg

Afbeelding 13.29: Waardevolle objecten, flora en fauna

na te streven inpassing natuurwaarden:

vleermuisbunker

poel

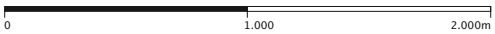
bos/vegetatie

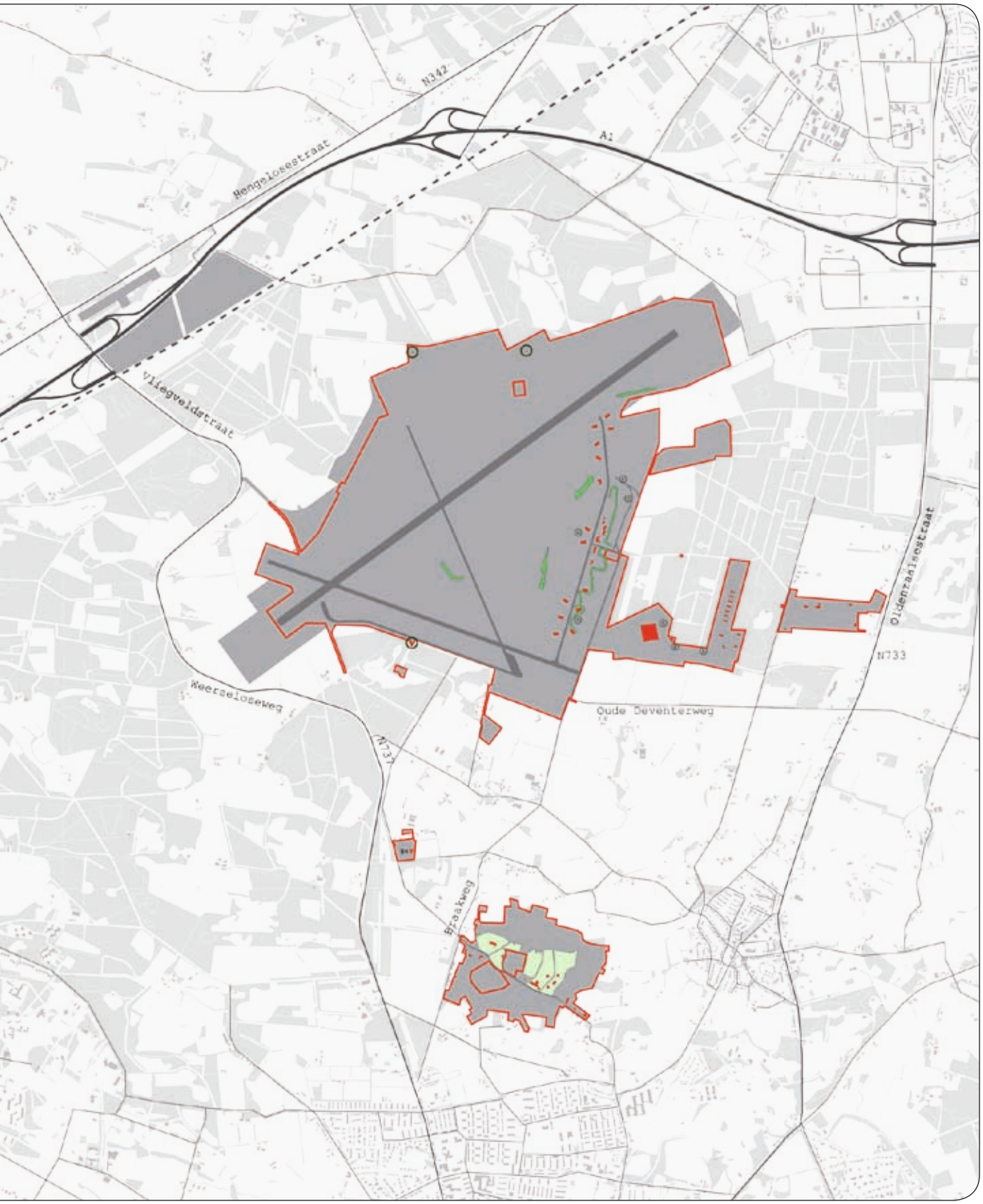
open parkachtig terrein

na te streven behoud cultuurhistorisch waardevolle objecten:

infrastructuur

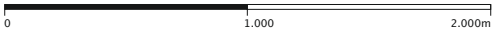
bebouwing

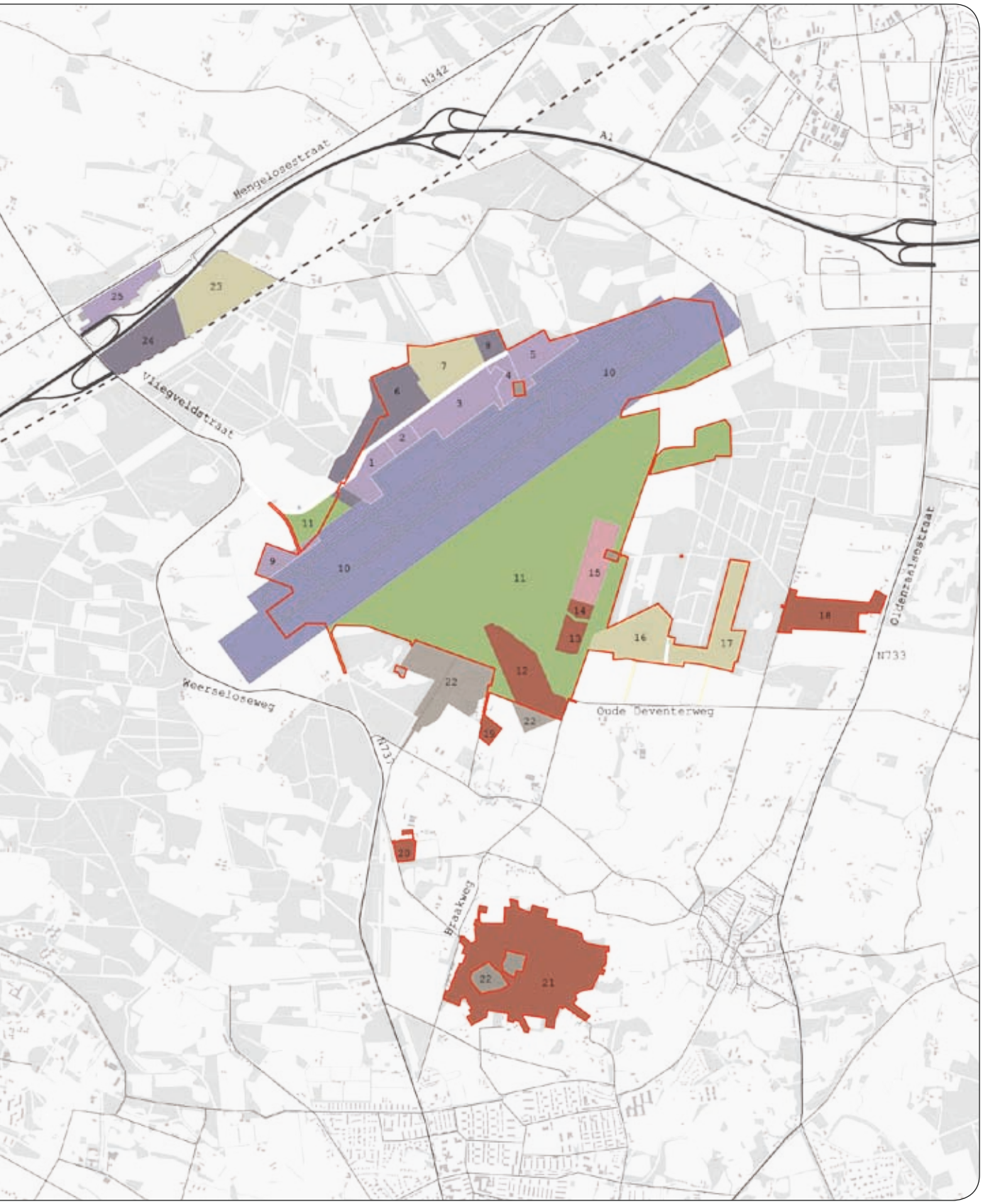

0
1.000
2.000m


N342
A1
Hengelosestraat
Vliegveldstraat
Oldenzaalsestraat
N733
Weerseloseweg
Oude Deventerweg
N737
Braakweg

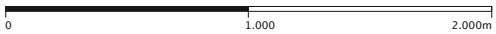
Afbeelding 13.30 Model B: Programmakaart

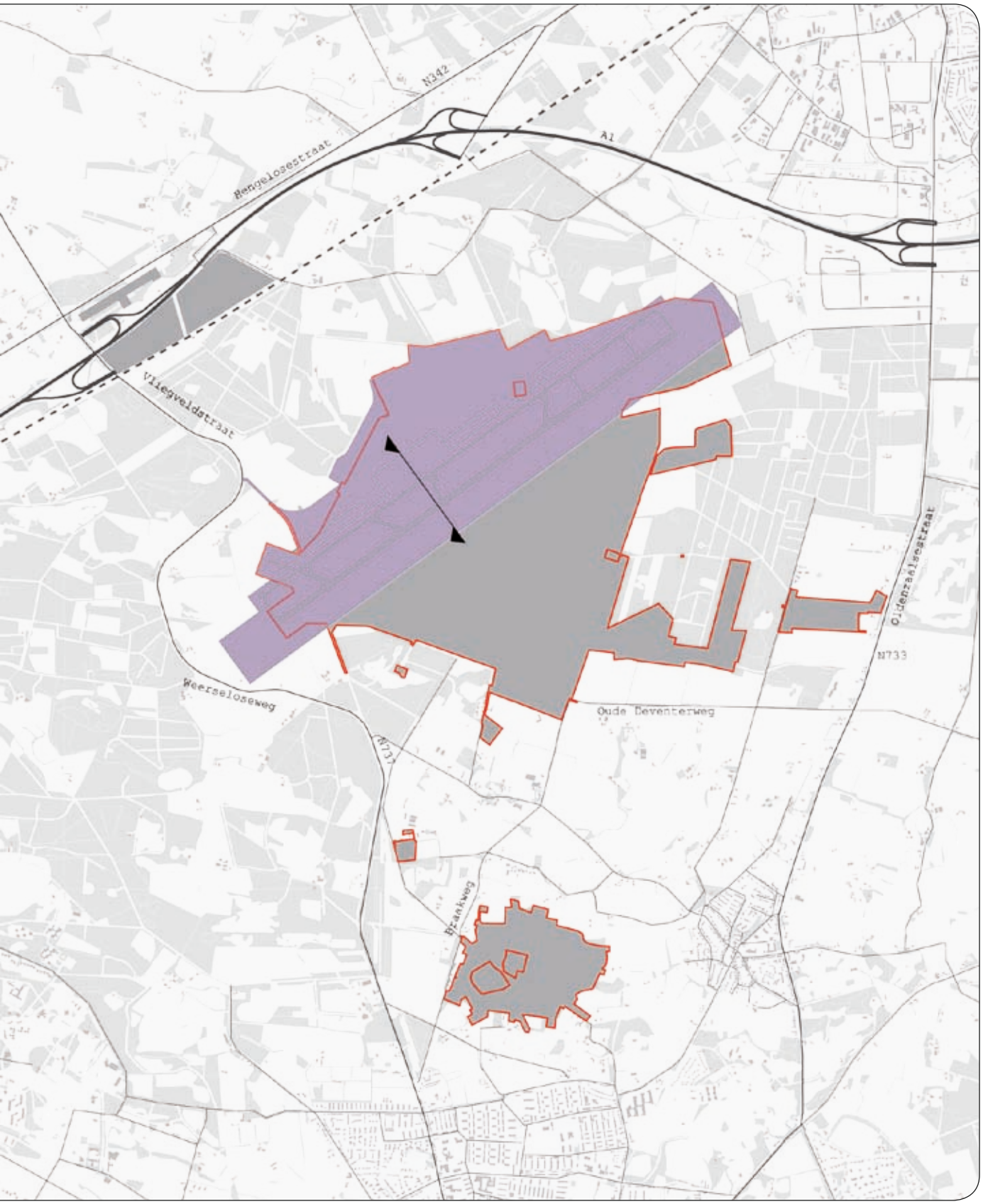
1 terminal/ luchthaven voorzieningen
2 vrachtloods/ luchthaven voorzieningen
3 platformgebonden bedrijvigheid
4 platformgebonden bedrijvigheid
5 platformgebonden bedrijvigheid / brandweeroefencentrum
6 parkeren
7 leisure/ luchthavengebonden bedrijvigheid
8 parkeren
9 general aviation/ luchthavengebonden bedrijvigheid
10 airside
11 natuur
12 hippisch wonen
13 wonen/ dienstverlening
14 wonen/ dienstverlening
15 wonen/ diensteverlening / innovatieve bedrijvigheid
16 leisure
17 leisure/ innovatieve bedrijvigheid
18 wonen
19 wonen
20 wonen/ dienstverlening
21 wonen/ dienstverlening
22 defensie
23 leisure
24 voorstadhalte / kantoren / Park & Ride
25 luchthavengerelateerde bedrijvigheid/ horeca


