

juni 2008

door P. Kuenzli & L. Kramer

Een vliegwiél voor Twente

voor een economisch sterker en duurzamer Twente

Ein Schwungrad für Twente

A driving force for Twente

Vliegwiél Twente Maatschappij



juni 2008

door P. Kuenzli & L. Kramer

Een vliegwiel voor Twente

voor een economisch sterker en duurzamer Twente

Ein Schwungrad für Twente

A driving force for Twente



**“Het
transformeren
van de huidige
vliegbasis tot een
vliegwiel voor
een economisch
sterker en
duurzamer
Twente”**

Uitgave van/Herausgegeben von/Published by
Vliegwiel Twente Maatschappij i.o.,
Regentesselaan 2, 3818 HJ Amersfoort

Betrokken overheden:
Gemeenschappelijk Ontwikkelingsbedrijf namens het
Rijk, provincie Overijssel, gemeente Enschede

Beteiligte Behörden:
Gemeinschaftlicher Entwicklungsbetrieb für die
Zentralverwaltung, die Provinz Overijssel und die
Kommune Enschede

Contributing governments:
Gemeenschappelijk Ontwikkelingsbedrijf on behalf of
the national government, the Province of Overijssel,
Municipality of Enschede

Vertalingen/Übersetzungen/ Translation
Wilkens c.s., Leiden

Vormgeving/Gestaltung/Design:
Homemade Cookies, Den Haag

Fotografie/Photography/Fotos:
Harmen de Jong

Foto op pagina 10/Photo auf seite 46/Foto on page 84:
Rien Tiehatten

Oplage/Auflage/Impression:
3500

Meer informatie/Weitere Infos (in niederländischer
Sprache) auf/More information at
www.vliegwieltwente.nl

***“Umwandlung
des derzeitigen
Flughafens
zu einem
Schwungrad für
eine stärkere
Wirtschaft
und mehr
Nachhaltigkeit
in der Region
Twente”***

***“Transforming
the existing
airbase into a
driving force for
an economically
stronger
and more
sustainable
Twente”***

Inhoud

9	Voorwoord
10	Inleiding
12	Geschiedenis en herontwikkeling vanaf 2003
13	Landschap en bewoningsgeschiedenis
15	Beschrijving van de huidige situatie
15	De economische situatie in Twente
17	Marktomstandigheden en ruimtebehoefte
18	Aansluiting op bestaand beleid
21	Aansluiting bij projecten elders in Twente
22	Advies commissie m.e.r. en inrichting planproces tot en met 2009
23	Maatschappelijk proces
25	Beschrijving vijf modellen
29	Prestaties van de modellen en multi-criteria analyse
37	Adviezen
41	Marktbenadering

Inhalt

45	Vorwort
46	Einleitung
48	Geschichte und Neuentwicklung ab 2003
50	Geschichte der Landschaft und der Besiedelung
51	Beschreibung der heutigen Situation
53	Die wirtschaftliche Lage in Twente
54	Marktbedingungen und Raumbedarf
57	Vereinbarkeit mit der aktuellen Politik
59	Anschluss an andere Projekte in Twente
61	UVP-Beratungskommission und Ausgestaltung des Planprozesses bis 2009
62	Gesellschaftlicher Prozess
62	Beschreibung von fünf Modellen
68	Potenzial der Modelle und Multikriterienanalyse
76	Empfehlungen
79	Marktansatz

Contents

83	Foreword
84	Introduction
86	History and redevelopment since 2003
87	Landscape and habitation history
89	Description of the current situation
89	The economic situation in Twente
91	Market conditions and spatial requirements
92	Hooking up with existing policy
95	Hooking up with projects elsewhere in Twente
96	The EIA advisory committee and the planning process up to 2009
96	The social process
99	Description of five models
102	Performance of the models and multi-criteria analysis
111	Recommendations
115	The market approach

Bijlagen Beilage Appendix

118	Twente Ecopark
119	Model 1B
120	Twente Resort Park
121	Model 2B
122	Twente Airpark
123	Model 3B
124	Twente Airport
125	Model 4B
126	T-Xchange
127	Vlekkenplan A
128	Vlekkenplan B





Rapport

Nederlandse Versie

Een vliegwiel voor Twente

Voor een economisch sterker en duurzamer Twente

HotSpot
F-Mobiler...
Star Spots...
Produktion...





Voorwoord

Sinds 1 juni 2007 werken het Rijk, Provincie Overijssel en Gemeente Enschede samen aan de gebiedsontwikkeling van de luchthaven Twente. Daaraan ligt het besef ten grondslag dat deze drie overheden elkaar nodig hebben om te komen tot een maatschappelijk en economisch meest wenselijke gebiedsontwikkeling en het bepalen van de daaruit resulterende grondwaarde. Zij hebben daartoe voor gezamenlijke rekening en risico de projectorganisatie “Vliegwieltwente Maatschappij” (VTM) opgezet die de oprichting van deze gebiedsontwikkelingsmaatschappij voorbereidt.

De VTM onderzoekt opties voor gebiedsontwikkeling met en zonder luchthaven. De VTM doet dat voor een groter gebied dan de voormalige militaire luchthaven. De VTM werkt in interactie met maatschappelijke organisaties, ondernemers en andere betrokkenen waaronder de omliggende gemeenten (Hengelo, Oldenzaal, Losser en Dinkelland) en het waterschap Regge en Dinkel.

De VTM heeft als missie **“Het transformeren van de huidige vliegbasis tot een vliegwieltwente voor een economisch sterker en duurzamer Twente.”**

De dagelijkse leiding van de VTM is in handen van twee kwartiermakers die rapporteren aan het Bestuurlijk Overleg waarin zitting hebben burgemeester P. den Oudsten en wethouder E. Helder van Gemeente Enschede, Gedeputeerde T. Rietkerk van Provincie Overijssel en Directeur Gemeenschappelijke Ontwikkelingsbedrijf van het Rijk E. Arnoldussen namens de Rijksoverheid.

Sinds de operationele start in augustus 2007 heeft de VTM een aantal modellen voor de gebiedsontwikkeling uitgewerkt en doorgerekend. Daarvoor is zo veel mogelijk kennis genomen en gebruik gemaakt van bestaand onderzoek. Het gaat daarbij om:

- Kiezen voor kansen, (Arcadis), uitgebracht door KvK Veluwe en Twente, maart 2004
- Nieuw perspectief voor Regio Twente, Netwerkstad Twente en Provincie Overijssel, maart 2004
- Studie naar toekomst alternatieven luchthaven, (AMC en DHV) i.o.v. KvK Veluwe en Twente, september 2004
- Landen in het landschap; PvA voor 'Herontwikkeling Vliegbasis Twente en omgeving, gemeente Enschede, april 2005
- Rapport Landen in het Landschap, gemeente Enschede, september 2005
- Haalbaarheid herontwikkeling vliegbasis Twente, Adecs Airfra, september 2005
- Ontwerpdagen 'Landen in het landschap', september 2005

- Luchthaven Twente, een nieuwe economische motor voor de regio, Innovatieplatform Twente, april 2006
- Referentie businessplan van Adecs, juni 2006
- Twente Airport, een visie op de gebiedsontwikkeling, gemeente Enschede, september 2006
- Advies lange termijn ontwikkeling Schiphol, maart 2008

Op onderdelen heeft de VTM aanvullend verkennend onderzoek uitgezet, onder andere:

- Naar economische haalbaarheid van een burgerluchthaven o.b.v. potentieel aanbod en operationele kosten van de luchthaven (L.E.K. Consultancy).
- Naar de economische effecten van de oorspronkelijke modellen, de geoptimaliseerde modellen en het model T-Xchange (Ecorys). De resultaten hiervan zijn beschreven in hoofdstuk 12.
- Naar de milieueffecten van de verschillende modellen (Arcadis en Adecs Airinfra). De resultaten zijn beschreven in hoofdstuk 12
- Naar de financiële resultaten van modellen (VTM). Zie hoofdstuk 12.
- Een multi-criteria analyse (BIZON) door Adecs waarin de verschillende sectorale onderzoeken zijn geïntegreerd en tegen elkaar afgewogen.

De complete rapporten – met uitzondering van marktgevoelige informatie – zijn beschikbaar op www.vliegwieltwente.nl

Het advies voor het vast te stellen ruimtelijk en programmatische kader voor de verdere uitwerking van de plannen, hebben wij in dit rapport onderbouwd in de vorm van twee verschillende vlekkenplannen: één met en één zonder luchthaven.

*Peter Kuenzli, Leo Kramer
Juni, 2008*



01

Inleiding

1.1 Achtergronden

Twente is een veelzijdige, kansrijke en sterke regio. Het is een streek met een krachtige eigen cultuur en een fraai landschap rond de steden van de netwerkstad. In economische omvang is het de vierde regio van Nederland. In de regionale economie speelt het industriële en ambachtelijke verleden een belangrijke rol. Moderne industrieën en bouwnijverheid zijn nog steeds belangrijke werkgevers. Met hun innovatieve kracht en leidende marktposities zijn zij in een aantal gevallen tot ver over de grenzen bekend. Bovendien beschikt Twente over een bijzonder sterk bedrijsvenetwerk op het gebied van technologie, kennis en innovatie. Er zijn nieuwe vormen van dienstverlening tot ontwikkeling gekomen en een rijk scala aan voorzieningen. De aanleg van de A1 en de komst van de Universiteit betekenden een grote impuls voor de ontwikkeling van Twente.

