



De Staat der Nederlanden



De Provincie Overijssel

Gemeente  **Enschede**

De Gemeente Enschede

Bestuursovereenkomst Gebiedsontwikkeling Vliegveld Twente

Ondergetekenden:

1. De rechtspersoon naar publiekrecht, **de Staat der Nederlanden**, ten dezen zetelend aan de Plesmanweg 1-6 te 2597 JG 's-Gravenhage, vertegenwoordigd door de Minister van Verkeer & Waterstaat, de heer C.M.P.S. Eurlings en de Minister van Financiën, de heer W.J. Bos, beide, handelend als bestuursorgaan en als vertegenwoordiger van de Staat der Nederlanden, mede namens de ministers van Defensie, Economische Zaken, Landbouw Natuur en Voedselkwaliteit en Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieu, hierna te noemen: "de Staat";

en

2. De rechtspersoon naar publiekrecht, **de Provincie Overijssel**, zetelend aan de Luttenbergstraat 2 te Zwolle, op grond van artikel 176 eerste lid Provinciewet vertegenwoordigd door de commissaris der Koningin, de heer G.J. Jansen, ten deze handelend ter uitvoering van het besluit van het college van gedeputeerde staten van Overijssel van 2009, hierna te noemen: "de Provincie";

en

3. De rechtspersoon naar publiekrecht, **de Gemeente Enschede**, zetelend aan de Langestraat 24 te Enschede, op grond van artikel 171 eerste lid Gemeentewet vertegenwoordigd door de (loco) burgemeester van Enschede, de heer dr. E Helder, ten deze handelend ter uitvoering van het besluit van het college van burgemeester en wethouders van Enschede van 2009, hierna te noemen: "de Gemeente".

Waarbij de ondergetekenden gezamenlijk de "Partijen" zullen worden genoemd.

Overwegende dat:

1. de Gemeente en de Provincie in het kader van de Wet ruimtelijke ordening bevoegd gezag zijn voor het vaststellen van een structuurvisie inzake de Gebiedsontwikkeling van de voormalige militaire vliegbasis Twenthe
2. de Staat eigenaar is van de (voormalige) militaire vliegbasis Twenthe, die volledig is gelegen op het grondgebied van de gemeente Enschede;
3. de Staat in 2003 heeft besloten de vliegbasis te sluiten;
4. de sluiting van de vliegbasis gevolgen heeft voor de Gemeente als ook de omliggende regio, onder andere op het gebied van werkgelegenheid.
5. de sluiting de Gemeente en de Provincie zowel een opgave als een kans biedt ten aanzien van de toekomstige ruimtelijke en economische invulling van het gebied;
6. Partijen reeds geruime tijd nauw samenwerken om te komen tot een integrale aanpak voor een toekomstbestendige ontwikkeling van het gebied;
7. er twee structuurvisies zijn opgesteld waarbij ieder der Partijen de voorkeur voor een Gebiedsontwikkeling conform Structuurvisie B heeft uitgesproken;
8. In artikel 8.1 van de Wet Luchtvaart de Luchthaven Twente de status heeft van burgerluchthaven van nationale betekenis.

De Staat

De Provincie

De Gemeente

9. Partijen thans hun samenwerking voor de in deze overeenkomst vermelde aankomende periode willen vastleggen en daarvoor deze bestuursovereenkomst aangaan.

Komen het volgende overeen:

Artikel 1 Definities

- 1.1 In deze overeenkomst zullen de volgende termen en uitdrukkingen de volgende betekenis hebben, waarbij deze termen in enkelvoud dan wel meervoud kunnen worden gebruikt:
- 1.1.1 *Gebiedsexploitatie*: de door de Provincie en de Gemeente te voeren grondexploitatie behorende bij de Gebiedsontwikkeling.
- 1.1.2 *Gebiedsontwikkeling*: het ontwikkelen dan wel herontwikkelen van het Projectgebied binnen de kaders van Structuurvisie B;
- 1.1.3 *Luchthaven*: de in het Projectgebied aanwezige voormalige militaire Luchthaven, zoals aangegeven op bijlage 1, die zal worden omgezet in een civiele Luchthaven;
- 1.1.4 *Over te dragen gebied*: de door de Staat aan de Provincie en de Gemeente over te dragen percelen of perceelsgedeelten liggend in het Projectgebied, zoals aangegeven in bijlage 3;
- 1.1.5 *Projectgebied*: het gebied als bepaald in bijlage 1 waarop de Structuurvisie B betrekking heeft;
- 1.1.6 *Structuurvisie B*: de als bijlage 2 bijgevoegde structuurvisie als bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening, met kenmerk....., d.d.
- 1.2 De kopjes boven de artikelen hebben geen zelfstandige betekenis.
- 1.3 De bepalingen van de considerans maken deel uit van deze overeenkomst.

Artikel 2 Doel en aard van de overeenkomst

- 2.1 Partijen zullen zich inspannen om – als gevolg van de sluiting van de luchtmachtbasis Twenthe waarmee het militair gebruik van het Projectgebied is beëindigd – het Projectgebied te laten herontwikkelen ten behoeve van nieuwe toekomstbestendige bestemmingen die een belangrijke bijdrage zullen leveren aan de economie, ecologie en leefbaarheid van de regio. Partijen zullen zich inspannen het gebied in dat verband te laten bestemmen voor woningbouw, bedrijventerrein, Luchthaven en natuur. De Structuurvisie B die als bijlage 2 bij deze overeenkomst is gevoegd, geeft het ruimtelijk kader aan voor de toekomstige ontwikkelingen.
- 2.2 In deze overeenkomst maken Partijen onder meer afspraken over:
- 2.2.1 de verkoop van het Over te dragen gebied door de Staat aan de Provincie en de Gemeente gezamenlijk;
- 2.2.2 de beoogde Gebiedsontwikkeling;
- 2.2.3 het proces om de beoogde Gebiedsontwikkeling te realiseren;

De Staat

De Provincie

De Gemeente

- 2.2.4 de door Partijen te leveren financiële bijdragen;
- 2.2.5 overige randvoorwaarden.
- 2.3 De Provincie en de Gemeente zullen – in verschillende vormen van onderlinge samenwerking en afstemming – nadere afspraken maken over de Gebiedsexploitatie van de Gebiedsontwikkeling. De Staat is geen risicodragende partij bij die Gebiedsexploitatie. Voor de Staat geldt dat elke minister op zijn eigen beleidsterrein aanspreekbaar is en verantwoordelijkheid draagt voor de uitvoering van deze overeenkomst.

Artikel 3 Duur van de overeenkomst

- 3.1 Deze overeenkomst treedt in werking met ingang van de dag waarop de overeenkomst door de laatste partij is ondertekend en eindigt op 31 december 2020. Partijen treden uiterlijk een jaar voor laatstgenoemde datum, voor zover nodig, in overleg over voortzetting van deze overeenkomst.
- 3.2 Tussentijdse beëindiging is slechts mogelijk onder de voorwaarden als beschreven in deze overeenkomst.

Artikel 4 Grondverkoop

- 4.1 De Staat verkoopt en levert aan de Provincie en de Gemeente het Over te dragen gebied, bestaande uit de in bijlage 3 vermelde kadastrale percelen. De verkoop geschiedt onder de ontbindende voorwaarde dat overeenstemming wordt bereikt over de hoogte van de door de Staat te betalen bijdrage aan de saneringskosten als bedoeld in de artikelen 4.4.2, 4.4.3, 4.4.4, 4.4.5, 4.4.6 en 4.4.7, alsmede onder de ontbindende voorwaarde dat door de Staat geen staatssteun in de zin van artikel 87, lid 1, EG wordt verleend door de betaling van saneringskosten in relatie tot de overeengekomen koopprijs.
- 4.2 De koopprijs van het Over te dragen gebied bedraagt € 29.800.000, -- (zegge: negenentwintig miljoen achthonderduizend euro), prijspeil 1 januari 2009. De koopprijs wordt betaald uiterlijk op 31 december 2011 zonder toerekening van rente.
- 4.3 De eigendom van het Over te dragen gebied wordt juridisch geleverd in januari 2010, met in acht name van het bepaalde in artikel 4.9. In aansluiting op de afspraken inzake de plankosten, zoals vastgelegd in de brief van 8 april 2009 van het GOB aan gedeputeerde Rietkerk en wethouder Helder, zal binnen enkele maanden na juridische levering terugbetaling plaatsvinden van het aandeel van het Rijk in de voorgefinancierde plankosten
 - 4.4.1 Bij de berekening van de koopprijs is er vanuit gegaan dat er bij de Gebiedsontwikkeling geen kosten door de kopende partij behoeven te worden gemaakt voor de sanering van de vóór de juridische levering aan de Provincie en Gemeente bestaande, ook thans nog onbekende, saneringslocaties naar het niveau noodzakelijk om de toekomstige bestemmingen als aangegeven in de Structuurvisie B te kunnen realiseren.
 - 4.4.2 De Staat is verantwoordelijk tot tien jaar na de juridische levering van het Over te dragen gebied in januari 2010 bestaande, alsmede ook de thans nog onbekende, saneringslocaties, welke zijn ontstaan vóór de juridische levering aan de Provincie en de Gemeente, te saneren naar de volgende saneringsniveaus: Zuidkamp (zoals aangegeven in bijlage 1 en 2) woonbestemming, overige terreinen

bedrijfsbestemming. De Provincie en de Gemeente zijn verantwoordelijk voor saneringen van verontreiniging die zijn ontstaan ná juridische levering van het Over te dragen gebied door de Staat.

- 4.4.3 De Staat is bereid om de middelen die nodig zijn voor de saneringen waarvoor zij in overeenstemming met artikel 4.4.2 verantwoordelijk is, in te zetten voor de sanering gericht op de toekomstige bestemmingen als genoemd in bijlage 2, om daarmee tegemoet te komen aan het belang dat de Gebiedsexploitatie niet belast wordt met saneringskosten. Daarbij worden de in de artikelen 4.4.4 tot en met 4.4.6 genoemde acties ondernomen.
- 4.4.4 De Staat zal zo spoedig mogelijk, in overleg met de Provincie en de Gemeente, onderzoeken welke saneringen er moeten plaatsvinden en op welke wijze hij deze saneringen wil uitvoeren. Daarnaast maakt de Staat het voor de saneringen benodigde budget inzichtelijk. Indien nodig wordt daarvoor een door Partijen gezamenlijk te bepalen onafhankelijke partij ingeschakeld om dat budget vast te stellen.
- 4.4.5 Partijen voeren overleg over de uitkomsten van de in artikel 4.4.4 bedoelde onderzoeken en stellen gezamenlijk een plan van aanpak voor de saneringen vast, gericht op de functies zoals die in Structuurvisie B zijn opgenomen. Partijen streven daarbij naar de meest kosteneffectieve wijze van saneren. Dit door het combineren van de saneringswerkzaamheden met andere grondwerkzaamheden in verband met bouwrijp maken, het werk met werk maken of het realiseren van een gesloten grondbalans enzovoorts, waarbij Partijen zich inspannen gebruik te laten maken van de ruimte die binnen beleidskaders aanwezig is. Hiermee moeten de kosten zo veel mogelijk beperkt blijven.
- 4.4.6 Indien de kosten voor de uitvoering van het plan van aanpak voor de saneringen groter zijn dan de middelen die de Staat beschikbaar heeft volgend uit artikel 4.4.2 treden Partijen met elkaar in overleg, met als doel daarvoor een oplossing te vinden, waarbij de Gebiedsexploitatie niet mag worden belast en te bezien of deze overeenkomst moet worden gewijzigd. Indien Partijen geen overeenstemming kunnen bereiken heeft ieder der Partijen het recht deze overeenkomst tussentijds te beëindigen zoals bedoeld in artikel 12.5 van deze overeenkomst.
- 4.4.7 Indien de Provincie en de Gemeente besluiten aan gronden een andere bestemming te geven dan aangegeven in de Structuurvisie B en deze bestemming leidt tot hogere saneringskosten zijn de extra kosten voor rekening van de Provincie en de Gemeente.
- 4.4.8 Partijen kunnen overeenkomen dat de Provincie en de Gemeente de verplichting als bedoeld in artikel 4.4.2. van de Staat zullen overnemen. Partijen maken in dat geval afspraken over de (financiële) voorwaarden die daarbij van toepassing zullen zijn. Deze (financiële) voorwaarden worden in dat geval betrokken bij de condities, voorwaarden en bepalingen van de koopovereenkomst als bedoeld in artikel 4.9.
- 4.4.9 Partijen zullen zich maximaal inspannen om de afspraken als genoemd in artikel 4.4.4. tot en met 4.4.6 binnen twee maanden na ondertekening van deze overeenkomst te hebben afgerond. De koopovereenkomst als bedoeld in artikel 4.9 zal niet eerder worden ondertekend dan nadat Partijen overeenstemming hebben bereikt over het plan van aanpak voor de saneringen en over de dekking van het daarvoor benodigde budget.
- 4.5.1 Het Over te dragen gebied wordt, met uitzondering van niet voor detectie bereikbare delen van het Over te dragen gebied, door of namens de Staat gedetecteerd naar munitie (uiterlijk 2010, in afstemming met de Provincie en de Gemeente). Alle afwerpmunitie als gevolg van oorlogshandelingen die gedetecteerd wordt en een