0
1.000
2.000m


N342
A1
Hengelosestraat
Vliegveldstraat
Keerseloseweg
Oude Deventerweg
Oldenzaalsestraat
N733
Braakweg
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25

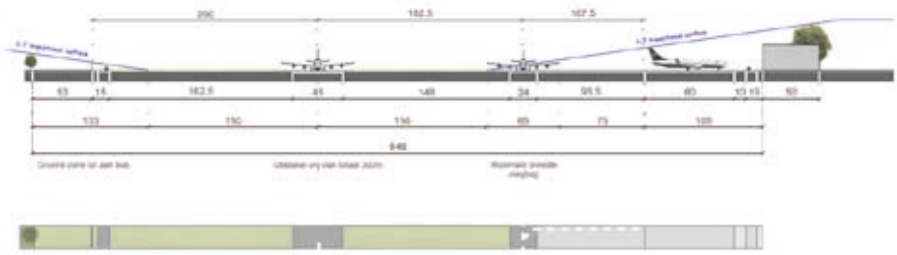
Afbeelding 13.31: Luchthavengebied

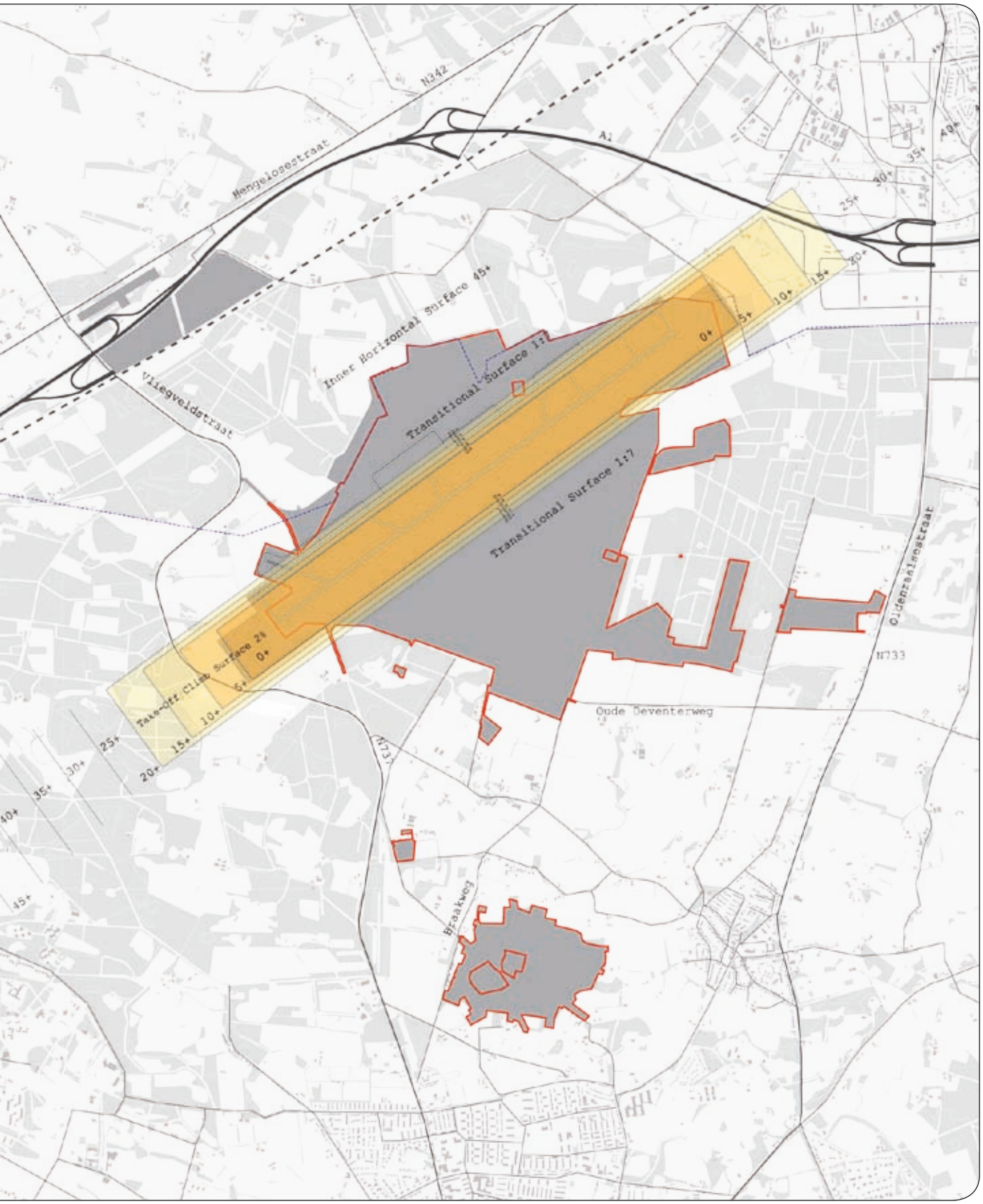

0
1.000
2.000m


N342
A1
Hengelosestraat
Vliegveldstraat
Weerseloseweg
Oude Deventerweg
Oldenzaalsestraat
N733
N737
Braakweg