Twente is via een aantal sterke Oost-Westverbindingssassen zoals de A1 en de Berlijnlijn

aangesloten op nationale en Europese agglomeraties. De stedelijke ruimtelijke structuur wordt steeds krachtiger en duidelijker zichtbaar. Nieuwe dynamiek ontstaat op locaties langs de hoofdinfrastructuur (A1, A35, spoorlijnen, waterwegen). Omgekeerd versterkt deze hoofdinfrastructuur de ruimtelijke en economische samenhang tussen deze locaties.

Boegbeelden

Mede door goede recente bestuurlijke afspraken zullen in de komende jaren enkele toonaangevende boegbeelden tot ontwikkeling komen die Twente nieuwe impulsen geven. Voorbeelden daarvan zijn Hart van Zuid met onder meer het Twentse WTC en Centraal Station, het Kennispark bij de UT, de gebiedsontwikkeling van de luchthaven, Businesspark XL, Waterrijk Almelo en opwaardering van de binnensteden met hun stationsomgevingen.



Het is daarbij van groot Twents belang, dat de ruimtelijke, programmatische en infrastructurele relaties tussen deze boegbeelden in de komende jaren blijvend worden versterkt. Daarmee kan Twente multipliereffecten oproepen, nieuwe investeringen stimuleren en de locaties fors in waarde doen stijgen.

Voor kansrijke en evenwichtige ontwikkeling van de regio moeten kwaliteit en bereikbaarheid hand in hand worden ontwikkeld. Met het vergroten van de kwaliteit van voorzieningen, kennisinfrastructuur, landschap en het woonklimaat wordt de zogenaamde plaatswaarde vergroot. Met het vergroten van de bereikbaarheid door betere, frequentere en betrouwbare verbindingen, of door het toevoegen of verbeteren van modaliteiten, wordt de zogenaamde knooppwaarde vergroot.

De grote steden in Twente kampen echter nog steeds met sociaaleconomische achterstanden. De regio ziet dan ook nog steeds veel talent vertrekken. Het is de afgelopen jaren ondanks grote inspanningen onvoldoende gelukt investeringen van buiten aan te trekken. Met de innovatieroute, de Agenda van Twente, de Ruimtelijke Ontwikkelingsagenda en gemeentelijke initiatieven ter versterking van de sociaal economische structuur wil Twente het tij keren om een sterke regio binnen het landsdeel te zijn.

Het vertrek van Defensie van de Vliegbasis Twente was een groot verlies, alleen al door het verdwijnen van veel arbeidsplaatsen (1100 directe). Maar het beschikbaar komen van dit gebied voor herontwikkeling biedt ook een enorme kans voor de regio. Een kans op versterking van de regionale economie, de landschappelijke kwaliteiten en de toegankelijkheid van het gebied voor bewoners uit de netwerksteden en bezoekers.

Eigen karakter

Gezien de unieke en centrale ligging in Twente en de bestaande kwaliteiten van het gebied, moet de gebiedsontwikkeling van de luchthaven meerwaarde hebben voor de gehele regio.

Plannen voor het gebied zullen een robuust stedenbouwkundig en landschappelijk raamwerk moeten bieden voor ruimtebehoeften die niet altijd op voorhand te voorspellen zijn. Tegelijkertijd moeten deze ontwikkelingen wel passen bij het unieke karakter van het Lonnekerland. Dit is in zijn huidige vorm vanaf het einde van de 19e eeuw ontstaan, toen zich op de oorspronkelijke woeste gronden op de flanken van de Lonnekerberg verschillende nieuwe ruimtelijke en functionele enclaves vestigden. Deze worden gevormd

door de landgoederen 't Holthuis, Oosterveld en Hof Espelo, maar ook door het waterwingebied, het vliegveld en Zuidkamp. Los van de toekomstige bestemming voor de militaire luchthaven beschouwen wij deze structuur en het grote contrast tussen het kleinschalig landschap en de grote maat van de startbanen als waardevolle elementen voor ieder ruimtelijk plan.

Een goed gekozen ontwikkelingsstrategie draagt bij aan het woonklimaat en het vestigingsklimaat in Twente, zowel voor de eigen bewoners, ondernemers en instellingen als voor nieuwe impulsen van buiten die de streek goed kan gebruiken.

Omdat vrijwel alle (vastgoed)markten in evenwicht zijn of zelfs een overschot kennen, komt het erop aan weer een doorsnee bouwprogramma te vermijden. Een sterker Twente is immers niet gebaat bij het klakkeloos volbouwen van dit mooie gebied. Wel bij het toelaten van economische functies, specifieke woonmilieus en voorzieningen die juist daar kunnen floreren in een natuurlijke omgeving of vanwege de aanwezigheid van een werkende luchthaven. Andere bedrijvigheid kan het beste worden ontwikkeld op het bestaande aanbod aan bedrijventerreinen in Twente of langs de bestaande (Rijks)infrastructuur.

Het gericht ontwikkelen van nieuwe en aantrekkelijke economische en woonmilieus in niches van de markt, kan markten in de regio in beweging brengen en investeringen van buiten aantrekken. Investeringen die bijdragen aan de welvaart en het welzijn van Twente, ook op langere termijn.

Goed bereikbaar

De moderne mens is mobiel is en wil dat ook blijven. Bereikbaarheid is een vitale vestigingsfactor in de 21e eeuw. Daarom zullen we zeer zorgvuldig moeten omgaan met de aanwezige faciliteiten van het vliegveld, in samenhang met de mogelijkheden van A1 en spoor.

Bereikbaarheid speelt ook op een ander schaalniveau. Bij het militaire gebruik was de enclave niet toegankelijk voor omwonende stedelingen en toeristen. De herontwikkeling van het vliegveld biedt kansen om de netwerken voor voetgangers, fietsers en ruiters te versterken en beter te verbinden met de stadsranden en het landschap van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), het Nationaal Landschap en Natura 2000.

Ook op het niveau van de watersystemen kan de infrastructuur voor de afvoer, berging en zuivering van water vanaf de Lonnekerberg worden verbeterd. Waar mogelijk kunnen nieuwe waterlopen worden gecombineerd met recreatieve routes.

1.2 Missie en visie

Tegen deze achtergrond is de missie geformuleerd van de herontwikkeling van dit gebied:

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

De uitdaging is een ontwikkeling op gang te brengen die inspeelt op een nieuwe dynamiek van de economie, maar tegelijk geworteld blijft in de regionale cultuur en verbonden is met het landschap van het Lonnekerland. Met een evenwichtige People, Planet en Prosperity benadering kan de herontwikkeling ook echt iets toevoegen aan de regio. Wij willen bereiken dat de herontwikkeling nieuwe mogelijkheden schept voor:

- De ontwikkeling van nieuwe natuur en versterking van ecosystemen.
- Het zorgvuldig inpassen van de lange lijnen in het gebied en de cultuurhistorisch waardevolle bruikbare gebouwen en het vinden van een daarbij passend gebruik.
- Behoud en waar mogelijk versterken van de multimodale bereikbaarheid van de regio per auto, trein, schip en vliegtuig.
- Het verbinden van wonen in de steden en stadsranden met nieuwe recreatieve netwerken en voorzieningen.
- Selectieve uitbreiding van nieuwe permanente en tijdelijke woonvormen, die zijn verbonden aan de unieke gegevens van landschap, occupatiegeschiedenis en infrastructuur van het gebied.
- Het ruimte bieden aan nieuwe voorzieningen die een toevoeging betekenen op het hoogwaardige voorzieningenaanbod in de regio voor bewoners en bezoekers.
- Het bieden van ruimte aan moderne hightech research, ontwikkeling en bedrijvigheid die in zijn bedrijfsvoering voldoet aan hoge eisen van milieukwaliteit en veiligheid, die aansluiten bij sterke economische clusters in Twente en die gebruik maken van de specifieke vestigingscondities in het gebied.

Daarmee staan centraal in onze visie op de herontwikkeling van vliegveld Twente en omgeving:

- **Vernieuwen en versterken van het karakter van het Lonnekerland.**
- **Ruimte bieden aan voor deze plek specifieke en innovatieve (investerings)impulsen die het vestigingsklimaat versterken en nieuwe werkgelegenheid creëren in Twente, onder meer door het verbeteren van infrastructuurnetwerken en bereikbaarheid.**

Om dit voor elkaar te krijgen, zullen veel actoren de handen ineen moeten slaan. Samenwerking tussen verschillende overheden is noodzakelijk (Gemeenten, Waterschap Regge en Dinkel, Provincie Overijssel, Regio Twente, Rijk). De overheid kan dit niet alleen, maar heeft de inbreng en steun van burgers, instellingen en bedrijfsleven hard nodig. Voor het noodzakelijk draagvlak zal het proces transparant moeten zijn voor zowel belanghebbenden als belangstellenden.