- gewicht heeft van 100 lb of meer (grens is bepaald vanwege risico door de lange vertragingstotsteker) wordt geruimd. In gebieden waar in de grond wordt geroerd zal eveneens afwerpmunitie met een gewicht van 20 lb of meer worden verwijderd.
- 4.5.2 Indien voor 1-1-2018 delen van het Over te dragen gebied, die thans niet bereikbaar zijn voor detectie, wel bereikbaar worden, vindt eveneens detectie en ruiming van afwerpmunitie plaats door de Staat conform het bepaalde in de tweede en derde volzin van artikel 4.5.1.
- 4.5.3 De kosten van detectie en ruiming als bedoeld in de artikelen 4.5.1 en 4.5.2 worden gedragen door de Staat.
- 4.5.4 Ruiming van munitie als bedoeld in de artikelen 4.5.1 en 4.5.2. alsmede werkzaamheden voor het verwijderen van afwerpmunitie onder de 20 lb worden zodanig met andere grondwerkzaamheden in verband met bouwrijp maken, het werk met werk maken of het realiseren van een gesloten grondbalans enzovoorts gecombineerd, dat de kosten zo veel mogelijk worden beperkt.
- 4.6 De Gemeente dan wel de Provincie zullen zich inspannen eveneens de uitgangspunten van de artikelen 4.4.1 tot en met 4.4.9 en 4.5.1 tot en met 4.5.4 in de publiekrechtelijke besluitvorming mee te laten nemen.
- 4.7 Voor de ruiming van munitie die als gevolg van oefenhandelingen in de bodem zijn achtergebleven is de Staat verantwoordelijk.
- 4.8 Indien na vaststelling van de Structuurvisie B er geen (volledige) uitvoering wordt gegeven aan de Gebiedsontwikkeling als voorzien in Structuurvisie B dan hebben de Staat enerzijds en de Provincie en Gemeente anderzijds over en weer geen andere financiële vorderingen meer dan genoemd in dit artikel 4. Het voorgaande laat het bepaalde in artikel 7 van deze overeenkomst onverlet.
- 4.9 Partijen zullen ter zake de verkoop van het Over te dragen gebied door de Staat aan de Provincie en de Gemeente zo spoedig mogelijk na overeenstemming als bedoeld in artikel 4.4.6 en met in achtneming van artikel 4.4.9 een koopovereenkomst aangaan. Over de inhoud van de koopovereenkomst zullen Partijen nog nader overleg voeren.

Artikel 5 Medewerking bij de Gebiedsontwikkeling

- 5.1 Partijen zullen zich inspannen om tijdig alle publiekrechtelijke besluiten te laten nemen, met in achtneming van de toepasselijke regelgeving en wettelijke procedures en de noodzakelijk te betrachten zorgvuldigheid jegens derden, die noodzakelijk zijn om de Gebiedsontwikkeling binnen het Projectgebied te doen slagen, een en ander zoals omschreven in de vast te stellen Structuurvisie B.
- 5.2 In verbijzondering op het voorgaande zal de Staat zich inspannen de Milieu- en Veiligheids Effect Rapportage tijdig te laten vaststellen en de benodigde besluiten te laten nemen in het kader van de luchtvaartwetgeving.
- 5.3 De Staat en/of de Provincie zullen zich inspannen het gebied waar ruimtelijke beperkingen vanwege het gebruik van de Luchthaven gelden de berekende geluidsruiimte van 10,62 km² zoals aangegeven in Structuurvisie B niet te laten overschrijden.
- 5.4 Partijen zullen zich maximaal inspannen – na eigendomsoverdracht van het Over te dragen gebied – de Gebiedsontwikkeling binnen de kaders van Structuurvisie B in de besluitvorming te laten meewegen.

- 5.5 De Provincie en de Gemeente zullen bij de aanbesteding van de exploitatie van de Luchthaven aansturen op zo spoedig mogelijke inrichting van de Ecologische Hoofdstructuur. De Provincie en de Gemeente zullen zich in spannen de inrichting van de Ecologische Hoofdstructuur voor eind 2018 te hebben gerealiseerd. Bij de midterm review 2010 Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG) zal aan de orde komen of bij de realisatie van de EHS de einddatum van 2018 overschreden kan worden.
- 5.6 Partijen hebben een planning opgesteld, waarin de momenten zijn aangegeven waarop besluitvorming ten behoeve van de Gebiedsontwikkeling noodzakelijk is en door welk bevoegd gezag die besluiten moeten worden genomen. Partijen zullen zich ervoor inspannen, dat deze planning, die als bijlage 4 aan deze overeenkomst is gehecht, ook daadwerkelijk wordt gehaald.
- 5.7 De in het kader van deze overeenkomst gemaakte afspraken laat de publiekrechtelijke positie en bevoegdheden van de bestuursorganen van Partijen onverlet

Artikel 6 Gebiedsontwikkeling

- 6.1 Provincie en Gemeente zullen de Gebiedsontwikkeling gezamenlijk in ontwikkeling brengen waarbij de Structuurvisie B als uitgangspunt voor de Gebiedsontwikkeling dient. De Staat zal niet risicodragend deelnemen in de Gebiedsontwikkeling en is geen partij bij de samenwerking tussen de Provincie en de Gemeente.
- 6.2 Er zal sprake zijn van een duurzame gebiedsontwikkeling, daarbij inbegrepen de realisering en exploitatie van de Luchthaven;
- 6.3 De Provincie en de Gemeente richten een open en transparant proces van gebiedsontwikkeling in waarbij ook de belanghebbenden, burgers en gemeenten zullen worden betrokken. Tevens zullen de Provincie en de Gemeente blijven inzetten op constructief overleg in Euregioverband.
- 6.4 De Staat ondersteunt de gekozen Gebiedsontwikkeling zoals deze in de door de Provincie en de Gemeente vast te stellen Structuurvisie B is opgenomen en zal die Gebiedsontwikkeling waar mogelijk stimuleren en die visie ook in publicitaire zin naar buiten uitdragen.
- 6.4.1 De Gemeente en de Provincie dragen zorg voor de aanbesteding van de exploitatie van de Luchthaven. De Staat is bereid om, waar mogelijk, een positieve bijdrage te leveren aan de voorbereiding en realisatie van de procedures ten behoeve van de aanbesteding of opdracht van werken en diensten in het kader van de ontwikkeling, realisatie en exploitatie van de Luchthaven. Partijen werken daarbij samen – in het kader van de aanbestedingprocedure en de marktgesprekken – teneinde een voor potentiële exploitanten haalbare marktaanbieding te realiseren. Partijen besluiten samen over de wijze, waarop de Staat bij de aanbestedingsprocedure(s) wordt betrokken. Partijen besluiten samen over de wijze en het moment waarop de ontwikkeling, realisering en exploitatie van de Luchthaven zal worden aanbesteed en onder welk voorwaarden deze zal worden gegund. Daarbij wordt betrokken de inzet van de investeringsbijdragen. De Staat is bereid om drie miljoen euro, waarin begrepen het bedrag van één miljoen tweehonderdduizend euro zoals eerder geïnvesteerd in o.a. de start- en landingsbaan en het wagenpark, ten behoeve van de luchthaveninfrastructuur te investeren. onder voorwaarde van een snelle en succesvolle aanbesteding van de luchthaven. De gemeente Enschede is eveneens bereid een bedrag van drie miljoen euro in de Luchthaveninfrastructuur te investeren.

- 6.4.2 Partijen bezien of en hoe de afspraken in artikel 6 gefinancierd en gerealiseerd kunnen worden met inachtneming van wet- en regelgeving, met name op het gebied van de Europese aanbestedingsregels en regels op het gebied van staatssteun. Deze analyse kan ertoe leiden dat de genoemde activiteiten niet of anders moeten worden uitgevoerd dan Partijen bij ondertekening van deze overeenkomst voor ogen hebben. Indien dit het geval is, bezien Partijen of deze overeenkomst wijziging behoeft of (gedeeltelijk) moet worden beëindigd zoals bedoeld in artikel 12.4 van deze overeenkomst.
- 6.4.3 Een goede aansluiting van de Luchthaven op het hoofdwegennet en het openbaar vervoer is noodzakelijk voor zowel de doorstroming als de catchment-area en daarmee van belang voor de economische mogelijkheden voor de Luchthaven. Partijen zijn in het bestuurlijk overleg van 13 oktober 2009 overeengekomen dat de landzijdige ontsluiting van de Luchthaven deel uitmaakt van de verkenning A1 zone. In de verkenning A1 zone wordt een verkeerskundige afweging gemaakt voor de aansluiting van de Luchthaven op de A1. Daarbij wordt rekening gehouden met het belang van een goede ontsluiting voor de economische mogelijkheden van de Luchthaven.
- 6.4.4 De Staat zal de reeds aanwezige Defensiepijplijn – bedoeld voor het transport van (vliegtuig)brandstof – voor zover dit de Defensiebelangen niet schaadt beschikbaar stellen voor de civiele Luchthaven. Mogelijk daarmee gepaard gaande kosten – bijvoorbeeld aanvullende investeringen – zijn niet voor rekening van de Staat.
- 6.4.5 De Staat zal zorg dragen dat het thans aanwezige wagenpark, huidige aanwezige inventaris en materieel ter plekke ten dienste van beheer, onderhoud en exploitatie wordt overgedragen aan de Provincie en de Gemeente. De waarde van de inventaris is begrepen in het bedrag van de investeringen die de Staat reeds heeft gedaan. In bijlage 5 is een lijst van de inventaris opgenomen.
- 6.5 De Provincie stelt uitgaande van de realisatie van structuurvisie B in een nader te bepalen vorm maximaal zeven miljoen euro beschikbaar als bijdrage aan Gebiedsontwikkeling met name in te zetten voor aanpassing van waterhuishouding, recreatieve voorzieningen/infrastructuur, natuur en verbetering landschappelijke kwaliteit. In geval de structuurvisie B op bovengenoemde punten wordt gewijzigd of aangepast c.q. anders wordt uitgevoerd waardoor deze punten kwalitatief of kwantitatief in minder mate worden gerealiseerd dan kan deze bijdrage naar beneden worden bijgesteld. Partijen treden met elkaar in overleg als deze situatie zich zou voordoen.
- 6.6 Partijen komen overeen dat in de aanbestedingsprocedure wordt betrokken, dat de Luchthaven tegen de alsdan gebruikelijke condities en vergoedingen ook toegankelijk is voor militaire luchtvaartuigen.
- 6.7 Ten aanzien van het bepaalde in artikel 6.6 geldt als uitgangspunt, dat het militair medegebruik van de Luchthaven Twente door militaire luchtvaartuigen het civiele gebruik van de Luchthaven – met name ten aanzien van de grenswaarden met betrekking tot de geluidsbelasting – niet zodanig mag beperken, dat een verantwoorde exploitatie van de Luchthaven wordt belemmerd. Bij het verkennen van de mogelijkheden van het eventueel militair medegebruik zijn de essentiële onderdelen van structuurvisie B en het tijdig realiseren ervan, uitgangspunt. Zodra er sprake is van concrete plannen van Defensie zullen hierover afspraken worden gemaakt.

Artikel 7 (Planologische) Besluiten

Indien de besluitvorming, door de rechtelijke toetsing of het mislukken van de aanbesteding tot gevolg heeft dat er geen uitvoering kan worden gegeven aan het realiseren, exploiteren of functioneren van een Luchthaven zullen Partijen opnieuw in overleg treden over de alsdan ontstane situatie en bezien op welke wijze zij in samenwerking kunnen komen tot een voor alle Partijen aanvaardbare oplossing.

Artikel 8 Overleg en onvoorziene omstandigheden

- 8.1 De Staat zal ook na levering van het Over te dragen gebied – vanuit haar publiekrechtelijke verantwoordelijkheid en rol bij de aanbesteding en ontsluiting van de Luchthaven – betrokken zijn/een rol hebben bij de Gebiedsontwikkeling. Partijen zullen derhalve geregeld overleg voeren.
- 8.2 Partijen treden met elkaar in overleg indien zich onvoorziene omstandigheden voordoen welke van dien aard zijn dat naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid ongewijzigde instandhouding van deze overeenkomst niet mag worden verwacht. Zij zullen in goed overleg bezien voor wiens rekening en risico de onvoorziene omstandigheden behoren te komen en zullen zo nodig deze overeenkomst daaraan aanpassen dan wel tussentijds beëindigen zoals bedoeld in artikel 12.5 van de overeenkomst.
- 8.3 Partijen merken als onvoorziene omstandigheid in elk geval aan de situatie dat formele regelingen of besluiten, waaronder ook algemeen verbindende voorschriften, leiden tot de niet of slechts gedeeltelijke goedkeuring, de schorsing of de vernietiging van besluiten die uit deze overeenkomst voortvloeien, één en ander met inbegrip van wijzigingen van regelingen of onherroepelijke beslissingen van een bestuursorgaan (buiten de organisatie van één der Partijen gelegen) of rechterlijke instantie.
- 8.4 Partijen verplichten zich over en weer om, in de mate waarin zulks in de gegeven omstandigheden in redelijkheid van hen gevergd zal kunnen worden, al datgene te doen respectievelijk na te laten, wat de onderlinge samenwerking, zoals deze in deze overeenkomst is voorzien, daaronder mede begrepen het sluiten van nadere overeenkomsten, zal kunnen bevorderen respectievelijk belemmeren.
- 8.5 Partijen verplichten zich over en weer jegens elkaar om, indien door enige oorzaak hun samenwerking mocht worden vertraagd of verhinderd, of de dreiging daartoe aanwezig is, onverwijld met elkaar in overleg te treden teneinde gezamenlijk te bezien op welke wijze bewerkstelligd zal kunnen worden dat de werkzaamheden en verplichtingen voortvloeiende uit deze overeenkomst – althans zoveel mogelijk – zullen kunnen plaatsvinden.