Afbeelding 13.33: Invliegfunnels

Afbeelding 13.32 Dwarsdoorsnede profiel H




0
1.000
2.000m
N342
A1
Hengeloosestraat
Vliegveldstraat
Inner Horizontal Surface 45+
Transitional Surface 1:7
Transitional Surface 1:7
Take-off Climb Surface 2%
Oldenzaalsestraat
N733
Oude Deventerweg
Braakweg
0+
5+
10+
15+
20+
25+
30+
35+
40+
45+

zone hanteert een ruimtelijke maat van 1:7, waarmee de hoogte van obstakels in de directe omgeving wordt beperkt. Elke zeven meter die men verder aan weerszijden van de start- en landingsbaan af gaat vanaf een gegeven afstand, resulteert in één meter extra bouwhoogte die mogelijk wordt gemaakt. Zie hiervoor de afbeelding bij deze paragraaf. (afb. 13.32, 13.33)

Ruimtelijke reservering

De vergunde militaire geluidcontour (35 Ke) vertegenwoordigt een grote optiewaarde voor het luchthavengebied. De strategische asset voor de luchthaven is een ruime geluidsruimte te behouden en daarbij tegelijkertijd onnodige beperkingen voor de omgeving te voorkomen. Voorgesteld wordt om een ruimtelijke reservering (in de zin van de Wro) vast te leggen, waarbinnen t.z.t. via een luchthavenbesluit het beperkingengebied zal worden geregeld, via een aanwijzing van nationaal belang. (afb. 13.34).

Verwacht wordt dat in de periode tot 2030 niet meer dan 1,2 miljoen passagiers per jaar wordt gerealiseerd [12]. Incidenteel militair medegebruik (bijvoorbeeld voor logistieke operaties) is niet uitgesloten. Het gebiedsontwerp met zijn parkeerfaciliteiten is hierop gebaseerd. De landside van de luchthaven, met terminal, vrachthandeling, e.d. biedt voldoende capaciteit om een groei te faciliteren. Om in dat geval extra parkeerbehoefte op te vangen zijn er verschillende mogelijkheden, met het inzetten van het transferium in de A1-zone, danwel het realiseren van gebouwde voorzieningen of het uitbreiden van de parkeervoorzieningen in de nabijheid. De verkeerstoename is op te vangen via de verbrede Vliegveldstraat / Weerseloseweg N737.

Op grond van de Wet luchtvaart worden contouren van geluidsbelasting en externe veiligheidsrisico's voor een luchthaven vastgelegd in een luchthavenbesluit. Binnen die contouren gelden beperkingen voor ruimtelijke ontwikkeling (bouwen), of is een afweging over ontwikkelingsmogelijkheden vereist.

De beperkingen- en afwegingsgebieden, het luchthavengebied en de externe veiligheidscontouren zullen worden vastgelegd in het definitieve luchthavenbesluit, nadat de exploitant van de luchthaven daartoe een aanvraag met een ondernemingsplan heeft ingediend. Voor dit besluit zal t.z.t. ook een milieueffectrapport worden opgesteld.

Binnen het beperkingengebied geldt dat er geen nieuwbouw van woningen en geluidsgevoelige gebouwen kan plaatsvinden. Behoudens in geval van verklaring van geen bezwaar tegen bedrijfswoningen of het vervangen van een aanwezig gebouw. Het gebied waarbinnen ruimtelijke beperkingen gelden, wordt teruggebracht van 38,71 km^2 naar ca 11 km^2. De externe veiligheidscontouren vallen binnen de voorgestelde ruimtelijke reservering.

VTM i.o. heeft laten onderzoeken wat de geluidseffecten zijn van de verkeersroutes van de luchthaven Twente in de directe (woon)omgeving, zowel voor het kleinere als het grotere (civiele) luchtverkeer [4, 60]. In het specifiek voor Oldenzaal, De Lutte, Hengelo, Enschede, Bentheim (D), Nordhorn (D) en Haaksbergen [3].

13.8 Planschets model B

De planschets (afb 13.35) illustreert een mogelijk eindbeeld dat de structuurvisie voor model B kan opleveren. Het voormalige militaire vliegveld wordt getransformeerd tot een burgerluchthaven, die geschikt is om 1,2 mln passagiers per jaar af te handelen. Het parkeren, de luchthaventerminal, de platforms en de daaraan gelieerde platformgebonden bedrijvigheid is gesitueerd ten noordwesten van de landingsbaan. Al deze luchthavenfuncties worden ontsloten door een monumentale oprijlaan die middels de verbrede Weerseloseweg een directe aansluiting heeft op de A1. Noordelijk van deze oprijlaan is ruimte voor een leisureprogramma of voor luchthaven gebonden bedrijvigheid. Het parkeren voor de luchthaven en een eventueel leisureprogramma vindt eveneens plaats ten noorden van de oprijlaan.

De nieuwe beekdalen van de Leutinkbeek en de Jufferbeek doorkruisen de landingsbaan niet, waardoor deze zich ongestoord en optimaal kunnen ontwikkelen. De monumentale open ruimte van de vliegstrip wordt door een viertal zichtlijnen ruimtelijk in het omliggende landschap verankerd en beleefbaar gemaakt.