02 Geschiedenis en herontwikkeling vanaf 2003

De geschiedenis van Vliegbasis Twente gaat terug tot 1921 toen enkele Twentse zakenlieden het initiatief namen om een veldje voor de vliegsport aan te leggen in een heideveld tussen Enschede, Hengelo en Oldenzaal. Tien jaar later kregen de ideeën om er een commercieel vliegveld van te maken een uitwerking. In de Tweede Wereldoorlog werd het vliegveld door de Duitsers tot militair terrein verklaard. In de nazomer van 1940 werd begonnen met de grootschalige wederopbouw en uitbreiding van het vliegveld. Twente werd een Fliegerhorst. Het gebied van het vliegveld werd uiteindelijk vergroot van 64 tot een ruime 900 ha. Aan het einde van de oorlog vernietigden verscheidene bombardementen grote delen van de vliegbasis.

In november 1945 droegen de Engelsen het vliegveld over aan de Nederlandse krijgsmacht en werd het in gebruik genomen als opleidingsbasis. Direct na de



oorlog wachtte de vliegbasis een grote hoeveelheid herstelwerkzaamheden. Vanaf de jaren '50 werd de Vliegbasis Twenthe langzaam hersteld en uitgebreid. Dit ging door tot in de jaren '80 en '90 wanneer vooral veel gronden en vastgoed werden herontwikkeld en bijgebouwd door de komst van de F16 straaljager en bijkomstige diensten.

Voor de militaire vliegbasis Twenthe viel het doek op 23 juni 2003. De minister van Defensie besloot dat de militaire activiteiten op het vliegveld werden gestaakt. Er verdwenen daarmee 1.100 arbeidsplaatsen in de regio, in het bredere perspectief van de algehele reorganisatie van 9.000 arbeidsplaatsen bij Defensie. De regio in totaal verliest 3000 arbeidsplaatsen (direct en indirect)

Nieuw perspectief voor Twente

In 2004 neemt de regio het initiatief tot een gezamenlijke beleidsagenda om de economie in Twente structureel te versterken. Aanleiding daartoe is de aangekondigde sluiting van Vliegbasis Twenthe en de gevolgen daarvan voor de regionale economie en de in de Tweede Kamer aanvaarde motie Bakker. Onder de noemer 'Nieuw Perspectief voor Twente' leggen de provincie Overijssel, netwerkstad Twente en regio Twente de ambitie neer om Twente in 2010 tot de top 10 van kennisregio's in Europa te laten behoren.

Met deze beleidsagenda doet de regio ook een expliciet beroep op het kabinet voor financiële steun ter compensatie van de sluiting van de vliegbasis. De ontwikkelingsstrategie richt zich op 'Twente als kennisregio op het gebied van zorg & technologie'. Een concentratie wordt bepleit op de volgende drie technologie gebieden: ICT & Telematica, Zorg & Technologie, Micro- & Nanotechnologie.

Deze thema's zijn verder uitgewerkt in de Innovatieroute waarop de regio het rijk heeft kunnen vinden. Ook op andere dossiers vindt er samenwerking met verschillende ministeries plaats. In de nasleep van het besluit tot sluiting van de basis neemt het Ministerie in 2005 het besluit tot het verplaatsen van een dienstonderdeel naar Enschede en wordt later het besluit genomen tot huisvesting van CIMIC op vliegveld Twente.

Het feitelijke vertrek van de militairen begin dit jaar heeft tot gevolg dat het vliegveld vooralsnog beperkt open is en er op dit moment voorbereidingen lopen om het in de interimperiode van drie jaar open te stellen voor alle vliegverkeer in afwachting van een definitief besluit over de invulling van gebied. Zowel het Rijk als gemeente en Provincie hebben hiervoor geld beschikbaar gesteld.

Samenwerking

In juni 2007 geeft het Rijk groen licht voor de inzet van het GOB in een samenwerkingsverband tussen Rijk, Gemeente en Provincie. Op 27 augustus 2007 gaat de 'Vliegwiel Twente Maatschappij' in oprichting (VTM i.o.) officieel van start. VTM i.o. heeft als doelstelling de voorbereidingen voor een gebiedsontwikkeling te treffen tijdens een interim-periode van drie jaar, waarin ook zorg gedragen dient te worden voor een interim-exploitatie van het vliegveld. Tijdens de interim-fase tot aan 2011 moet van Rijkswegruimte worden gemaakt voor het faciliteren van zakelijk luchtverkeer op Twente (General Aviation) en indien mogelijk, commercieel luchtverkeer (charters).

Op 31 december 2007 heeft Defensie officieel de Vliegbasis Twenthe verlaten. Daarmee is op 1 januari 2008 de interim-fase van de luchthaven officieel van start gegaan. In deze periode van drie jaar dient VTM i.o. een structuurvisie en een sluitende businesscase af te ronden, die getoetst is op economische en milieueffecten en waarvan de maatschappelijke kosten en baten op structuurniveau bekend zijn. Het participatietraject in deze gebiedsontwikkeling moet zo worden ingericht binnen de regio dat dit een zo breed mogelijk draagvlak met zich meebrengt voor een economisch sterker en duurzamer Twente.

03 Landschap en bewoningsgeschiedenis

Het vliegveld ligt op de westflank van de stuwwal van Oldenzaal. Geomorfologisch gezien is het gebied een overgangszone met de stuwwal in het oosten, de arme zandgronden in het midden en de beekdalen in het westen.

Een aantal beken dat hoger op de helling van de stuwwal ontspringt, doorkruist het gebied van oost naar west. Deze beken hebben, samen met het menselijk handelen, in de loop der eeuwen geleid tot een zeer afwisselend gebied met kleinschalig cultuurlandschap.

Ten behoeve van de stedelijke groei was er behoefte aan spaarbekkens voor drinkwater. Het bekensysteem werd via een koppelleiding om Hengelo het kanaal ingeleid. Ook het later aangelegde vliegveld moest te allen tijde



droog blijven en werd ontkoppeld van het natuurlijke watersysteem. Het oorspronkelijke bekenstelsel is hierdoor aangetast.

Landschap vliegbasis

Het plangebied ligt in het zogeheten jong kampenlandschap, dat zich kenmerkt door grootschaligere landbouwgronden en bossen. De voormalige luchtmachtbasis neemt in de omgeving een markante positie in. Door zijn functie in de 20e eeuw is het een open gebied gebleven met markante zichten. Enerzijds wordt het begrensd door het stedelijk deel van de Netwerkstad Twente, anderzijds door het omliggende beken- en cultuurlandschap en de provinciale ecologische hoofdstructuur. Het militaire vliegveld is enerzijds een ongewenste onderbreking voor deze Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS), anderzijds heeft hetzelfde militaire gebruik ervoor

gezorgd dat de natuur beschermd is gebleven en zelfs plaatselijk is versterkt omdat andere ontwikkelingen zoals woningbouw niet waren toegestaan.

Infrastructuur

Het vliegveld ligt dus verscholen in de natuur en tevens ingeklemd tussen diverse nationale, regionale en lokale infrastructuur. Ten noorden van het gebied ligt het treinspoor dat van Hengelo naar Duitsland loopt en daarboven ligt de A1. Door de omgeving lopen diverse provinciale verbindingswegen: de N342, N737 en de N733. Via enerzijds De Oude Deventerweg of anderzijds via een inprikker bij het bedrijventerrein van Hanzepoort komt men op het vliegveldterrein. Op de basis zelf is veel infrastructuur aanwezig. Naast de grote landingsbaan die ruim 3 km lang is, liggen er diverse taxibanen en toegangswegen. De kenmerkende ringweg verbindt alle voormalige militaire zones met elkaar.



04

Beschrijving van de huidige situatie

De vliegbasis Twenthe bestaat uit het vliegveld, de Zuidkamp, Prins Bernhardkamp en Kamp Overmaat.

Vliegveld

De totale oppervlakte van het vliegveld is iets minder dan 433 ha. Defensie houdt drie clusters in het gebied in gebruik. Het gebied wat overblijft en actief bij de gebiedsontwikkeling is betrokken, is ca. 414 ha groot (afbeelding 4.1). Het gebied beschikt verder over een landingsbaan van 3 km en een rondweg van 10 km.

Op hoofdlijnen kan het gebied worden ingedeeld in de volgende geografische deelgebieden:

- Het centrumgebied, bestaande uit het banenstelsel en droog grasland
- De zuidelijke entreezone (blijft in gebruik van Defensie)
- Het Oostkamp: het gebied aan de oostkant, tegen de Lonnekerberg aan
- Het gebied met de brandweerkazernes en de verkeerstoren ten noorden van het Oostkamp)
- Het gebied ten noorden van de grote baan: runway 06-24, met hangars, werkplaatsen en shelters

Zuidkamp

De Zuidkamp is ruim 47 ha. Een cluster van ca. 4,5 ha blijft vooralsnog in gebruik bij Defensie, waardoor het plangebied ca. 42,8 ha is. De huidige bestemming van het gebied is 'militair terrein'. De gemeente heeft in 2006 het woningbouwplan 't Vaneker uitgewerkt. Voor het hele plan 't Vaneker, inclusief Zuidkamp, is de RO procedure gestart om tot een nieuw bestemmingsplan te komen.