Artikel 9 Geschillen

Er is sprake van een geschil indien een Partij zulks schriftelijk mededeelt aan de andere Partij. Alle geschillen in verband met deze overeenkomst trachten Partijen op te lossen in onderling overleg dan wel met behulp van mediation door een erkend NMI mediator overeenkomstig het reglement van de Stichting Nederlands Mediation Instituut te Rotterdam. De kosten van mediation zullen door partijen gezamenlijk worden gedragen. Geschillen die niet binnen 3 maanden op deze wijze kunnen worden opgelost, zullen ter beslechting worden voorgelegd aan de bevoegde rechter, in eerste instantie de rechter in het arrondissement Almelo. Ieder der Partijen draagt zijn eigen kosten van deze geschilbeslechting, tenzij Partijen door een rechtelijke uitspraak tot vergoeding van kosten zijn veroordeeld.

Artikel 10 Communicatie

De Staat

De Provincie

De Gemeente

- 10.1 Partijen stemmen hun communicatie ten aanzien deze overeenkomst en de Gebiedsontwikkeling zoveel mogelijk onderling af.
- 10.2 Ten aanzien van publiekrechtelijke bevoegdheden is ieder der Partijen zelf en alleen verantwoordelijk voor de communicatie over de uitoefening van deze bevoegdheden.
- 10.3 Partijen onthouden zich van negatieve publiciteit omtrent elkaar in het kader van deze overeenkomst en de daaruit voortvloeiende Gebiedsontwikkeling.

Artikel 11 Openbaarheid

- 11.1 Partijen zullen de inhoud van deze overeenkomst of haar bijlagen na overleg met elkaar openbaar maken.
- 11.2 Binnen tien werkdagen na ondertekening/ inwerkingtreding van deze overeenkomst wordt de zakelijke inhoud daarvan door de Staat gepubliceerd in de Staatscourant.
- 11.3 Deze overeenkomst wordt door Partijen ter inzage gelegd zowel bij de Staat, de Provincie als bij de Gemeente. Dit wordt tevens medegedeeld in de publicatie als bedoeld in artikel 11.2.

Artikel 12 Beëindigen van de overeenkomst

- 12.1 De Provincie (Gedeputeerde Staten) respectievelijk de Gemeente (Burgemeester en Wethouders) zullen deze overeenkomst voor leggen aan de Provinciale Staten respectievelijk de Gemeenteraad.
- 12.2 Indien de Tweede Kamer, de Provinciale Staten en/of de Gemeenteraad vóór 1 maart 2010 verklaren dat deze overeenkomst niet in het belang van de Staat, respectievelijk de Provincie respectievelijk de Gemeente is, heeft ieder der Partijen het recht deze overeenkomst te beëindigen.
- 12.3 Indien de Structuurvisie B door de Gemeente of de Provincie niet of gewijzigd wordt vastgesteld heeft ieder der Partijen het recht deze overeenkomst te beëindigen.
- 12.4 Indien de overeenkomst wordt beëindigd op grond van het bepaalde in artikel 6.2.2, 12.2 of 12.3 zijn Partijen over en weer niet gehouden elkaar enige schade te vergoeden en elk van de Partijen draagt de door hem reeds gemaakte kosten.
- 12.5 Tussentijdse beëindiging van deze overeenkomst dient bij aangetekend schrijven aan de wederpartijen te geschieden. In het schrijven dienen de redenen voor de beëindiging te worden aangegeven. Reeds aangegane verplichtingen worden vergoed mits deze redelijk zijn. Partijen zijn voor het overige, waaronder de gevolgen van de beëindiging, geen schadevergoeding schuldig.

Artikel 13 Wijziging

- 13.1 Deze overeenkomst kan slechts schriftelijk worden gewijzigd of aangevuld en de wijziging behoeft de instemming van alle Partijen. De wijziging en de verklaringen tot instemming worden in afschrift als bijlage aan de overeenkomst gehecht.
- 13.2 Indien een bepaling van deze overeenkomst in enige mate als nietig, vernietigbaar, ongeldig, onwettig of anderszins als niet-bindend moet worden beschouwd, zal die

bepaling, voor zover nodig, uit deze overeenkomst worden verwijderd en worden vervangen door een bepaling die wèl bindend en rechtsgeldig is en die de inhoud van de niet-geldige bepaling zoveel als mogelijk benadert. Het overige deel van de overeenkomst blijft in een dergelijke situatie ongewijzigd.

Artikel 14 Domicilie

Partijen kiezen bij de uitvoering van deze Overeenkomst domicilie ten eigen kantore.

Artikel 15 Bijlagen

15.1 Aan deze overeenkomst zijn de volgende bijlagen gehecht, welke bijlagen onverbreekelijk deel hiervan uitmaken:

15.1.1 Bijlage 1: Tekening Projectgebied, met kenmerk....., d.d.....

15.1.2 Bijlage 2: Structuurvisie B met kenmerk....., d.d.

15.1.3 Bijlage 3: Tekening Over te dragen gebied, met kenmerk,, d.d..... met lijst van over te dragen kadastrale percelen

15.1.4 Bijlage 4: Planning publiekrechtelijke besluitvorming, met kenmerk....., d.d.....

15.1.5 Bijlage 5: Lijst aanwezige inventaris Luchthaven

15.2 Bij strijdigheid tussen het bepaalde in deze overeenkomst en in de bijlagen prevaleert deze overeenkomst.

Aldus opgemaakt en in drievoud ondertekend te Enschede op 2009,

De Staat der Nederlanden

De Provincie Overijssel

De Gemeente Enschede

Namens deze,

Namens deze,

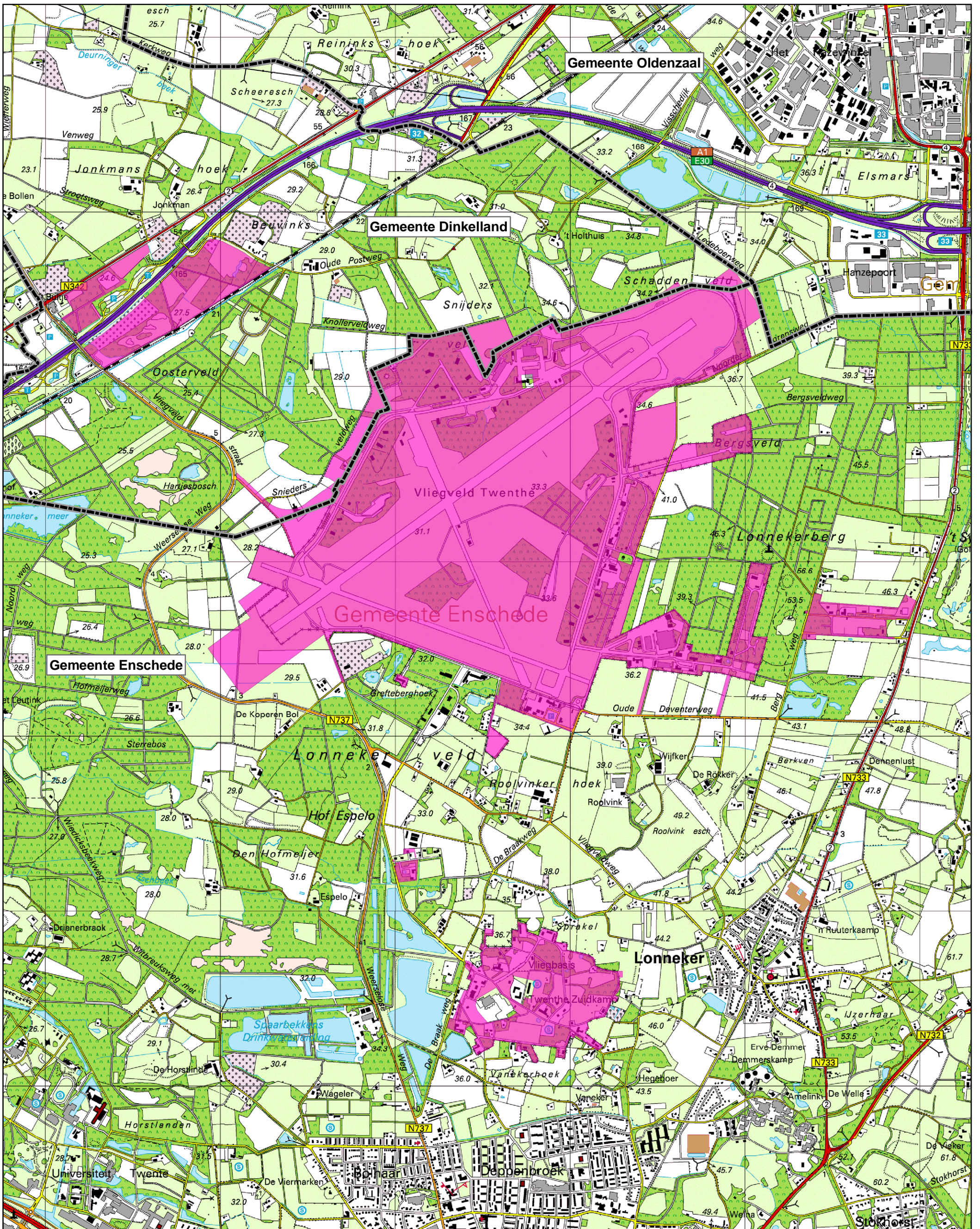
Namens deze,

C.M.P.S. Eurlings
Minister van Verkeer
En Waterstaat

W.J. Bos
Minister van
Financiën

G.J. Jansen
Commissaris der Koningin
in de provincie Overijssel

E. Helder
(loco) Burgemeester van
Enschede

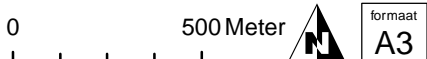


Projectgebied

Legenda

- Projectgebied
- Gemeentegrens

10 december 2009



formaat A3

Vliegwiel Twente Maatschappij



Gemeente Enschede

DSOB afd. VI

Aan deze tekening kunnen geen rechten worden ontleend!

ENSCHEDÉ



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 woonclusters en extensieve vormen van leisure en bedrijvigheid. De bestaande waardevolle bebouwing wordt in deze herprogrammering nadrukkelijk meegenomen. Deze deels nieuwe programma's op de vroeger goed beveiligde en geïsoleerde enclaves van de vliegbasis worden bereikbaar door een stelsel van lanen die het terrein dooraderen en de locatie verankeren in haar ruimere 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)