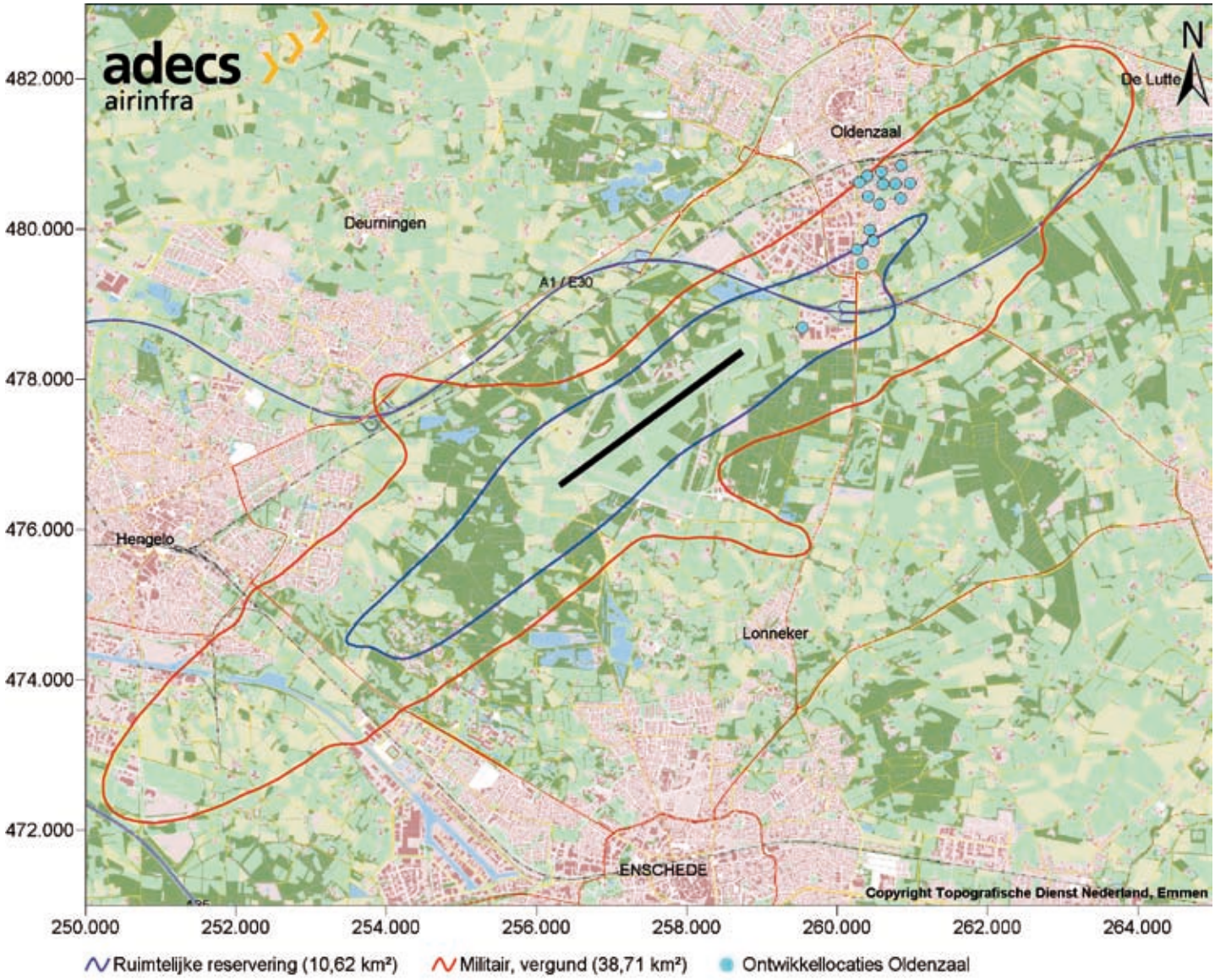
Zuidelijk van het vliegveld ligt de nadruk op landschapsontwikkeling. De ecologische hoofdstructuur van het gebied wordt door deze landschapszone zuidelijk van de luchthaven verder versterkt.

Het landschap wordt dooraderd door een stelsel van bomenlanen die deels als recreatieve route en deels als oprijlaan voor de in het gebied genestelde programma's fungeren.

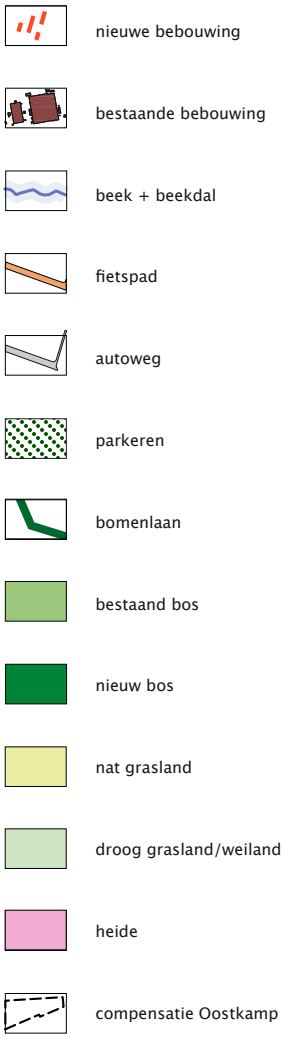
Dit programma bestaat naast natuur uit hippisch wonen langs één van de voormalige taxibanen ten zuiden van de Leutinkbeek. Langs de taxibaan aan de voet van de Lonnekerberg biedt de strip historische vliegveldgebouwen ruimte voor hergebruik in combinatie met beperkte nieuwbouwmogelijkheden in de sfeer van een medical park. De voormalige verkeerstoren maakt als landmark onderdeel uit van deze Strip.