Prins Bernhardkamp

Het Prins Bernhardkamp ligt tussen de Lonnekerberg en de Oldenzaalse straat. Aan de overkant van de Oldenzaalse straat ligt de golfbaan 't Sybrook. Het gebied is ruim 10 ha. en bestaat uit een viertal verhuurde woningen, een gekraakte officiersmess, openbaar groen en infrastructuur en twee hardcourt tennisbanen. Het gebied wordt ontsloten vanaf de Oude Deventerweg en is openbaar toegankelijk. De huidige bestemming van het gebied is 'militair terrein'.

Kamp Overmaat

Kamp Overmaat ligt tussen het Zuidkamp en de zuidelijke entreezone van de vliegbasis. Het gebied wordt ontsloten vanaf de Vargershuizenweg. Kamp Overmaat is 1,65 ha. en bestaat uit een leegstaand legeringsgebouw

(1940), openbare ruimte en een kantoorgebouw wat in gebruik is bij Domeinen. De huidige bestemming van het gebied is 'militair terrein'.

05

De economische situatie in Twente

Niets is zo bepalend geweest voor de Twentse economie als de nijverheid, met van oudsher de textiel-, metaal- en de zoutindustrie als de beeldbepalers van toen. De nijverheid vormt nog steeds een belangrijke economische sector. De regio weet zich tegelijkertijd sterk te ontwikkelen in innovatief (startend) ondernemerschap, dat versterkt wordt door de Universiteit Twente. Vernieuwende dwarsverbanden tussen de ICT-, materialen en mechatronica, de medische en de bouwsector vormen belangrijke krachten in de regio.

De sociaaleconomische situatie in Twente zal de komende jaren te kampen krijgen met een aantal ontwikkelingen. De Twente Index signaleert het volgende naar aanleiding van het jaar 2007:

- De arbeidsmarktparticipatie kruipt naar het landelijke gemiddelde. De regionaal economische groei in Twente schommelt rond het Nederlands gemiddelde
- Net als in het verleden is de exportontwikkeling uitstekend: goed voor koopkracht
- De economie werkt op volle toeren: de vacaturegraad stijgt scherp
- Twente dient zich voor te bereiden op een vergrijzende samenleving
- Twente is onvoldoende in staat om haar afgestudeerden vast te houden
- In Twente ligt de spin-off index hoog; echter volgroeide bedrijven vertrekken.

Talent vasthouden en nieuwe werkgelegenheid voor Twente

Er is sprake van een stevige groei in de industrie-, groothandel- en dienstensector in 2006. De eenzijdige productiestructuur van Twente kan worden aangemerkt als zwakte in termen van vernieuwingsprocessen en





economische flexibiliteit. Verder heeft Twente te kampen met fundamentele problemen die in feite onder twee noemers vallen: 'werkloosheid', vooral in enkele Twentse steden, en 'brain drain'.

Twente kent, ten opzichte van de ontwikkelingen elders in Nederland, een gemiddelde hoeveelheid studenten die hoger en universitair onderwijs volgen. Deze zoeken hun heil echter elders na het afronden van hun studie. Het negatieve migratiesaldo in Twente loopt in lijn met deze redenering: er vertrekken meer mensen dan zich er vestigen. De Universiteit Twente genereert relatief veel spin-off bedrijvigheid, maar ook deze vertrekt na een aantal jaar. De arbeidsmarkt in Twente biedt blijkbaar te weinig mogelijkheden voor hoger opgeleiden en andere regio's beschikken over een gunstiger vestigingsklimaat.

Om zich economisch sterker te positioneren, ligt de hoofdmissie voor de economie in Twente bij het creëren van nieuwe werkgelegenheid in de gehele breedte van de arbeidsmarkt. Gezamenlijk met dwarsverbanden tussen de traditionele sectoren en nieuwe technologieën dient zo het vestigingsklimaat in Twente te worden verbeterd.

06

Marktomstandigheden en ruimtebehoefte

Op basis van bestaand onderzoek, aangevuld met eigen onderzoek en marktverkenningen, hebben wij ons een beeld gevormd van de marktomstandigheden in de Regio Twente.

6.1 Woningmarkt

Er is behoefte aan een kwaliteitsverbreding van de aanbodzijde van de woningmarkt. Dit biedt ogenschijnlijk ruimte voor nieuwe concepten. Deze kansen liggen met name in de binnenstedelijke ruimte en in het buitengebied en daaraan gelieerde specifieke woonmilieus en -concepten. Dit wordt onder meer onderstreept door het onderzoek dat Motivaction heeft uitgevoerd in opdracht van de VTM. Zij zien goede kansen voor specifieke woonclaves met een sterke eigen (sub)identiteit in doelgroep in het gebied. In onze marktverkenningen kwamen daarbij onder meer als kansrijk naar voren: woonzorgconcepten, een paardenwoningwijk en een initiatief van Rumah Senang (Indische dorp met huur- en koopwoningen in een woonzorgcomplex).

6.2 Bedrijfsruimtemarkt & kantorenmarkt

Uit de cijfers voor 2006 blijkt dat de bedrijfsruimtemarkt in Twente in de lift zit. De aanbod- en opnamecijfers laten beide een stijgende lijn zien. Daarbinnen neemt de vraag naar relatief kleine en zelfstandige bedrijfsunits tot een grootte van 500 m² sterk toe. (Vastgoedrapportage 2008). Een heel andere trend is waarneembaar als het gaat om bedrijventerreinen. Studie wijst uit dat de toekomstige ruimtebehoefte voor bedrijventerreinen in Twente onder de historisch uitgegeven hoeveelheden komt te liggen. Uit onderzoek van Ecorys blijkt dat in Enschede tot 2020 een tekort van 10 ha aan bedrijvenlocaties bestaat.

Naar verwachting is het dieptepunt in de regionale kantorenmarkt gepasseerd. Vooralsnog blijft er voornamelijk sprake van een vervangingsmarkt. In Enschede is een voorzichtige uitbreidingsvraag waar te nemen. Dit laat onverlet dat het aanbod een substantieel aandeel verouderde, deels incurante kantoren behelst. Zonder de nodige aanpassingen zal dit deel van het aanbod structureel van aard worden. Er is behoefte aan een kwalitatieve impuls van het huidige aanbod.

6.3 Grote vrijetijdsvoorzieningen

Twente beschikt niet over een grote landelijke attractie. Dit wordt benoemd als een zwakte in het aanbod van leisure in Twente. Er liggen kansen voor Twente om evenementen te organiseren met een (boven)regionale aantrekkingskracht. Belangrijke thema's van het huidige evenementenaanbod zijn muziek en sport.

6.4 Zorg

Na industrie en handel is de gezondheidszorg de grootste werkgever in Twente en kent de regio veel opleidingen in deze sector.

Stichting Alternatieven Vliegveld Twente (SAVT) heeft de businesscase 'Care & Cure landgoed; De Twentse Basis' (DTB) laten ontwikkelen. Het plan beoogt het vliegveldgebied om te vormen tot het Groene Hart van de Twentse regio met zorg, wellness en recreatie als economische dragers. Het haakt hiermee aan bij bestaande expertise en faciliteiten, waarbij het belangrijk is dat de niches van de markt worden bediend. De businesscase DTB signaleert marktruimte voor tal van 'care, cure & wellness' voorzieningen. Dergelijke ontwikkelingen hebben allemaal baat bij de synergetische

combinatie tussen 'care, cure & wellness', gelegen in de groenblauwe casco van het Twentse landschap.

In een second opinion constateert Twynstra Gudde dat slechts een deel van de voorgestelde zorgconcepten onder marktcondities mogelijk is. Commitment van bestaande zorgaanbieders is doorslaggevend voor het succes. Voor een 'cure' scenario lijkt er onvoldoende markt te zijn en biedt het slechts beperkte structuurversterking door concurrentie met aanbod elders in Twente. Bij het aanbieden van gespecialiseerde medische diensten in een sterke (internationale) concurrentie, is het succes afhankelijk van kwalitatief hoogwaardige specialisten en van samenwerking met de bestaande instellingen in Twente.

Een 'care' scenario biedt meer perspectief, maar is te licht om het concept alleen te dragen met een zorghotel en instelling voor zware (ouderen) zorg. 'Wellness' biedt, mits in voldoende omvang, een marktruimte met gespecialiseerde woningen en hotels voor ouderen. De constatering van Twynstra Gudde worden ondersteund door een geraadpleegde expert uit de zorgsector.