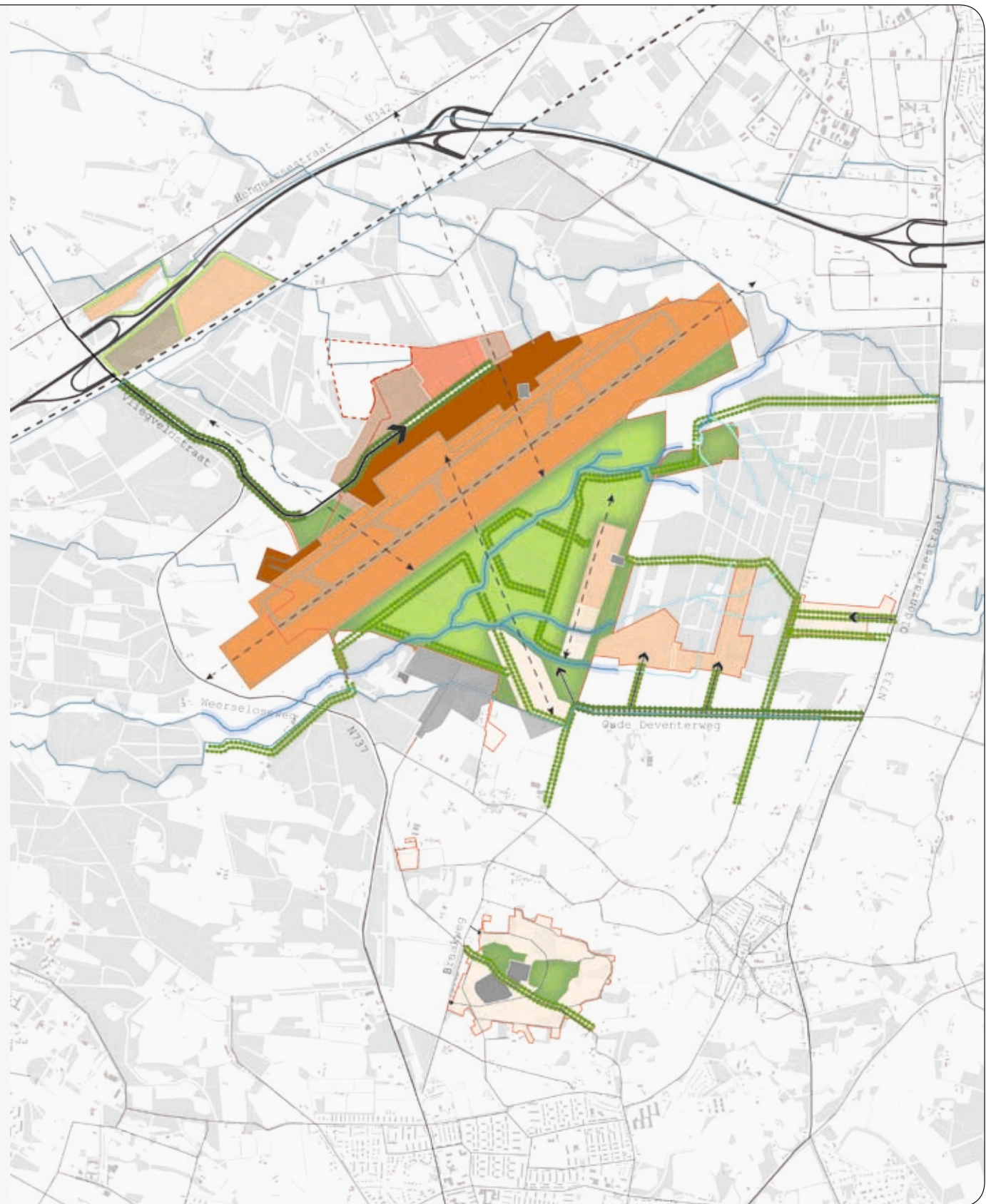
13.2 Ontwerpmotieven

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
	Luchthaven 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



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 landschapsonderwerp 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 oogvelden naar het landschap kijkt en de kleur van gras en beton vervangt door paars, waan je je op een 19e eeuwse 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 vlakke 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

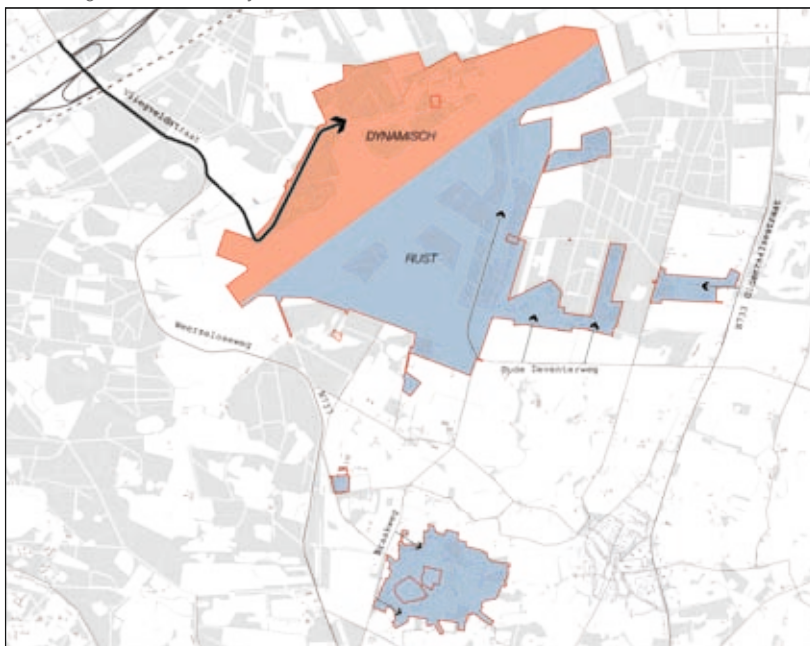
Afbeelding 13.8 Dynamiek



Afbeelding 13.9 Rust



Afbeelding 13.10 Model A: dynamiek en rust



infrastructuur van taxibanen en platforms. Door het jarenlange verschalingsbeheer 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 entreerimte 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 entreerimte 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 leidingtracé 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 sering en 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 verbindingzone 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 verbeterd 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

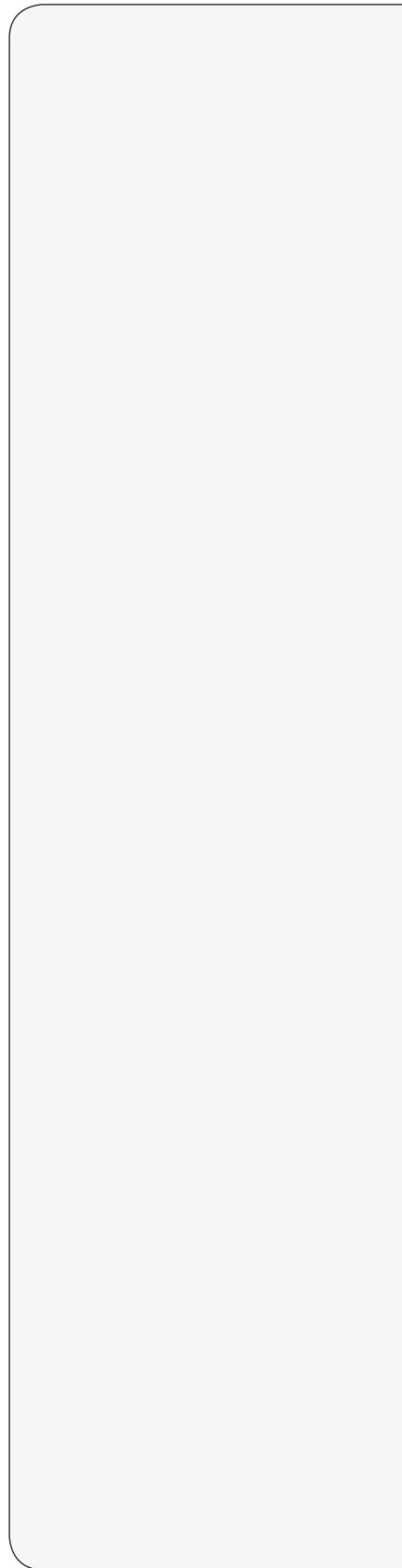
op de Lonnekerberg. Deze nieuwe tak wordt om de rondweg van de landingsbaan geleid. Op de flank van de Lonnekerberg ten noorden van de Strip wordt de Hesbeek hersteld. Aan de zuidzijde van de Strip geldt hetzelfde voor de Blankenbellingsbeek. In verband met de benodigde breedte van de nieuwe landingsbaan 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.

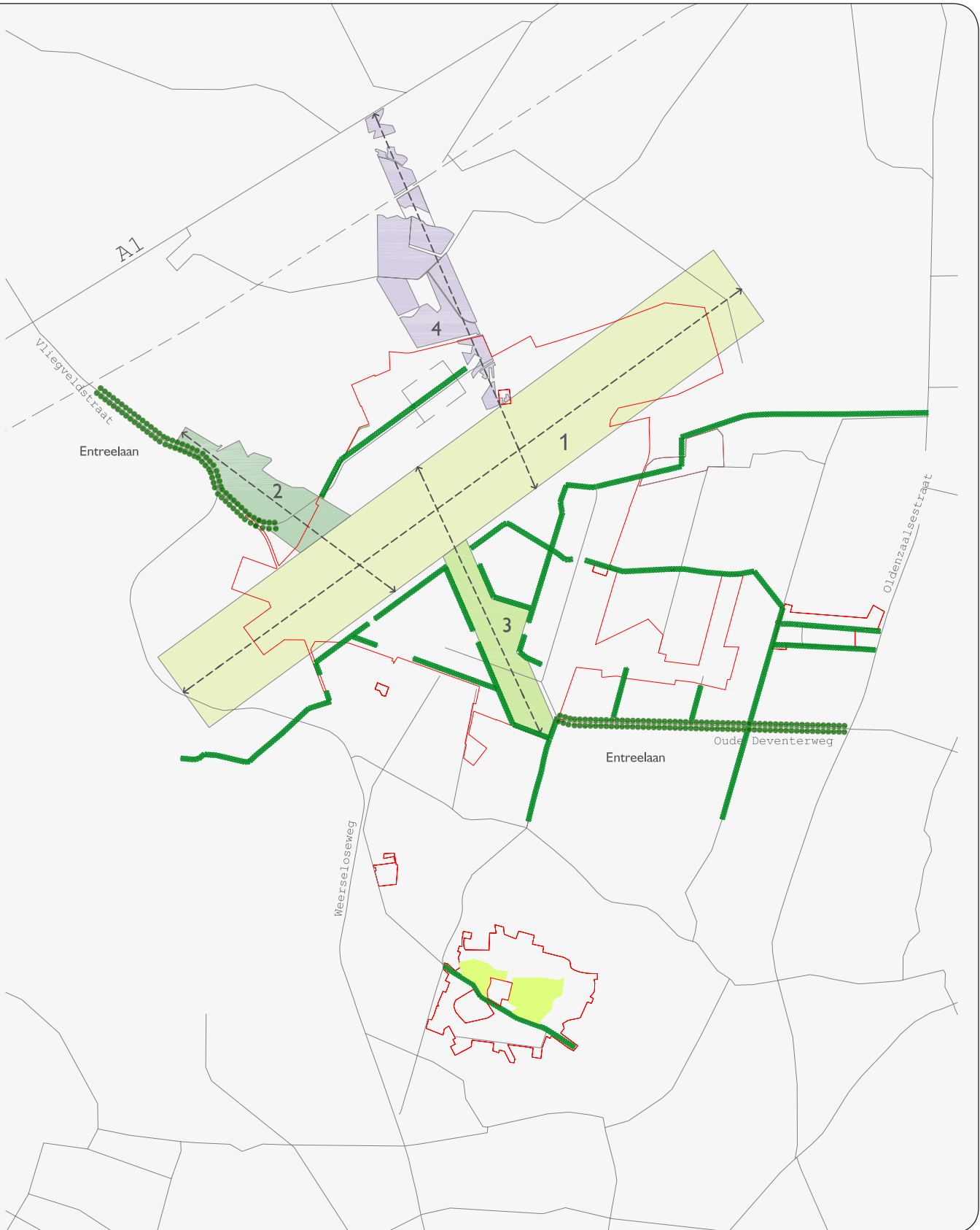
Door de voedselrijke toplaag van de bodem te verwijderen ontstaat een iets lager gelegen zone aan weerszijden van de beek, die zich op de lange termijn zou kunnen ontwikkelen tot een beekdal. Deze zones krijgen benedenloops een breedte tot 120m en bovenloops tot 70 m. Deze zones worden aangelegd met 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 herstellende

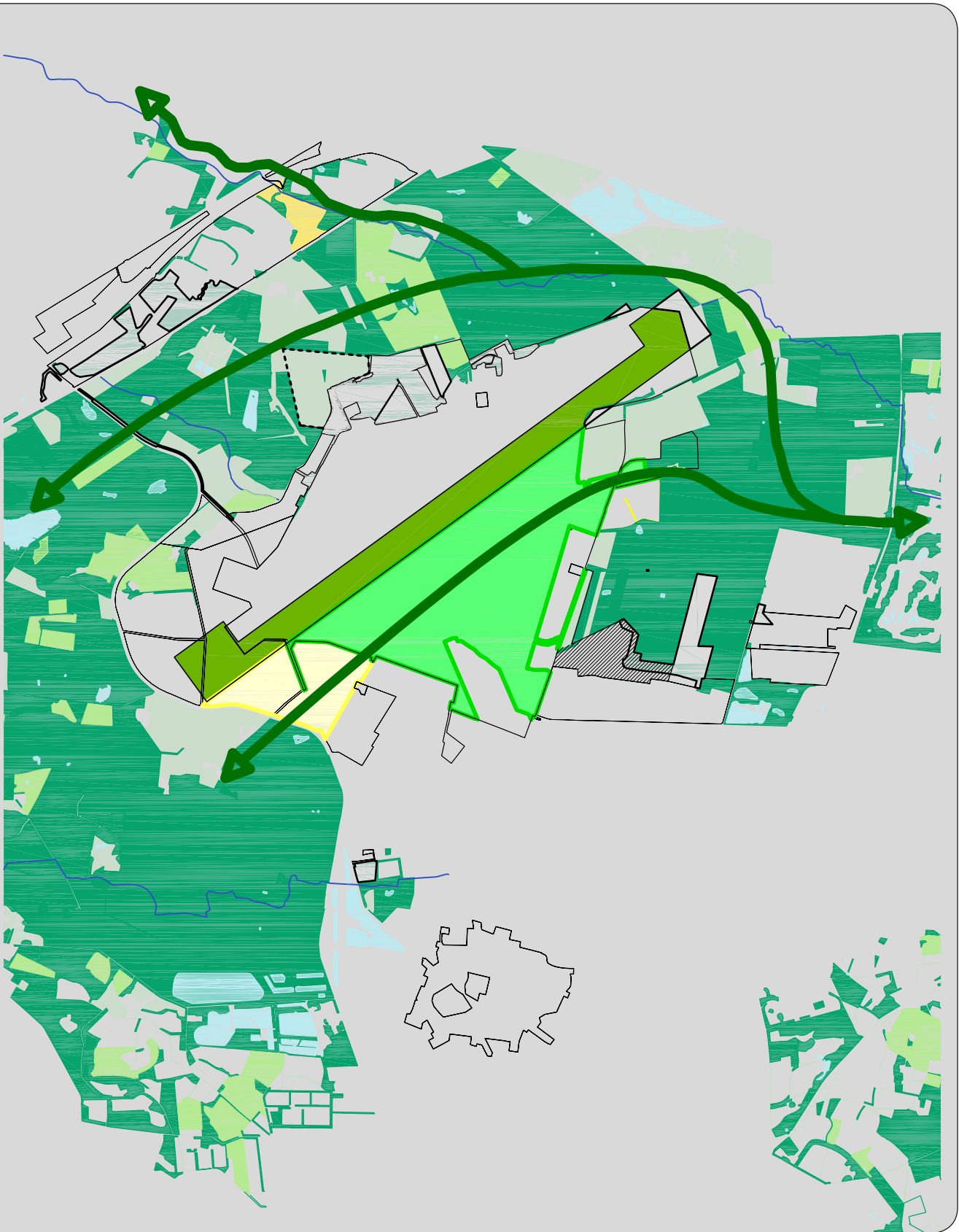
Afbeelding 13.11 Model B: Essentiële open ruimten en lanenstelsel