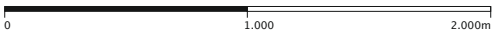
Zuidkamp, Prins Bernhardpark en Kamp Overmaat worden getransformeerd tot aangename in het landschap gesitueerde woonenclaves. Een groot deel van de historische bebouwing en de karakteristiek van de oorspronkelijke ruimtelijke structuur

Afbeelding 13.34 Ruimtelijke reservering



Afbeelding 13.35: Planschets model B




0
1.000
2.000m

worden in de herontwikkeling als dragers voor de toekomstige kwaliteit ingezet.

Oostkamp wordt middels twee oprijlanen direct vanaf de Oude Deventerweg ontsloten. De huidige bebouwing biedt ruimte voor functies in de sfeer van economie en leisure.

13.9 Fasering en planeconomie

In dit hoofdstuk wordt achtereenvolgens ingegaan op de programmatische en financiële aspecten van de volgende deelgebieden:

- Vliegbasis
- Oostkamp
- Zuidkamp
- Prins Bernhardpark
- Kamp Overmaat
- A1-zone

In een afsluitend overzicht wordt het totaal resultaat voor structuurvisie B gegeven. Vervolgens wordt ingegaan op de risico's die zijn verbonden aan de realisatie van structuurvisie B.

Vliegbasis

Het deelgebied vliegbasis beslaat 414 ha aan rijksgronden. Daarnaast is 13 ha grond nog te verwerven gronden toegevoegd aan het exploitatiegebied voor de hoofdontsluiting (inclusief groengeleiding) en parkeercapaciteit. Verder is in de grondexploitatie ca 17 ha opgenomen als grondreservering voor de baankop ten behoeve van de airinfra.

Met betrekking tot de fasering van de gebiedsontwikkeling van dit plandeel zijn de volgende uitgangspunten geformuleerd, welke doorwerken in de grondexploitaties:

- In de periode 2010-2020 vindt de opstart van de luchthavenontwikkeling plaats. In die periode moet de marktontwikkeling van de luchthaven op gang komen en groeien tot een substantieel niveau om vervolg investeringen verantwoord te maken.
- Omstreeks 2019 komt de zuidelijke zone van het huidige vliegveldgebied geheel vrij voor ontwikkeling van natuur. Een dusdanige fasering wordt gekozen zodat met de aanleg van de EHS voor 2018 kan worden gestart.
- Het gedeelte thematisch wonen kan worden ontwikkeld in de periode 2020 - 2025. Deze fasering geldt ook voor de Ooststrip (gebied rond de huidige verkeerstoren).
- De natuurontwikkeling (inclusief de beekontwikkeling) kan vanaf 2020 voortvarend ter hand worden genomen.
- De noordzijde van het terrein wordt reeds in 2012 aangetakt op de Vliegveldstraat
- De realisatie van de eerste aantakking op de vliegveldstraat (Noordzijde) wordt voorzien voor 2015 (tijdelijke voorziening).

Vervolgens kan daar de ontwikkeling van de luchthaven starten in samenhang met de ontwikkeling van de bedrijvigheid en het parkeren. De totale nieuwe hoofdontsluitingsstructuur Noord is vervolgens gereed in 2020. Verwacht wordt dat in de exploitatieperiode tot 2030 alle 30 ha uitgeefbare gronden voor bedrijventerreinen kunnen worden afgezet.

Exclusief Oostkamp ziet het ruimtegebruik op de vliegbasis er als volgt uit: (Tabel 13.2)

Het aandeel groen en water in structuurvisie B komt uit op 35% voor de vliegbasis (excl Oostkamp). Daarvan wordt voorgesteld ca 130 ha nieuwe natuur te programmeren, met de mogelijkheid voor versterking van de EHS.

Oostkamp

Oostkamp is een gebied van ruim 25 ha, waarbij de nieuwe ontsluitingswegen bij het exploitatiegebied geteld worden. De ontwikkeling van Oostkamp kan onafhankelijk van de overige ontwikkelingen op de vliegbasis op korte termijn starten. Aangenomen is dat de uitgifte van grond medio 2014 kan worden afgerond. Het bestaande vastgoed, ruim 25.500 m² bvo, wordt na het besluit over het gebied gefaseerd uitgepond.

Vervolgens worden in de fase waarin het luchthavengebied aan de zuidkant vrij komt, de nieuwe toegangswegen aangelegd en wordt er gewerkt aan het beekherstel.

In de bijgaande tabel is het ruimtegebruik aangegeven. (Tabel 13.3)

Het bestaande gebied (ca 95% van het deelgebied) wordt uitgegeven inclusief alle bestaande infrastructuur, welke in voldoende tot goede staat verkeert.

Zuidkamp

Zuidkamp is een gebied van ruim 43 ha groot. Het gebied wordt herontwikkeld tot een groen en luxe woongebied, waarbij de bestaande groen- en wegenstructuur grotendeels wordt ingepast. Het plandeel Zuidkamp zal gefaseerd worden ontwikkeld, waarbij over een lange looptijd (2012 tot en met 2023) jaarlijks enkele kavels zullen worden verkocht. De investeringen zullen ditzelfde lage tempo volgen. In dit deelgebied is de realisatie van 154 woningen voorzien. (Tabel 13.4)

In het programma is rekening gehouden met de mogelijkheid voor een commerciële voorziening (restaurant) en een gedifferentieerd woonprogramma. Met het programma wordt beoogd de bestaande kwaliteit van het gebied te benutten. Hiertoe wordt zo veel mogelijk van het bestaande vastgoed behouden.

Prins Bernhardpark

Het Prins Bernhardpark is een gebied van ca 10 ha groot. Naast de bestaande vier woningen, worden er 15 nieuwe ruime kavels ontwikkeld vanuit de structuurvisie. De officiersmess krijgt tevens een nieuwe bestemming. De ontwikkeling van Prins

Bernhardpark kan op korte termijn starten zodat de uitgifte rond 2015 kan worden afgerond. (Tabel 13.5)

Op basis van genoemde ruimtelijke en programmatische uitgangspunten wordt minder dan de helft van het gebied ontwikkeld.