Nader onderzoek en verdere marktconsultatie is benodigd om de verschillende 'care' en 'wellness' elementen en hun samenhang verder te analyseren. Daarbij dient het commitment verkend te worden van Twentse zorgaanbieders, zorgverzekeraars. Daarnaast wordt er gezocht naar externe specialisten en internationale initiatieven.

6.5 Luchtvaartmarkt

L.E.K. Consulting is gevraagd om de mogelijkheden te verkennen van de ontwikkeling van een commerciële burgerluchthaven in Twente.

Als referentievariant wordt Bristol (UK) gehanteerd, een zeer succesvolle lowcostcarrier luchthaven gelegen in het groene landschap. L.E.K. Consultancy constateert voor Twente in vergelijking met de Bristol (UK) variant het volgende: meer competitie van nabijgelegen luchthavens, een kleinere 'catchment' area en een geringere omvang van de (welvarende) populatie die minder vliegt.

L.E.K. concludeert dat het ontwikkelen en exploiteren van een commerciële burgerluchthaven, die niet is opgenomen in een Nederlands luchtvaartstelsel, tegen de gebruikelijke marktcondities niet mogelijk is. Een gecombineerde sessie (synergie tussen luchtvaart en gebiedsontwikkeling) dient nader onderzocht te worden.

Hierbij kan gedacht worden om de ontwikkelings- en exploitatiekosten van de luchthaven te ondersteunen middels de juiste functies in de gebiedsontwikkeling (Billund, Denemarken). De potentie voor Twente van een zogeheten industrial airportmodel wordt de komende tijd nader verkend en getoetst.

De succesvolle randvoorwaarden voor een commerciële luchthaven kunnen worden gevormd door de te verschijnen Luchthavennota van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Het aftoppen van Schiphol en vervolgens het uitplaatsen van een strategische reserve van luchtverkeer naar Twente, als onderdeel van een nationaal luchthavensysteem, zou markt kunnen creëren voor een ruime twee miljoen passagiers. De Luchthavennota zal daarin doorslaggevend zijn.

Daarnaast zouden volgens L.E.K., onder condities, vanaf Twente vluchten van regionale zakenjets (50-90 passagiers) met hogere tarieven tot de mogelijkheden behoren. Hierbij wordt vooralsnog uitgegaan van de benodigde bandbreedte tussen 0,9 en 1,6 miljoen passagiers. Deze specifieke markt is vorig jaar gemiddeld met 9,5% gegroeid ten opzichte van de algehele groei van de luchtvaartmarkt van ongeveer 5%. Verder constateert het onderzoek marktruimte om charterverkeer richting populaire vakantiebestemmingen op wekelijkse basis te verzorgen.

07

Aansluiting op bestaand beleid

De ontwikkeling van het vliegveld Twente kan aanhaken bij de beleidskaders voor de Nederlandse luchtvaart en het economische stimuleringsbeleid, zowel op landelijk als regionaal niveau.

7.1 De positie van Twente als luchthaven in de landelijke discussie

In de marktanalyse van L.E.K. is aangegeven dat de commerciële levensvatbaarheid van een regionale luchthaven Twente beïnvloed wordt door ontwikkelingen in het nationale luchthavenbeleid.

Voor het nationale luchthavenbeleid zijn de ontwikkelingen van Schiphol dominant, vanuit het inzicht dat Schiphol al snel tegen z'n grenzen aan zit.



In de Lange Termijn Verkenning Schiphol, maart 2008 (TK 29665, nr. 85), heeft de regering een aantal toekomstopties voor de ruimtelijke planning aangegeven. Eén van de drie verkende oplossingsrichtingen betreft de potentie van regionale luchthavens voor het verplaatsen van niet-hubgebonden verkeer van Schiphol naar een andere locatie. Het kabinet heeft daarover besloten dat Lelystad Airport en Eindhoven in samenhang met luchthaven Twente, opties zijn als het gaat om het invullen van de functie van zogenoemde overlooplocatie. Deze opties komen daarmee, aldus het kabinet, in aanmerking voor verdere uitwerking en afweging in de vervolgfase.

Onder voorwaarde van een zodanige nationale herschikking van luchtvaartcapaciteit dat een behoorlijk volume aan passagiersvluchten op Twente zal zijn aangewezen, is mogelijk sprake van commerciële levensvatbaarheid van een burgerluchthaven Twente.

Het vervolg op deze keuzes van het kabinet op basis van de Lange Termijn Verkenning is dat er een "structuurvisie Schiphol" wordt opgesteld. Daarin wordt een afweging gemaakt tussen de alternatieve oplossingsrichtingen die in de Lange Termijn Verkenning als 'te onderzoeken' zijn aangewezen – dus ook de variant met een rol voor Twente. Die rol wordt met name gezien in samenhang met verruiming van het burgermedegebruik van Eindhoven. De minister van V&W heeft in maart 2008 aangegeven dat naar zijn verwachting de structuurvisie Schiphol eind 2009 gereed zal zijn.

De positie van regionale luchthavens (Luchthavennota)

In de discussie over het wetsvoorstel 'decentralisatie regionale luchthavens' heeft de minister aan de Tweede Kamer een Luchthavennota aangekondigd, waarin hij in zal gaan op de vraag welke regionale luchthavens mogelijk 'van nationaal belang' zullen zijn, mede in het licht van de Schiphol-discussie. Inmiddels is besloten dat deze Luchthavennota onderdeel zal worden van een breder beleidsvisie, aangeduid als Luchtvaartvisie. Deze visie zal naar verwachting in het najaar van 2008 verschijnen.

Regelen van positie voor luchtvaart in Twente

De luchtvaart vindt vooralsnog – in de interim-periode – plaats onder de aanwijzing van Twente als militair luchtvaartterrein. Voortzetting van luchtvaart op Twente zal een juridische basis moeten krijgen als burgerluchtvaart. Bij de Eerste Kamer ligt het wetsvoorstel RBML (Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens), waarin vereenvoudigde procedures en nieuwe regels voor burgerluchthavens worden voorgesteld. Voor een burgerluchtvaartfunctie waarbij de geluids- en externe veiligheidscontouren buiten het luchtvaartterrein zelf komen te liggen is een luchthavenbesluit vereist. Voor een burgerluchtvaartfunctie (zoals zweefvliegen) waarbij niet van dergelijke contouren sprake is, volstaat een provinciaal besluit met een luchthavenregeling.

Gevolgen uitblijven besluit voor de interim-periode

In een periode waarin discussies over de strategische verdeling van luchthavencapaciteit voor de lange termijn op nationaal niveau worden gevoerd, en deze discussies nog niet tot duidelijke richtingkeuzes hebben geleid, is het wenselijk de mogelijkheden van de luchthaven Twente beschikbaar te houden.

7.2 Pieken in de Delta

De beleidsnotitie 'Pieken in de Delta (2006), gebiedsgerichte economische perspectieven' beschrijft de economische agenda van het kabinet voor zes gebieden in Nederland. In Pieken in de Delta staan ambitie en creativiteit voorop. Voor Oost-Nederland betekent dit het benutten van kennisconcentraties in voeding, gezondheid en nanotechnologie.

Kennisclusters rond universiteiten en HBO-instellingen bieden aanknopingspunten voor nieuwe bedrijvigheid. Veelbelovend is het Valley concept: food valley Wageningen en de Gelderse vallei, health valley rond Arnhem / Nijmegen en technology valley in Twente. Aan deze universiteiten zijn HBO-instellingen en kennisinstituten gelieerd, zoals het Telematica-instituut in Enschede. Twente heeft een dominante positie als het gaat om Research & Development.

Twente vormt in het Rijksbeleid een kerngebied in het Rijksbeleid voor economische ontwikkeling. De Rijksoverheid voelt zich medeverantwoordelijk voor het goed functioneren van deze kerngebieden. Gericht





innovatiebeleid wordt ingezet op Oost-Nederland als triangle: Twente, Wageningen, Knooppunt Arnhem Nijmegen (KAN). Enschede, Hengelo en Almelo worden bestempeld als economisch kerngebied aan de hoofdverbinding A1. Met ondermeer het kennisintensieve bedrijventerrein Kennispark Twente. Economische prioriteiten voor de regio zijn:

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

7.3 Innovatieroute Twente

Het Innovatieplatform Twente is vanaf 2005 actief. Met het opstellen van de innovatieroute wil men een stimulans bieden voor innovatief ondernemerschap. Het platform concentreert zich daarbij op de sectoren 'materials en hightechsystems', bouw, voeding, technologie & gezondheid en technologie & veiligheid. Het innovatieplatform en de innovatieroute zijn een intensieve samenwerking van ondernemers, onderzoeks- en onderwijsinstellingen en overheid.

08 Aansluiting bij projecten elders in Twente

Er zijn in de regio Twente veel grootschalige ruimtelijke projecten in voorbereiding of zelfs al in uitvoering. Het is van belang bij de herontwikkeling van het vliegveld Twente te zoeken naar complementaire programma's en ontwikkelingsstrategieën. Twente is gebaat bij een goede functionele en inhoudelijke samenhang. Afstemming tussen de projecten vormt om die reden een belangrijke uitdaging. Zoals de Twentse Vastgoedmonitor signaleert, overtreft het geplande aanbod in veel sectoren de verwachte vraag.