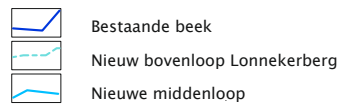


Afbeelding 13.12 Model B: Versterking van de Ecologische Hoofdstructuur

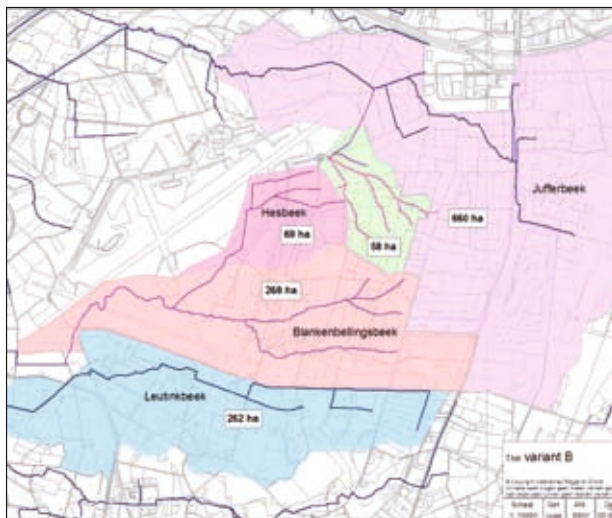
	Rijksgronden
	WVG
	EHS bos natuur
	EHS nieuwe natuur
	EHS beheersgebied
	EHS water
	Natuurlijk in te richten beken
	Vermindering bestaande EHS Totale opp. ca 55 ha
	Uitbreiding van bestaande EHS binnen de Rijksgronden Totale opp. ca 127 ha
	Uitbreiding van bestaande EHS buiten de Rijksgronden middels 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



Afbeelding 13.14 Model B: Nieuw bekensysteem



Afbeelding 13.13 Beekherstel in Bestuursbesluit Waterschap voor Model B

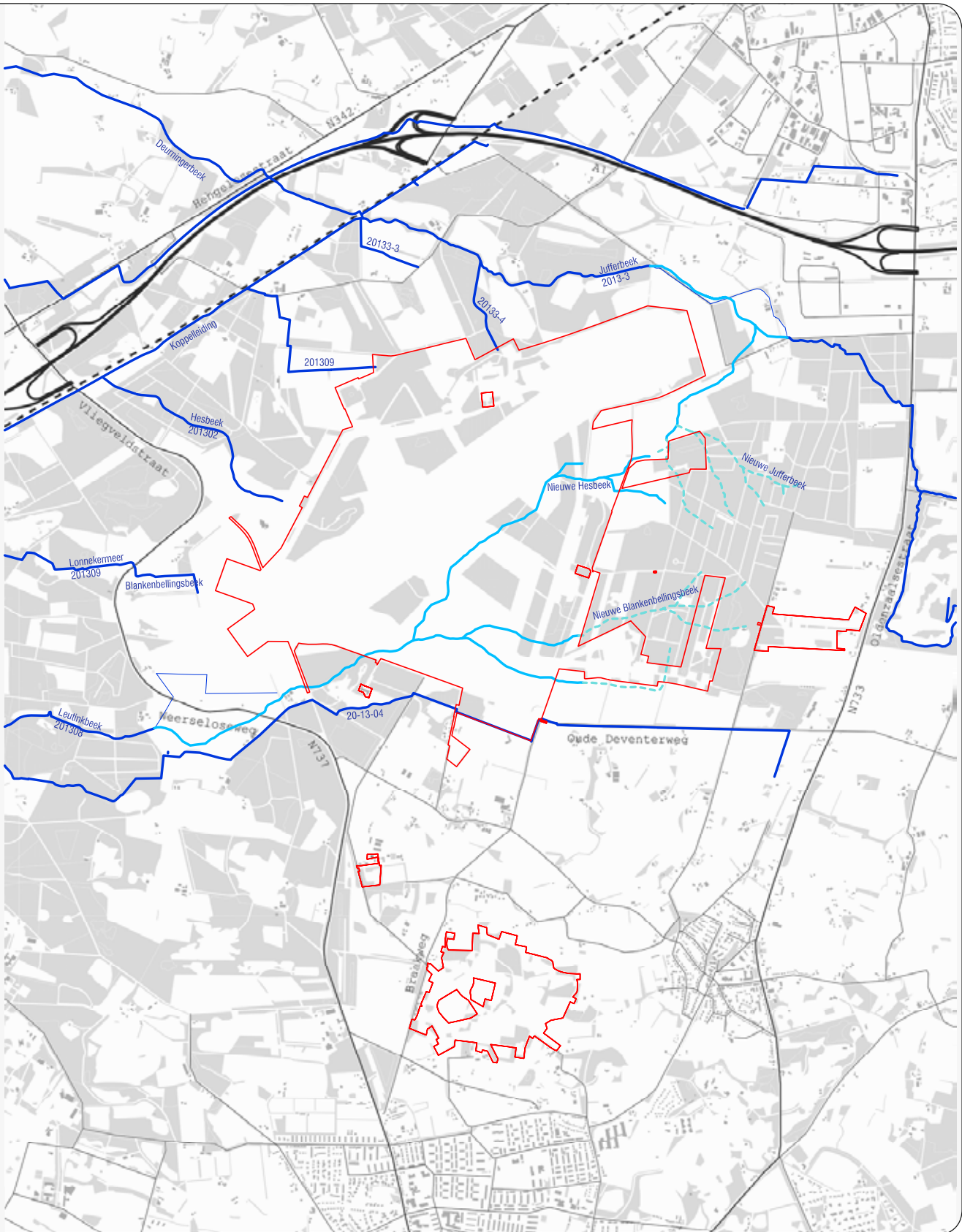


Afbeelding 13.15 Beekdal met accoladeprofiel en wandelpad



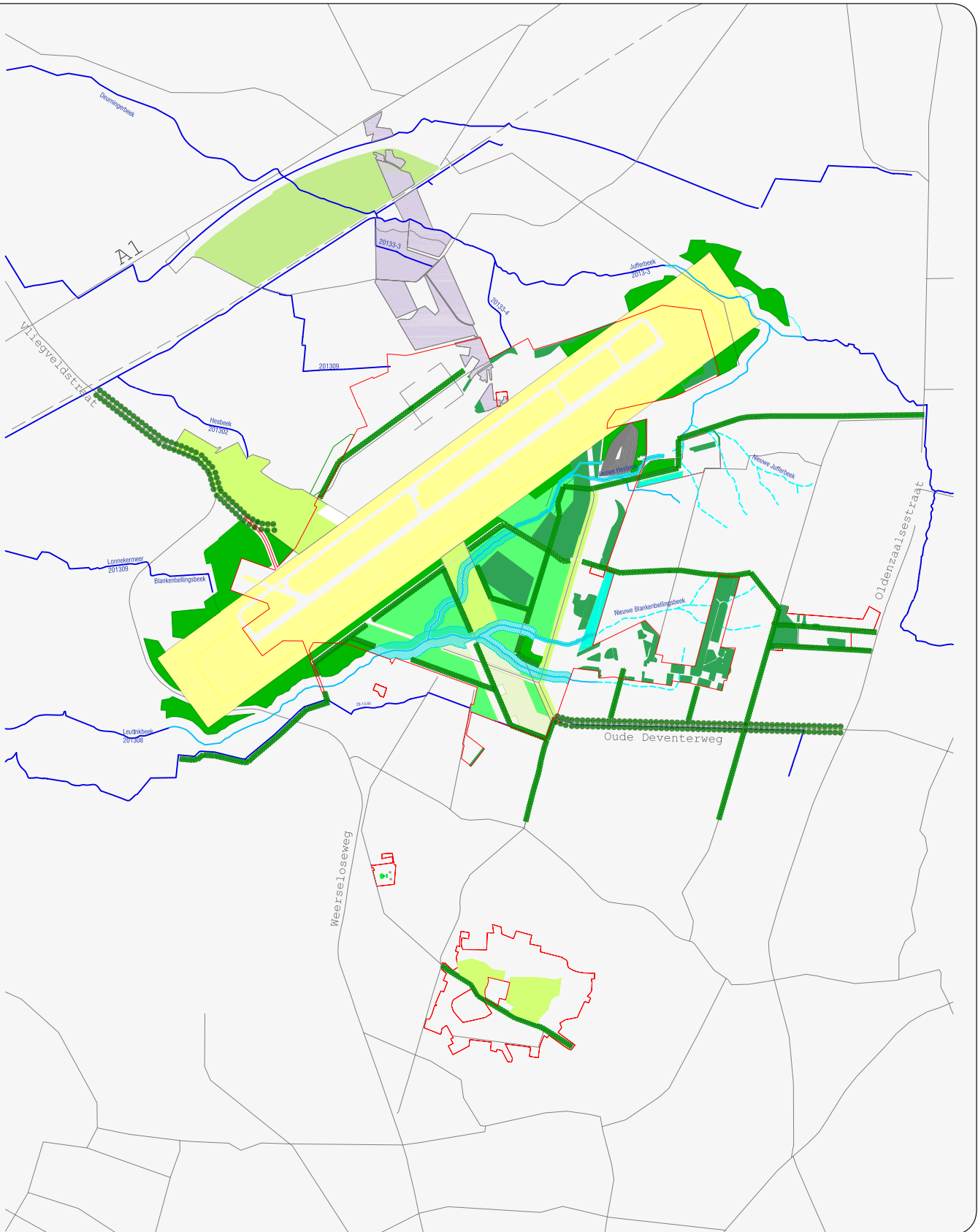
Afbeelding 13.16 Beekdal met accoladeprofiel bij hoog water





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



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 essentiële 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.

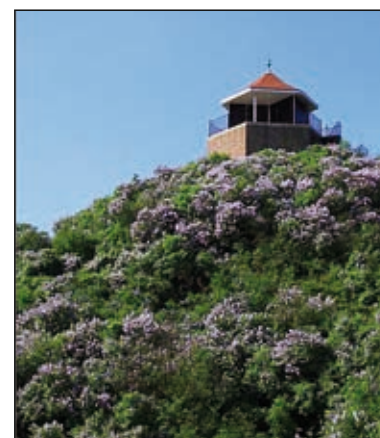
Prins Bernhardpark blijft landschappelijk gekenmerkt door twee lanen met daartussen bebouwing in een losse groene opzet.