Kamp Overmaat

Kamp Overmaat beslaat ca 2 ha en bestaat uit een leegstaand legeringsgebouw (1940), openbare ruimte en een kantoorgebouw dat thans in gebruik is bij Domeinen. (Tabel 13.6)

In de planvorming wordt het gebied niet heringericht, het bestaande vastgoed wordt uitgepond. Dit zal zo snel mogelijk plaatsvinden (gepland 2011).

A1-zone

Het gebied ten westen van de Oude Postweg is aangemerkt als een gebied met een actieve bouwgrondproductie. Het gaat totaal om ongeveer 34 ha netto exploitatiegebied.

De ontwikkeling van de A1-zone is een lange termijn ontwikkeling. Het gebied zal eerst verworven moeten worden, alvorens het te kunnen ontwikkelen. Hiervoor is de Wvg gevestigd. De Wvg beoogt de publieke partijen reeds in een vroegtijdig stadium van de planvorming regie te geven over het ruimtelijk ordeningsproces, teneinde de ruimtelijke kwaliteiten te kunnen waarborgen.

In de grondexploitatie is vooralsnog rekening gehouden met de ontwikkeling van het grootste gedeelte van het gebied tussen 2015 en 2027. Er kan pas worden gestart met de effectuering van de gronduitgifte van dit gebied indien de exploitatie van de luchthaven is aanbesteed. (Tabel 13.7)

Totaal gaat het om ruim 23 ha uitgeefbaar terrein. Deze gronden worden uitgegeven ten behoeve van parkeren bij een

Tabel 13.1

Vliegbasis Totaal	ha	
Uitgeefbaar	247	58%
Verharding	30	7%
Groen en water	165	35%
Totaal (ca)	427	

Tabel 13.2

Oostkamp	ha	
Uitgeefbaar	24	95%
Verharding	1	4%
Groen en water	0	1%
Totaal (ca)	25	

Tabel 13.3

Zuidkamp	ha	
Uitgeefbaar	22	51%
Verharding	5	11%
Groen en water	16	38%
Totaal (ca)	43	

Tabel 13.4

Prins Bernhardpark	ha	
Uitgeefbaar	5	43%
Verharding	1	9%
Groen en water	5	47%
Totaal (ca)	10	

Tabel 13.5

Overmaat	ha	
Uitgeefbaar	2	91%
Verharding	0	9%
Groen en water		0%
Totaal (ca)	2	

Tabel 13.6

A1 Zone	ha	
Uitgeefbaar	23	68%
Verharding	1	2%
Groen en water	10	30%
Totaal (ca)	34	

toekomstige voorstadhalte, kantoren op de stationslocatie en een gebied van ca 15 ha voor een leisure park (themapark) en er is beperkte ruimte voor bedrijvigheid.

Met de ontwikkeling van de luchthaven en de nieuwe aansluiting op de A1 ontstaat er behoefte aan uitbreiding voor horeca faciliteiten en kunnen rond dit multimodale knooppunt ook extra voorzieningen worden gecreëerd met het oog op vrachttransport.

De planeconomische analyse wijst uit dat, indien geen grootschalige bodemverontreinigingen worden aangetroffen, met het aangegeven programma er zicht is op een minimaal sluitende grondexploitatie. Dit zal mede afhankelijk zijn van het tempo waarin de locatie na het verwerven van gronden ontwikkeld kan worden en de ontwikkelingen op het gebied van grondprijzen.

Totaalresultaat

Het totaalresultaat van structuurvisie B (inclusief overige onderdelen van de exploitatie: VTM i.o.-organisatie, subsidies en tijdelijk vastgoedbeheer) bedraagt NCW € 30,4 miljoen. (Tabel 13.8)

Resultaat Risicoanalyse structuurvisie B

Om een indicatie te krijgen van de risico's die zijn verbonden aan de uitvoering van structuurvisie B is er een risicoanalyse uitgevoerd. Deze analyse is uitgevoerd met ondersteuning van een bureau voor civiel technisch kostenadvies en Twynstra Gudde Risicomanagement.

De focus in de analyse is, gegeven de projectfase, gericht op de financiële risico's van de grondexploitaties. De risico's zijn onderverdeeld in spreidingsrisico's en pure risico's.

Spreidingsrisico's zijn (reguliere) onzekerheden in de raming die voorkomen uit prijseffecten en onzekerheden in de grondslagen (hoeveelheden) van de ramingen.

Bij pure risico's gaat het om gebeurtenissen of situaties die optreden en voorzien zijn in de ramingen (en dus geen onderdeel uitmaken van de –reguliere- spreidingen). Deze risico's worden bepaald door het aangeven van een kans (van optreden) en het effect van een gebeurtenis.

Met behulp van Monte Carlo simulaties is zowel voor de spreidingsrisico's als voor de pure risico's vastgesteld hoe de grondexploitatie uitkomsten zich verhouden tot waarden met een 50% en 90% zekerheid (zgn. P50 en P90). Op basis hiervan kan een zgn. risicoreservering worden berekend. In plan B varieert deze van ca € 9 mln. (P50) tot ca € 15mln. (P90).

Het betreft hier vooralsnog een risico-indicatie die door aanvullend onderzoek, bestuurlijke afspraken en te nemen beheersmaatregelen neerwaarts kan worden bijgesteld.

Beheersing belangrijkste risico's

Binnen de spreidingsrisico's vormen de discontovoet en de hoeveelheid uitgeefbaar programma (economie en leisure) belangrijke parameters die in belangrijke mate de uitkomsten van de grondexploitatie beïnvloeden. Bij het opstellen van financieringsarrangementen voor de projectuitvoering en de uitgifte van gronden zal nadrukkelijk het resultaat afgezet moeten worden tegen de uitgangspunten in de grondexploitatie. Bij eventuele afwijkingen kan dan tijdig worden bijgestuurd.