Kansen

De situering van het vliegveld in het omliggende stedelijke netwerk en de bijbehorende infrastructuur biedt aanleidingen om de ontwikkelingspotenties in

een bredere context te bezien. Zo kan bijvoorbeeld de nabije ligging van de Universiteit Twente en vliegveld aanleiding geven voor het ontwikkelen van nieuwe functionele relaties. Ook wordt er om die reden op de korte termijn gesproken met de gemeente Oldenzaal over de geluidscontouren in relatie tot de door Oldenzaal gewenste ruimtelijke ontwikkelingen.

De gebundelde ligging van de A1 en de spoorlijn biedt kansen voor verbetering van de verkeersafwikkeling. Het programma A1-zone is een samenwerkingsverband van de provincies Overijssel en Gelderland, regio's Stedendriehoek en Twente, Ministerie van VROM en Rijkswaterstaat. Met dit initiatief streven partijen er gezamenlijk naar om de ontwikkelkansen van de A1 te benutten en de kwaliteiten te behouden en verder te versterken, om zo de zone tot een visitekaartje van Oost-Nederland te maken. Binnen het programma gaat het om de samenhang, maar ook de wisselwerking tussen de economische kansen van de regio, bereikbaarheid van de regio en de kwaliteit van de leefomgeving.

09

Advies commissie m.e.r. en inrichting planproces tot en met 2009

Voor een doorstart van de militaire vliegbasis Twenthe naar een regionale burgerluchthaven Twente zijn verschillende besluiten noodzakelijk, zoals een streekplanwijziging, een luchthavenbesluit en bestemmingsplanwijzigingen. Voor dergelijke besluiten is een milieueffectrapportage een voorwaarde.

Provinciale Staten hebben in december 2006 de startnotitie vastgesteld. Mede op grond van de inspraakreacties is toen besloten dat in de milieueffectrapportage de voorgenomen activiteiten met mogelijk aanzienlijke milieugevolgen onderzocht moeten worden. In de maatschappelijke kosten-baten-analyse (MKBA) zouden tevens de economische gevolgen van een alternatief zonder luchtvaart onderzocht moeten worden.

Advies Commissie m.e.r

De Commissie m.e.r. heeft op 24 mei 2007 advies uitgebracht. Het advies van de Commissie m.e.r. is verwerkt in het voorstel voor de door Provinciale Staten vast te stellen Richtlijnen voor de milieueffectrapportage. Provinciale Staten hebben het voorstel in juni 2007 besproken en ook de Richtlijnen vastgesteld.

Kernpunt in veel reacties én het advies van de Commissie m.e.r. was de behoefte aan een andere aanpak dan in de startnotitie was voorzien. De gemeente Enschede en de provincie Overijssel hebben na overweging van de zienswijzen en de adviezen besloten tot een aanpak waarbij meer aandacht komt voor de integrale gebiedsontwikkeling in een samenwerking tussen de drie betrokken overheden (Rijk, gemeente en provincie). Daartoe moest een open planproces worden georganiseerd dat meer ruimte biedt voor interactie met betrokken ondernemers, burgers en belangengroepen. Naast realistische vliegveldopties moest ook een realistisch alternatief zonder commerciële luchtvaart worden onderzocht en afgewogen, gericht op een duurzamer en economisch sterker Twente.

Op grond van hun verantwoordelijkheid voor het vaststellen van de richtlijnen voor de m.e.r. hebben Provinciale Staten het volgende besloten:

- In de eerste fase van de m.e.r. worden alternatieven met en zonder luchtvaart vergeleken.
- Daarna volgt een maatschappelijk debat, afweging en besluitvorming over de vraag welke alternatieven/varianten verder uitgewerkt moeten worden.
- In de tweede fase van de m.e.r. worden op detailniveau de geselecteerde alternatieven/varianten nader vergeleken.

Eerste fase globale milieubeoordeling

In mei 2008 zijn de milieueffecten in beeld gebracht van de modellen die zijn geschetst: modellen met burgerluchtvaart, en modellen zonder burgerluchtvaart. Uiteindelijk mondt het proces uit in een voorstel voor een structuurvisie die Provinciale Staten moeten vaststellen. Bij onderbouwing van de structuurvisie behoort een plan-m.e.r. De globale beoordeling van de milieueffecten bij de keuze voor de modellen die nu verder uitgewerkt gaan worden, behoort daarmee tot de onderbouwing van de uiteindelijke keuze.



Vanaf 2005 zijn diverse maatschappelijke organisaties in de regio Twente betrokken bij discussies en voorstellen tot invulling van het luchthavengebied. Zo'n dertig organisaties zijn vertegenwoordigd in het Maatschappelijk Platform.

Het gaat hierbij om voor- en tegenstanders van een luchthavenvariant. Het gaat om vertegenwoordigers van natuur en milieuorganisaties, georganiseerd bedrijfsleven en bewonersorganisaties uit Enschede en omliggende gemeenten.

T-Xchange model

Tijdens de bijeenkomst van het Maatschappelijk Platform in mei 2007 riepen de bestuurders de deelnemers op om invulling te geven aan een alternatieve gebiedsontwikkeling van Luchthaven Twente. In overleg met de deelnemende maatschappelijke organisaties is hiertoe een participatieproces opgezet. Een professionele werkwijze voor het participatieproces is gevonden in de methodiek van T-Xchange en Grontmij. Een interactief en participierend ontwerpproces, waarbij op een zeer gestructureerde wijze een aantal stadia is doorlopen. Alles heeft plaats gevonden in het 'virtual lab' van T-Xchange aan de Universiteit Twente.

Met het uitwisselen van argumenten en belangen, het opbouwen van scenario's en daarna met 'serious gaming' (dat is het afwegen van de verschillende scenario's ten opzichte van de gedeelde belangen), is toegewerkt naar innovatievarianten van een gebiedsontwikkeling zonder luchthaven. De procesbegeleiding en eindverantwoordelijkheid lagen bij de VTM.

De 'Serious game' die nu gereed is voor het ontwerp van een alternatieve gebiedsontwikkeling voor luchthaven Twente en omgeving is mede door de betrokkenen zelf ontworpen en in samenspraak met experts van VTM en Grontmij gefundeerd naar effecten op het gebied van economie, natuur en landschap en woon- en leefklimaat.

De laatste spelsessie bij T-Xchange is afgesloten met een gemeenschappelijk model. Alle deelnemende partijen hebben aangegeven dat zij zich met hun eigen plannen konden vinden in de ruimtelijke structuur van het model. Tevens is het vertrouwen uitgesproken in het optimaliseren van het model door VTM.

Parallele processen

Het beschreven maatschappelijke proces heeft parallel gelopen aan de ontwikkeling van de scenario's voor de gebiedsontwikkeling die vanuit de VTM zijn aangestuurd en vervolgens opgetekend door bureau De Zwarte Hond. De Zwarte Hond heeft tussentijds input gekregen vanuit het maatschappelijke proces.

Stichting Alternatieven Vliegveld Twente (SAVT) heeft een denktank opgericht met de vraag na te denken over een haalbare commerciële invulling van het gebied. Daar is de visie 'De Twentse Basis' uit ontstaan, met een bijzondere combinatie van zorgfuncties, wellness en kleinschalige woningbouw in relatie tot de inrichting en het beheer van het gehele gebied. Het kenniscentrum Triple E heeft van SAVT de opdracht gekregen deze visie uit te werken naar een businessplan. De visie is als input gebruikt voor de 'Serious gaming' en verwerkt in het daaruit voortgekomen model T-Xchange. Een bijzondere positie tijdens dit proces was weggelegd voor waterschap Regge & Dinkel als publiekrechtelijk lichaam. Vanwege hun waardevolle inbreng en verantwoordelijkheid voor de bekenstructuur wordt ingezet op intensiever contact met het waterschap.

De deelnemende organisaties hebben veel kennis en inzicht ingebracht die is benut voor de opbouw van de meeste afwegingsmodellen. Het gezamenlijk ontwikkelde model bij T-Xchange is door experts geoptimaliseerd en meegenomen in de afweging van VTM om te komen tot twee vlekkenplannen.





In februari 2008 zijn de vier werkmodellen van de VTM gepresenteerd. Het gaat daarbij om de modellen 'Twente Eco Park', 'Twente Resort Park', 'Twente Air Park', en 'Twente Airport'. Deze modellen zijn besproken met de stakeholders van de VTM, te weten het Gemeenschappelijk Ontwikkelingsbedrijf (GOB) van het Rijk, de provincie Overijssel en de gemeente Enschede. Ook zijn de modellen voorgelegd aan de zogenaamde HOLD-gemeenten (Hengelo, Oldenzaal, Losser en Dinkelland) en het waterschap Regge & Dinkel.