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 N737 die 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



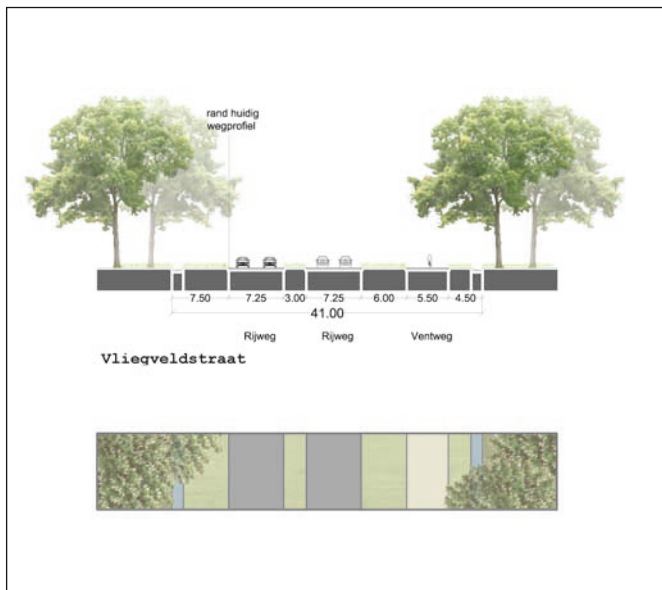
Afbeelding 13.22 Model B: sfeerbeeld van de entreelaan Oude Deventerweg

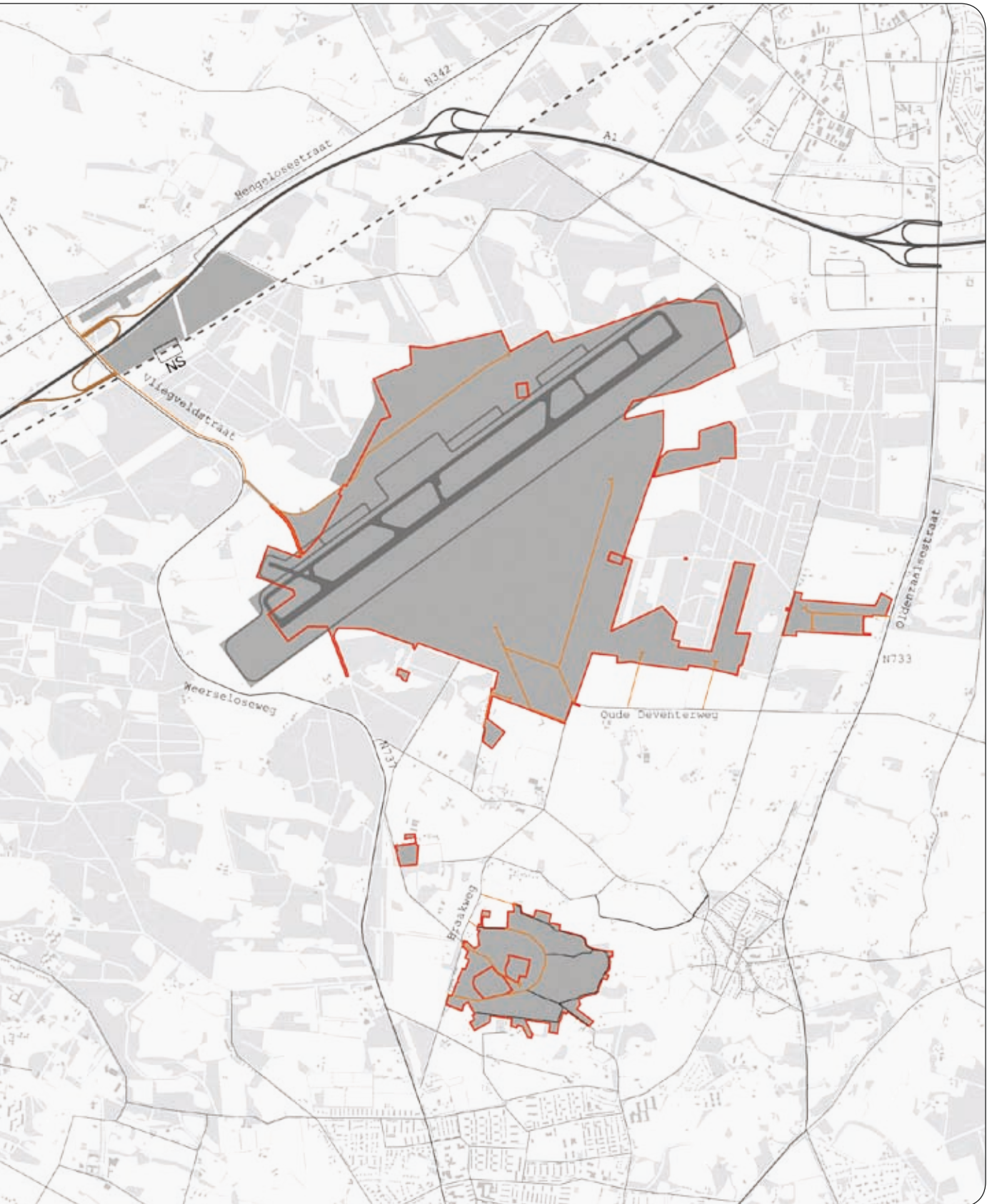


Afbeelding 13.24: Model B: Netwerk auto

-  oprijlaan
-  verbreding Vliegveldstraat
-  nieuwe aansluiting A1
-  mogelijke locatie voorstadhalte NS

Afbeelding 13.23 doorsnede A, Vliegveldstraat, N737





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 opgewaarderd 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 noordzijde 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, vrachthoofden, 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 leisurfuncties voor zo'n 500.000 bezoekers per jaar, zijn gesitueerd in de nabijheid van de terminal en de leisurfunctie en direct ontsloten vanaf de hoofdverbindingsweg. Deze leisurfunctie 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 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 effectivering 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 geacommodeerd. 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



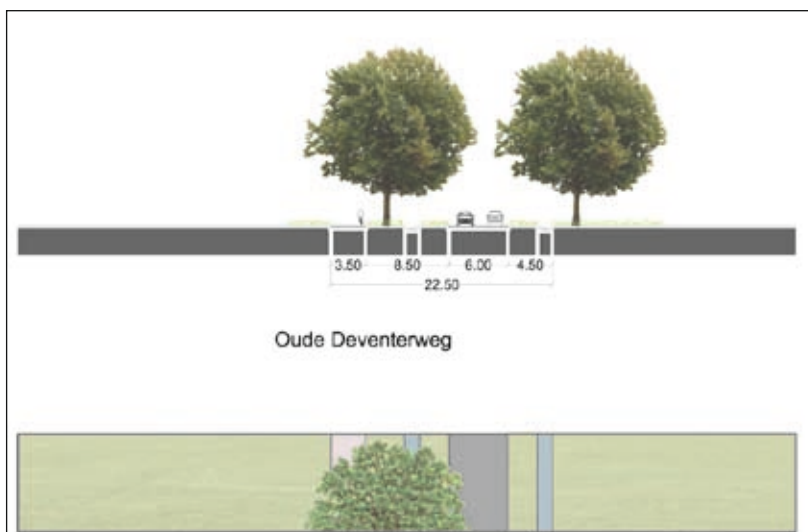
Afbeelding 13.25 doorsnede B, fietsroute over landgoederen

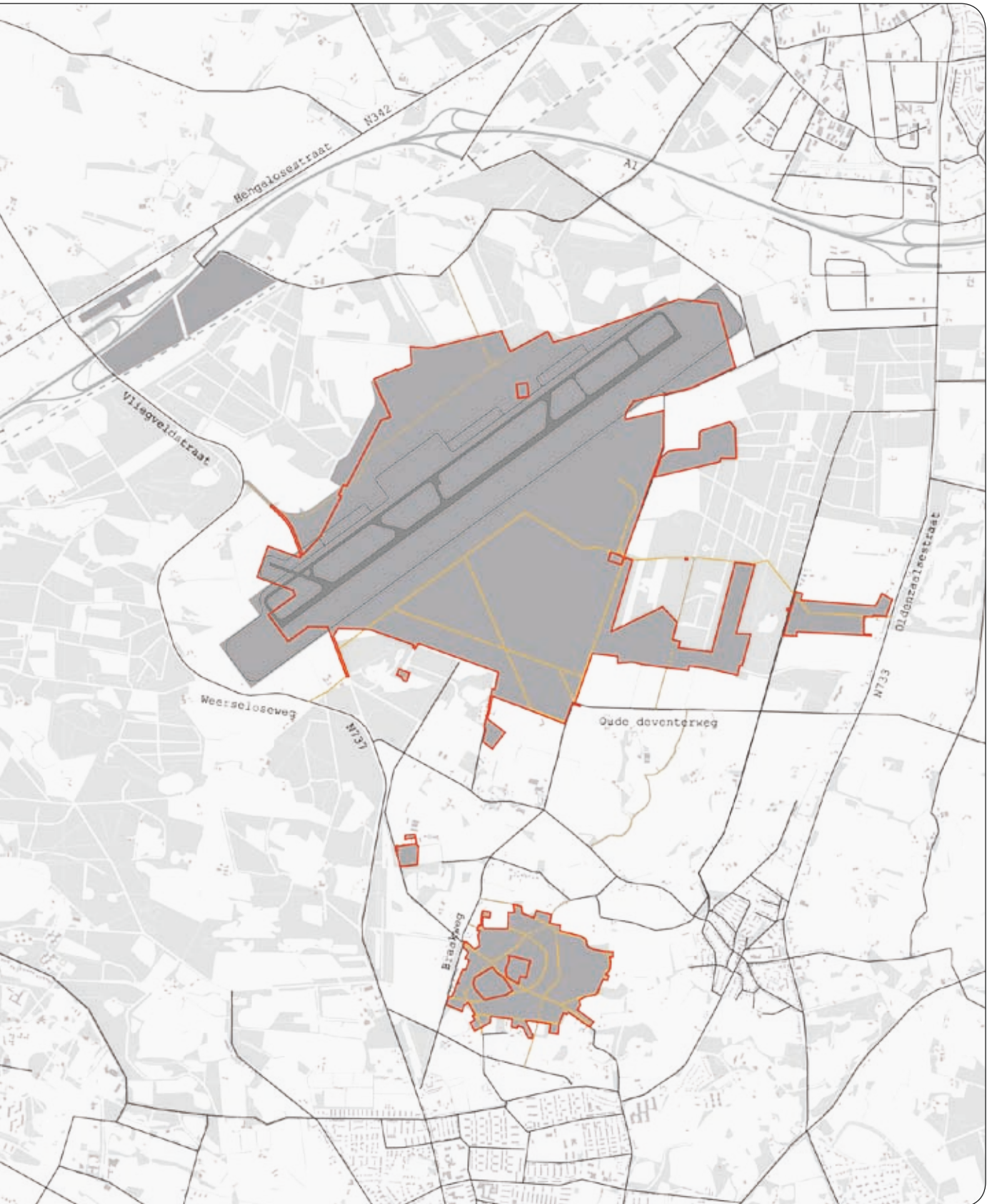


Afbeelding 13.26 doorsnede C, fietsroute over landgoederen



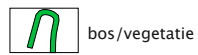
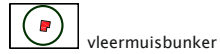
Afbeelding 13.28 Doorsnede D - Oude Deventerweg





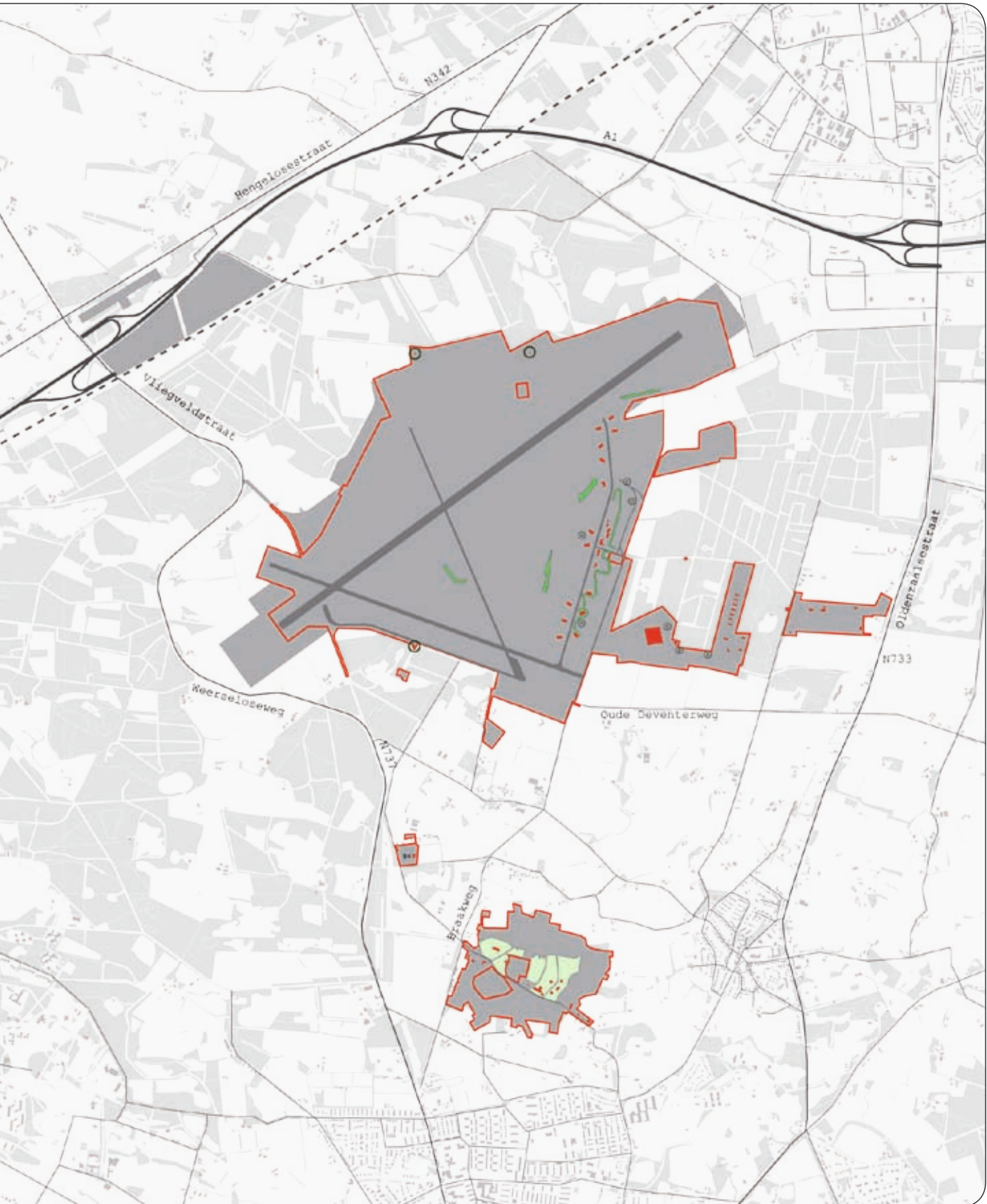
Afbeelding 13.29: Waardevolle objecten, flora en fauna

na te streven inpassing natuurwaarden:



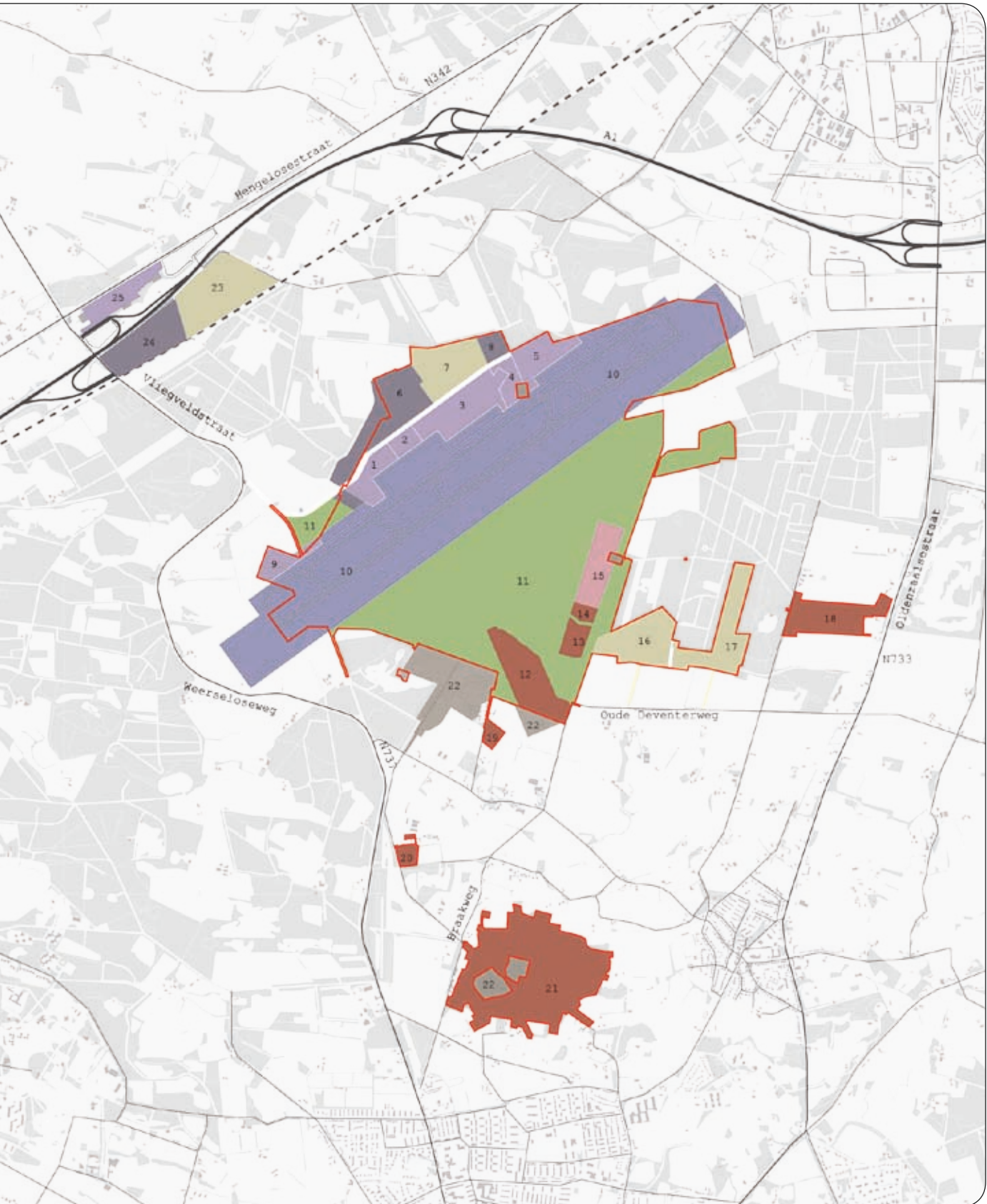
na te streven behoud cultuurhistorisch
waardevolle objecten:



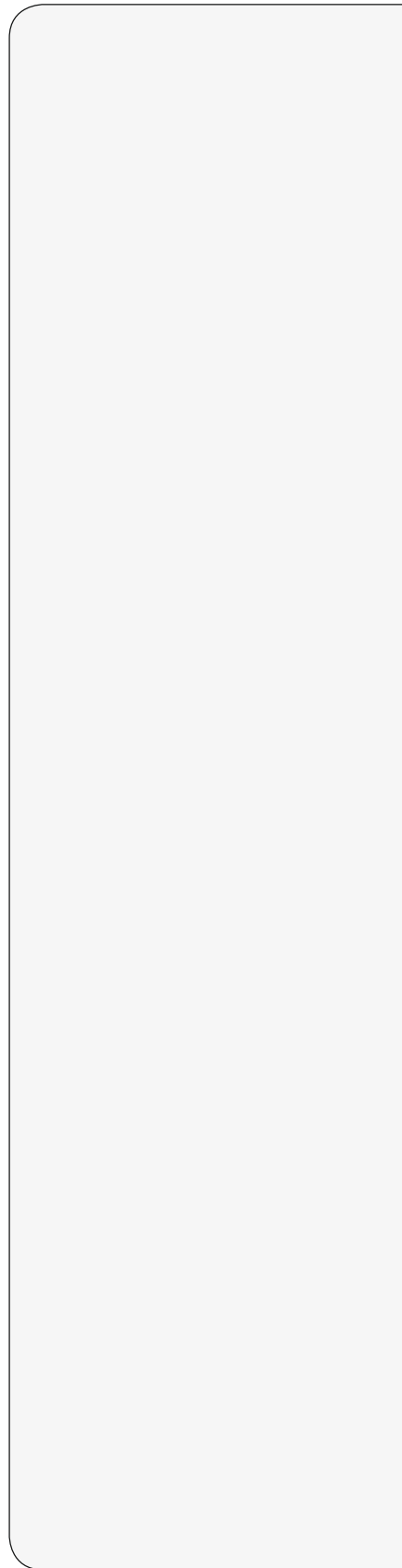


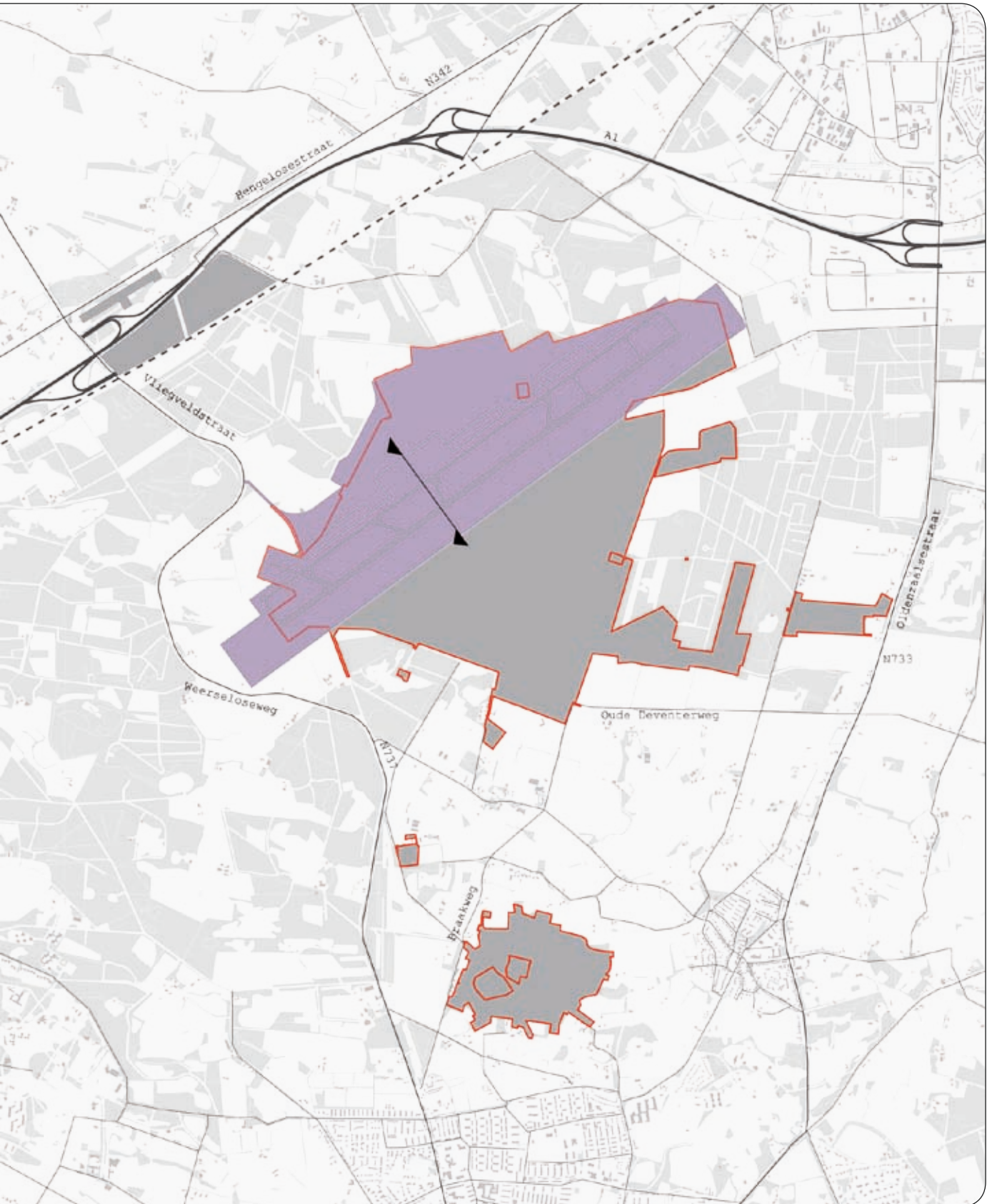
Afbeelding 13.30 Model B: Programmakaart

- 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/ dienstverlening / 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