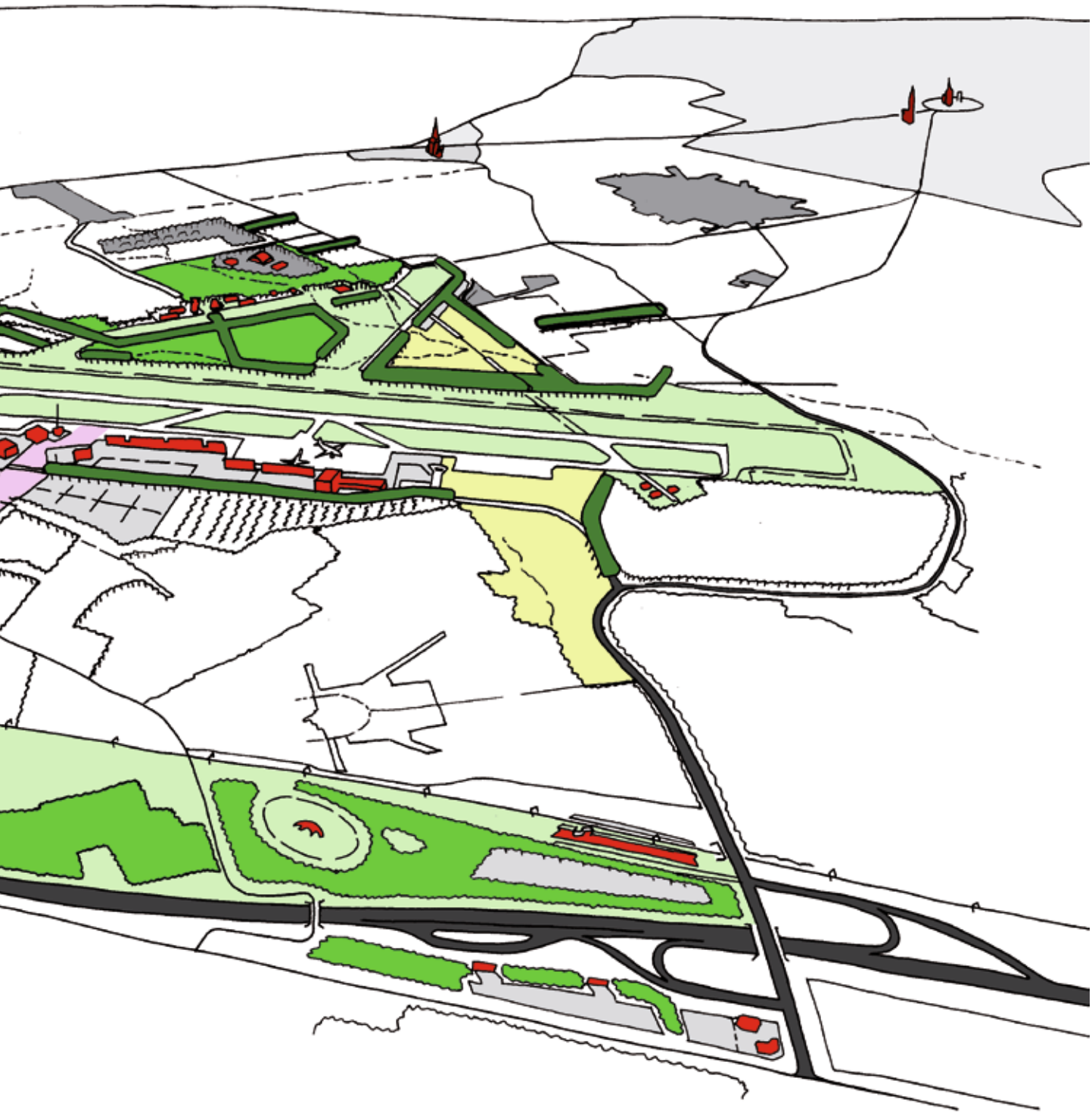
Voor de pure risico's geldt dat het risico voor sanering en explosieven, het niet kunnen contracteren van een luchthaven exploitant en een (als gevolg van gewijzigde fasering) afwijkende inkomsten en uitgavenstroom de belangrijkste elementen zijn.

Voor sanering en explosieven - het gaat hier om het risico bovenop de op rijksniveau afgesproken saneringstaakstellingen - geldt dat nog aanvullend onderzoek nodig is om een beter inzicht te krijgen in de vervuilde locaties. Een goed inzicht is nodig omdat deze risico's een belangrijk deel bepalen van de eerder genoemde risicoreservering. Zonder de risico's voor sanering en explosieven daalt de berekende risicoreservering naar ca € 11 mln. (p90).

Voor het aantrekken van een exploitant van de luchthaven zal, met externe markttechnische en financiële begeleiding, een goede voorbereiding van de marktaanbesteding worden opgezet. Onderdeel hiervan is het samenstellen van een exploiteerbare en interessante aanbieding voor de markt met voldoende ontwikkelingsmogelijkheden en flexibiliteit.

Eventuele wijzigingen in de fasering van de kasstroomprognose vergen een goede planeconomische begeleiding en aansturing van de grondexploitaties zodat tijdige bijsturing mogelijk is.

Tabel 13.7

Grond complexen	ha	ha uitg	m2 bvo	# pp	# won	NCW grex mln €
Vliegveld	427	247	255.000	6.700	54	
Zuidkamp	43	22			154	
Prins Bernhardpark	10	5	1.860		19	
Kamp Overmaat	2	2	1.500		1	
A1 zone	34	23	50.000	1.500		
TOTAAL grondcomplexen	516	299	308.360	8.200	228	34,2
Overige onderdelen buca						NCW tot mln €
VTM i.o., subsidies, tijdelijk vastgoedbeheer						–3,8
TOTAAL NCW grondexploitatie B	516	299	308.360	8.200	228	30,4

Afbeelding 13.36: **Overview planschets model B**