De reacties van deze organen hebben geleid tot wijzigingen zonder daarbij het karakter van de modellen aan te tasten. We hebben het hier over de geactualiseerde en geoptimaliseerde modellen 1b, 2b, 3b en 4b. Daarnaast is er door de maatschappelijke organisaties het T-Xchangemodel ontwikkeld.

Model 1: Twente Eco Park

In Model 1: Twente Eco Park (afbeelding pag. 118) is een landschappelijke drager, aangelegd ten behoeve van een groen-blauw-raamwerk. In deze zone worden twee beken aangelegd die aantakken op de historische bekenstructuur en beken met elkaar verbinden.

Aan beide zijden van de twee beken ontstaat een nieuw landschap met wisselend open plekken met heide, bossen en natte gebieden, zodat er diverse flora en fauna kan ontstaan. Deze groenblauwe zone is slechts toegankelijk voor wandelaars, fietsers en ruiters.

De bestaande infrastructuur, de landingsbanen, taxibanen, wegen en paden worden gedeeltelijk gesloopt en zijn gedeeltelijk onderhevig aan natuurlijk verval. De gevels van de bunkers worden niet meer onderhouden en krijgen met de tijd een groene, mosachtige uitstraling. In de shelters is er ruimte voor een groot vleermuizenreservaat. Dit reservaat ligt midden in de groene zone en is onderdeel van een publieke routing door het park. De overige delen van het gebied aan weerszijden van de groenblauwe zone worden elk apart ontsloten voor gemotoriseerd verkeer.

In het noordoosten komt een groot uitvaartcentrum met urnenwanden die op natuurlijke wijze geïntegreerd zijn in het landschap. Gezien de verkeersbewegingen die deze functie genereert, is er gekozen om het centrum zo dicht mogelijk bij een regionale weg te plaatsen. Het uitvaartcentrum zal worden ontsloten via de A1 langs Hanzepoort ten zuiden van Oldenzaal.

Via de Noordergrensweg komen bezoekers op hun bestemming.

Door dezelfde route wordt het gebied aan de noordkant ontsloten. Het programma bestaat hier uit vakantiebungalows, de R&D kenniscampus en exclusieve vakantiehuizen.

Hiervoor worden geen nieuwe primaire wegen aangelegd, maar wordt gebruik gemaakt van de bestaande wegen en taxibanen van het vliegveld. Een gedeelte van de landingsbaan wordt hergebruikt voor het landschapshotel. Zo ontstaat er een monumentale 'oprijlaan' van 600 meter die met de juiste inrichting een landgoedachtige allure krijgt.

Aan de zuidzijde van het projectgebied is ruimte gemaakt voor een groot agrarisch bedrijf, een camping bij de boer, exclusieve bungalows en een multifunctioneel evenemententerrein, met de bestaande hangars. De zuidzijde wordt ontsloten via de Oude Deventerweg of de Vliegveldstraat en de Weerseloseweg en vormt daarmee een verbinding met de A1.

Model 1 B

In dit model (afbeelding pag. 119) zijn enkele aanpassingen op model 1 gedaan, waarbij echter de contouren van het basismodel 1 zijn gehandhaafd. Het groenblauwe raamwerk blijft de ruimtelijke drager en is op onderdelen versterkt door het vergroten van het aandeel nieuwe natuur. Dit op aanraden van het waterschap om meer ruimte te nemen rond de beeklopen. Het terrein voor het uitvaartcentrum is verkleind waardoor een bredere natuurzone ontwikkeld kan worden aan de noordzijde, een versterking van het natte gebied van de ecologische hoofdstructuur. Ten behoeve van de besparing van sloopkosten is een groter deel van de landingsbaan gehandhaafd.

Enkele programma's zijn gewijzigd. De vakantiewoningen in het noordelijke gebied hebben plaatsgemaakt voor een paardenwoning. Slechts een beperkt deel van de vakantiewoningen is gehandhaafd, als exclusieve vakantiewoningen. Het natuur- en onderzoekscentrum is vervangen door een vergroot Research en Development gebied. Hier is ook ruimte voor een als kansrijk gezien regionaal oefencentrum voor de brandweer.

Model 2: Twente Resort Park

Net zoals in Model 1 is de basis van het planconcept in Model 2: Twente Resort Park (afbeelding pag. 120) een

landschappelijke drager met beken en nieuwe natuur. In deze zone worden twee beken aangelegd die aantakken op de historische bekenstructuur en beken met elkaar verbinden. Tussen de twee beken ontstaat een nieuw landschap met wisselend open landschappen met natte heide, afgewisseld met bossen zodat er diverse flora en fauna kan ontstaan. Slechts de randen van deze groenblauwe zone zijn met de auto te bereiken. Het gebied is bestemd voor ruiters, wandelaars en fietsers.

De bestaande infrastructuur (landingsbanen, taxibanen, wegen en paden) wordt gedeeltelijk gesloopt en gedeeltelijk ingezet voor het ontsluiten van het nieuwe programma dat aan weerszijden van het groenblauwe raamwerk komt te liggen. De bunkers die midden in het nieuwe natuurgebied liggen krijgen in loop der tijd 'groene jassen' en worden een natuurlijk onderdeel van het gebied zonder dat ze hun oorspronkelijke identiteit verliezen.

In tegenstelling tot Model 1, waar de nadruk ligt op extensieve natuurbeleving met een zo min mogelijk fysiek programma, is in Model 2 gezocht naar een combinatie van functies met bovenregionale betekenis voor het gebied. Zo is een vakantiepark gepland in de noordoosthoek van het projectgebied, ontsloten via de A1 en langs Hanzepoort.

Aan de zuidkant komt een grote paarden woonwijk gecombineerd met sportfuncties, retail en leisure. Deze lifestyle woningen vervullen de groeiende wens van mensen die in de directe omgeving van hun paard willen wonen en recreëren. De bestaande shelters worden als paardenstallen gebruikt.

Het paardenhotel aan de oostzijde van het projectgebied is een moderne hoeve, bestaande uit een complex met stallen en verblijfruimtes. Hier kunnen mensen voor een korte of langere periode verblijven en genieten van het natuurschoon.

De westzijde is ontsloten via de Weerseloseweg. Hier komt een campus met diverse gezondheidsfuncties in een 'care en cure' concept. Het Twente Resort Park is goed bereikbaar en ligt tevens zeer aantrekkelijk ten opzichte van de nieuwe natuur. Deze ligt binnen handbereik voor mensen die behoefte hebben aan het bereiken van een medische ingreep. In de bunkers kan geparkeerd worden zodat de natuurlijke uitstraling van het gebied zoveel mogelijk intact blijft.

Model 2 B

Met behoud van het groenblauwe casco door het middengebied – zoals model 2 aangeeft – zijn op

onderdelen aanpassingen in de programmatische invulling gedaan (afbeelding pag. 121).

Het vakantiepark in de noordoostelijke hoek is verkleind, waardoor een bredere natuurzone ontwikkeld kan worden in samenhang met de natte natuur in het aangrenzende deel van de ecologische hoofdstructuur. Het resterende deel is aangemerkt voor exclusievere vakantie woningen.

De 'care en cure' campus is in omvang gelijk gebleven doch minder extensief ingepast in het gebied. Aan het Oostelijk deel/ Oostkamp is een centrum toegevoegd bestaand uit een brandweer oefencomplex, sport en evenementen faciliteiten. Aan de zuidzijde is een zweefvliegbaan ingepast.

Model 3: Twente Air Park

In Model 3 (afbeelding pag. 122) blijft het vliegveld gehandhaafd op basis van het principe van General Aviation (GA), luchtvaart gebaseerd op kleine vliegtuigen voor zowel zakelijk als privé gebruik. Omdat GA vliegvelden slechts toegankelijk zijn voor kleinere vliegtuigen kunnen de landingsbanen korter zijn dan bij de burgerluchtvaart. Daarnaast wordt er op GA vliegvelden gemiddeld veel minder geluid veroorzaakt.

Mits er rekening wordt gehouden met een aantal internationale regels voor veiligheid, zoals de afstand van de landingsbaan tot de dichtstbijzijnde gebouwen ontstaan bijzondere ruimtes voor woon- en werkfuncties die direct aan de landingsbaan liggen.

Langs de taxibaan tegenover Oostkamp komt een Fly In Community voor mensen die een vliegtuig bezitten en die graag zowel zakelijk als privé mobiel willen zijn. Deze doelgroep woont het liefst zo dicht mogelijk bij een landingsbaan en wil zich snel en efficiënt met een privé vliegtuig kunnen voortbewegen. Aan het eind van de rit wordt het vliegtuig in een garage bij het huis geparkeerd.

In de Verenigde Staten is deze bijzondere woonvorm al langer realiteit en sinds kort zijn er enkele ontwikkelingen in Europa. Twente Airpark Fly In Community zou de eerste woonwijk in Nederland (en Noordwest-Europa) zijn die gebaseerd is op dit principe. Langs de landingsbaan en in het middengebied worden exclusieve golf faciliteiten gerealiseerd ten behoeve van de huizenbezitters. Het Golf Resort bestaat uit een aantal villa's dat direct aan de eigen green ligt.