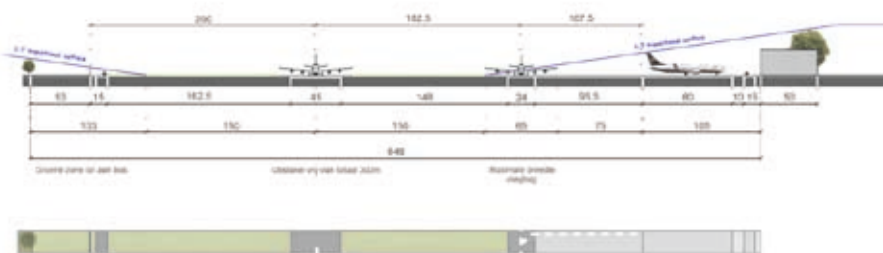
Afbeelding 13.31: Luchthavengebied

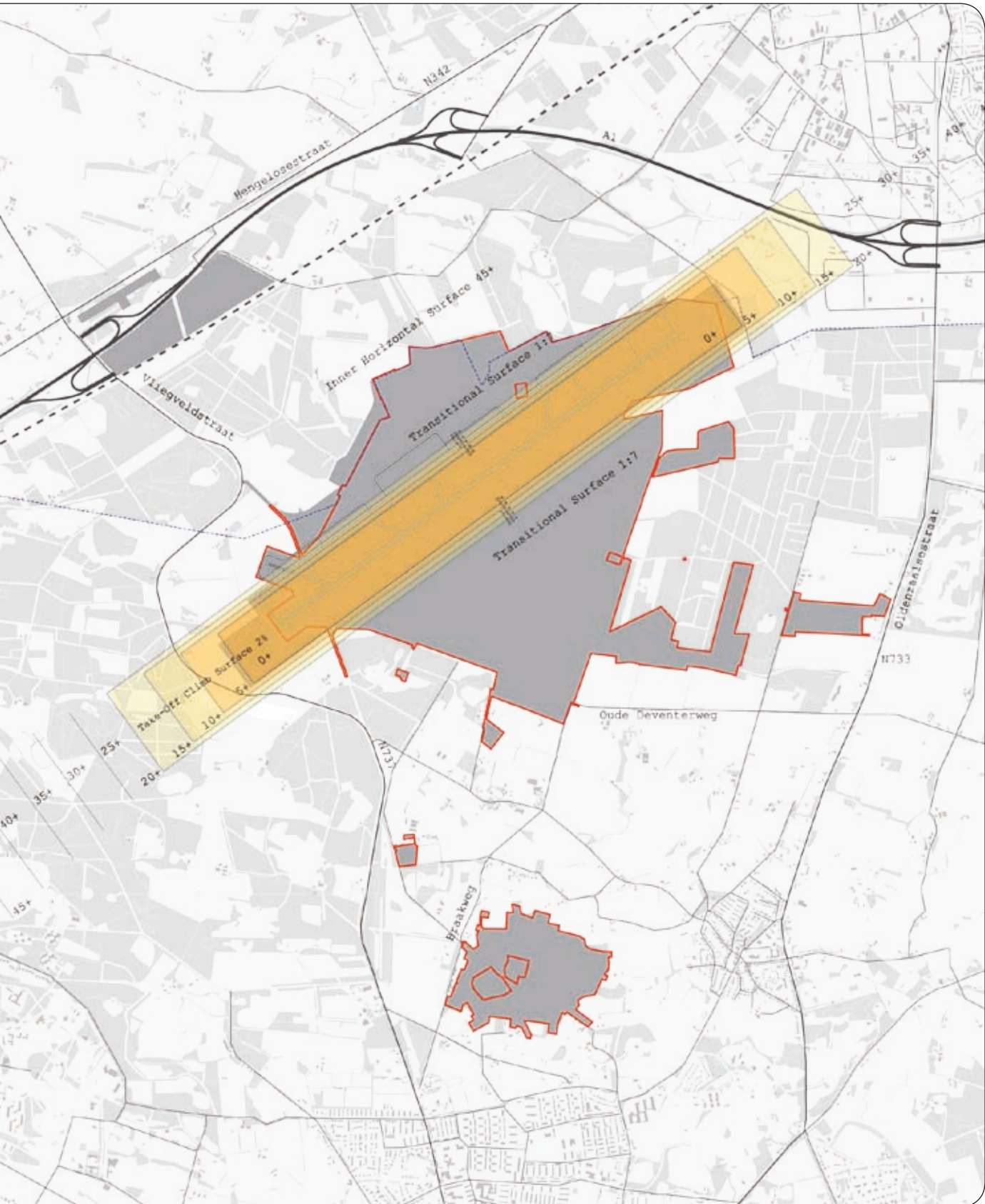




Afbeelding 13.33: Invliegfunnels

Afbeelding 13.32 Dwarsdoorsnede profiel H





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 km² naar ca 11 km². 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 leisuiprogramma of voor luchthaven gebonden bedrijvigheid. Het parkeren voor de luchthaven en een eventueel leisuiprogramma 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.

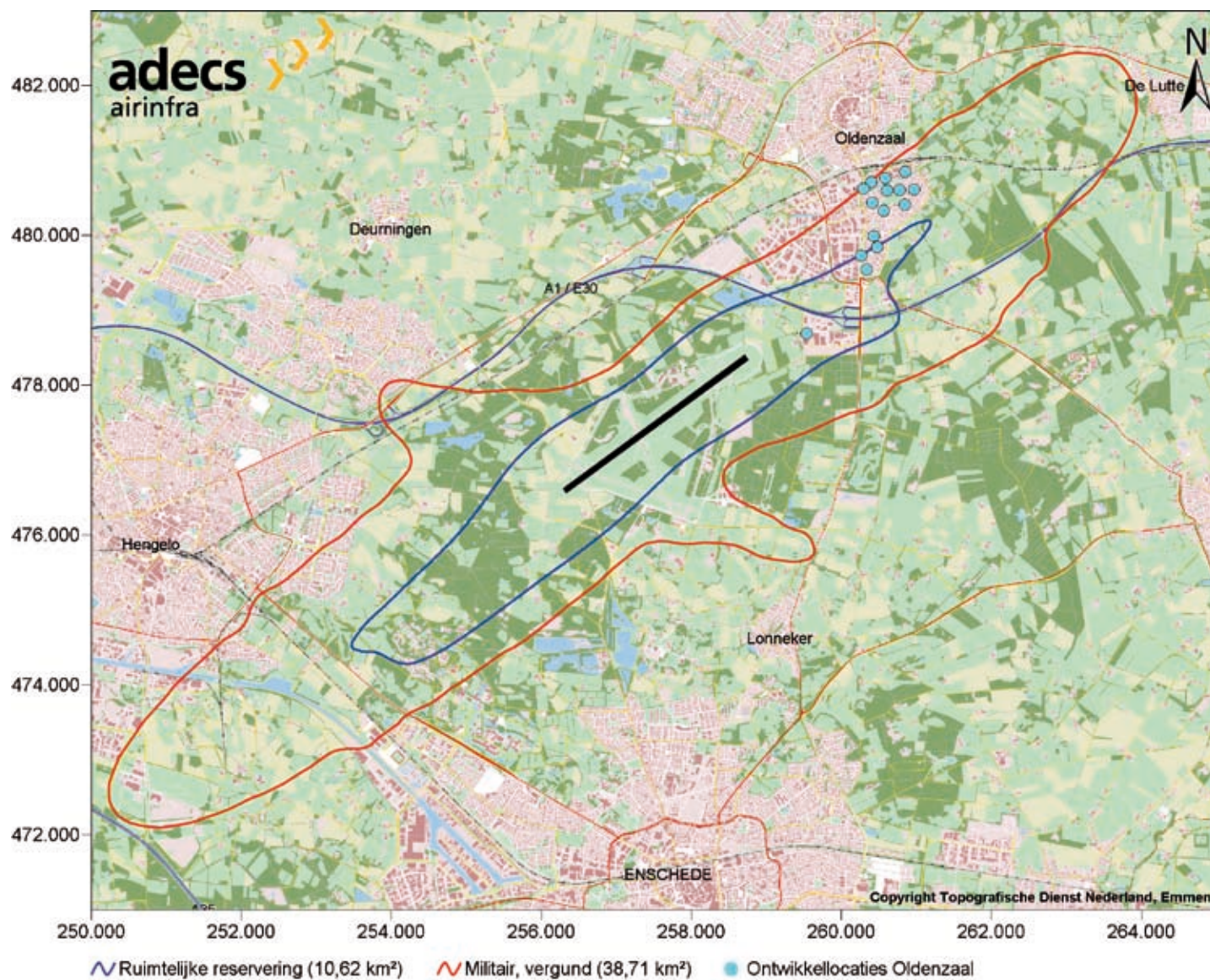
Zuidelijk van het vliegveld ligt de nadruk op landschapsontwikkeling. De ecologische hoofdstructuur van het gebied wordt door deze landschapszone zuidelijk van de luchthaven verder versterkt.

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 Lonnerberg 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

	nieuwe bebouwing
	bestaande bebouwing
	beek + beekdal
	fietspad
	autoweg
	parkeren
	bomenlaan
	bestaand bos
	nieuw bos
	nat grasland
	droog grasland/weiland
	heide
	compensatie Oostkamp



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 bestaat uit 414 ha aan rijksgronden. Daarnaast is 13 ha grond nog te verwerven gronden toegevoegd aan het exploitatiegebied voor de hoofdontsluiting (inclusief groengeleiding) en parkeer capaciteit. Verder is in de grondexploitatie ca 17 ha opgenomen als grondreservering voor de aankoop 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 uitgeponnd.

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 uitgeponnd. 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 13.3

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

Tabel 13.5

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

Tabel 13.2

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

Tabel 13.4

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

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 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 B varieert deze van ca € 9 mln. (P50) tot ca € 15mln. (P90).

Het betreft hier voornamelijk 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.

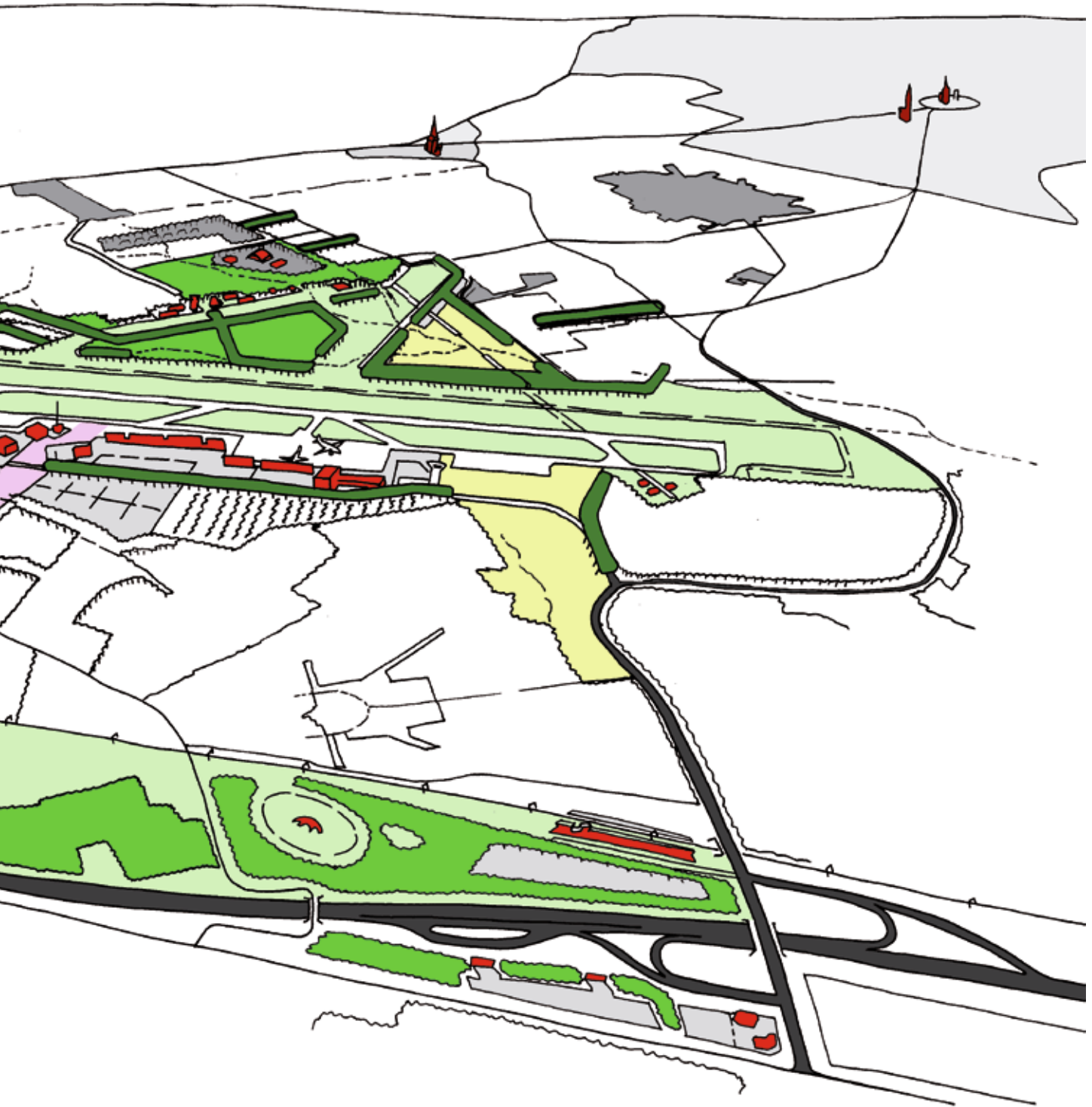


Tabel 13.7

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





Parallele processen VTM op hoofdlijnen

	2010												2011												2012					
	jan	feb	mrt	apr	mei	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec	jan	feb	mrt	apr	mei	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec	jan	feb	mrt	apr	mei	jun
Aanbesteding	Aanmelding		Dialogoog t/m		Inschrijfperiode				Afweg																					
besluitMER	Richtlijnen								Afweg		Besluitvorming																			
Luchthavenbesluit									Ontwerp LHB		Vaststelling LHB		Beroepsperiode																	
Bestemmingsplan	Voorbereiding			Voorontwerp				Ontwerp BP		Vaststelling BP		Beroepsperiode																		
Ruimtelijke reservering	Voorbereiding		Ontwerp Aanwijzing		Vaststelling		Beroepsperiode																							

Triode, 7 oktoberr 2009

Toelichting:

Vliegwiel Twente Maatschappij

Aanbestedingstraject en MER procedure;

- * Richtlijnen MER gereed voor inschrijfperiode aanbesteding,
- * Uitvoeren MER op basis van de inschrijvingen.

MER en LHB;

- * Gegevens exploitant is basis voor MER en voor LHB,
- * Ontwerp LHB gelijk met MER ter inzage.

LHB en BP:

- * LHB is basis voor BP: Besluitvorming volgtijdelijk,
- * Beroepsprocedure LHB is 1/2 jaar obv Crisis- en Herstelwet. BP valt niet onder Crisis- en Herstelwet: standaard beroepsperiode 1 jaar.



Materieel

- 2 blusvoertuigen Mac-6
- 2 10-tonners tbv vegen, zuigen en gladheidsbestrijding
- 1 Unimog
- Sneeuwrees
- 1 sneeuwplough met 5 mtr blad
- 2 strooiunits voor gladheidsbestrijding
- 1 transportband voor strooimiddel
- 2 Frigatine Sproeiers plus opslagtank
- 1 VAU baanveeg/zuigunit
- 1 rolbezem
- 2 Din platen+Asc voor montage op de 10-tonners
- 4 kleine auto's Havendienst