Een paarden woonwijk met de daarbij behorende voorzieningen is gepland aan de oostzijde van



het plangebied. In deze wijk komen diverse woningtypologieën, variërend van grote vrijstaande huizen tot collectieve stalappartementen, hoes- en hofwoningen. Alle bewoners in deze wijk hebben één gemeenschappelijke deler: wonen met het paard in een landelijke omgeving.

Naast een aantal bijzondere woonvormen is een zone gereserveerd voor kleinschalige bedrijvigheid. De strip ligt aan de oude taxibaan, tegenover de zuidingang. Aan het eind van deze strip komt een Fly In Hotel, een vijfsterrenhotel met diverse voorzieningen voor zakelijk gebruik.

Model 3B

Met de aanleg en het beheer van het vliegveld is nieuwe droge natuur ontstaan aan de zuidoostzijde van de landingsbaan. In tegenstelling tot de andere modellen wordt in dit model (afbeelding pag. 123) niet gezocht naar het herstel van beekstructuren, maar worden de bestaande droge natuurwaarden gehandhaafd. Daartoe vervallen ook de golfwoningen in het middengebied. Ondanks het feit dat voor de General Aviation – zoals ook in dit model 3 A gehanteerd – niet de gehele bestaande landingsbaan nodig is, worden de niet-gebruikte delen van de landingbaan niet gesloopt. Dit bespaart sloopkosten en houdt opties tot opschaling van deze waardevolle infrastructuur open.

Aan de noordzijde van de landingsbaan worden de programma's wonen en sportresort uit model 3 ingeruild voor platformgebonden bedrijvigheid en Research en Development.

Het evenemententerrein nabij Oostkamp wordt uitgebreid met mogelijkheden voor een sportcomplex en brandweer-oefencentrum.

Model 4: Twente Airport

In dit model (afbeelding pag. 124) is onderzocht hoe een internationaal vliegveld voor burgerluchtvaart kan opereren in een gebied naast de ecologische hoofdstructuur. Ofwel: hoe kan de integratie tussen vliegveld en natuur tot stand komen?

Uitgangspunt is niet de natuur met de komst van een nieuw internationaal vliegveld zo min mogelijk te storen, maar juist nieuwe natuur mogelijk te maken door een compact vliegveld te realiseren dat gebruik maakt van bestaande infrastructuur en vastgoed.

Om dit compacte en bovendien goed bereikbare vliegveld te realiseren, is gezocht naar een nieuwe

locatie voor de toekomstige terminal. De noordzijde van de locatie ligt gunstig ten opzichte van de regionale verbindingen en is hierdoor beter te bereiken via de bestaande infrastructuur dan de zuidzijde. Aan de noordzijde is daarnaast voldoende ruimte voor parkeervoorzieningen op het maaiveld. De ruimten die voor parkeren en bedrijven zijn gereserveerd, zijn onderling uitwisselbaar.

De focus hier ligt op een passagiersgericht vliegveld. Dit houdt in dat de benodigde inkomsten, naast de opbrengsten van het parkeren, gegenereerd zullen worden binnen de terminal, bijvoorbeeld door horeca. Omdat het vliegveld minder afhankelijk is van inkomsten van bedrijventerreinen die het klassieke beeld van vele huidige luchthavens bepalen, zal het compacte vliegveld met een verkleind bedrijventerrein voor platformgebonden bedrijvigheid in het landschap kunnen worden ingepast. Regionale bedrijvigheid rond het vliegveld vindt plaats op bestaande en te ontwikkelen terreinen rond de regionale hoofdinfrastructuur.

Door bestaande wegen te upgraden, gebruik te maken van bestaand vastgoed voor cargo afhandeling en een compacte structuur te realiseren tussen de Weerselose Weg en de N733 kan het doel gerealiseerd worden: de ene helft wordt een utilitaire strip en de andere helft wordt nieuwe natuur.

In Oostkamp, dat nu midden in een natuurgebied ligt, komt een evenemententerrein waarbij gebruik wordt gemaakt van bestaande hangars, hekwerken en infrastructuur. Met minimale middelen kunnen bijzondere voorzieningen worden gecreëerd voor festivals, happenings en culturele activiteiten.

Model 4 B

In dit aangepaste model (afbeelding pag. 125) zijn de commerciële dienstverlenende functies meer gebundeld bij de terminal aan de noordzijde van de landingsbaan. Tevens zijn de bouwmassa's ter plaatse geïntensiveerd. De airsite is verbreed zodat een inpassing van de zweefvliegbaan mogelijk wordt. In aansluiting op het evenemententerrein op Oostkamp is een uitbreiding voorzien voor een brandweeroefencentrum. De koppeling biedt mogelijkheden tot uitwisseling en medegebruik van de wederzijdse faciliteiten. Gezien de uitkomst van de marktorientatie is in aansluiting daarop tevens de inpassing voorzien van een terrein voor commerciële leisure. Voor een groeimodel van General Aviation naar een zakelijke luchthaven met een bepaalde segmentering aan bedrijvigheid (nabij de startbaan



en verder af gelegen), is het nodig de noodzakelijke ruimtelijke reserveringen in beeld te houden.

Model 5: T-Xchange

Dit model (afbeelding pag. 126) biedt een alternatief zonder luchthaven, waarbij een groen-blauw raamwerk drager is. Het groen-blauwe raamwerk is daarbij niet één gebundelde zone, maar een raamwerk met herstel van de historische beekstructuren waaromheen zich nieuwe natuur ontwikkelt. Daarbij liggen vijf belangrijke uitgangspunten ten grondslag aan dit model:

- De hoofdstartbaan zal zoveel mogelijk behouden moeten worden ten behoeve van cultureel erfgoed en om onnodige sloopkosten te vermijden.
- Zoveel mogelijk bestaande bebouwing en infrastructuur zal intact worden gehouden en hergebruikt.
- Waar mogelijk wordt rekening gehouden met bestaand groen. Dit houdt in dat nieuwe bebouwing hierop aangepast zal moeten worden.
- In het groenblauwe casco zullen routes worden gemaakt voor voetgangers, fietsers en ruiters.
- Nieuw te creëren werkgelegenheid dient niet ten koste te gaan van bestaande werkgelegenheid in de regio.

012

Prestaties van de modellen en multi-criteria analyse

Het concept van Model T-Xchange is het herstellen van de historische bekenstructuur. Op het vliegveldterrein komen drie nieuwe beken, elk met een brede groene zone. Deze structuur wordt het groen-blauwe casco genoemd. In de overige gebieden tussen deze beekzones ontstaan ruimtes voor nieuwe functies.

Het model T-Xchange is een combinatie van agrarische bedrijvigheid, recreatie en diverse zorgfuncties - ontleend aan het 'care en cure' concept - gelegen in een groen landschap. In het westelijke en zuidelijke gedeelte van het plangebied zullen bestaande en nieuwe veehouderijen komen. Deze boerderijen krijgen ook secundaire functies als kijkstallen, kampeervelden en zorgactiviteiten. Ten westen van de melkveehouderij ligt een nieuw recreatief gebied met aandacht voor sport en paardenrecreatie. Het paardencomplex bestaat uit een hippisch centrum, maneges, paardenklinieken, landgoedwinkels, paardenschool, paardenhotel, en dergelijke. Dit sluit aan op de paardenwoning in het Prins Bernhardkamp en op de reeds aanwezige maneges in de directe omgeving. Rondom hangar 11 nabij het deelgebied Oostkamp is een nieuw evenemententerrein ingevuld, dat gebruik maakt van reeds aanwezige bebouwing voor festiviteiten.

Zorg in een groene omgeving

Ten noorden van deze recreatieve voorzieningen liggen klinieken en zorgcentra voor specialistische zorg. Ten zuiden van de recreatieve voorzieningen liggen een exclusief bungalowpark/vakantiewoningen en een zorghotel. Hier kunnen mensen verblijven voor herstel van ontvangen zorg. Dit bungalowpark is aangepast aan minder validen en van zorg herstellende mensen.

Ten westen van de recreatieve voorzieningen liggen hoogwaardige innovatieve bedrijven die vooral zijn gericht op 'zorg' en daarnaast het thema 'duurzaamheid'.

Ten noorden van de zorgcentra liggen onderwijsinstellingen (leerpark/centrum) waar 'zorg' een voorname rol speelt. Deze instellingen kunnen bovendien worden gebruikt voor dagbesteding van gehandicapten.

Ontsluiting

De aansluiting op de Weerseloseweg wordt hersteld en krijgt een vertakking naar de bedrijvigheid ten noordwesten van de hoofdstartbaan. Rondom het luchthaventerrein liggen immers al smalle wegen. Deze worden opgewaardeerd tot volwaardige ontsluitingswegen.

In dit hoofdstuk worden de prestaties van de modellen beschreven op respectievelijk de financiële effecten, de economische effecten en de milieu effecten. Daarna wordt in gegaan op de multi-criteria analyse waarin alle effecten worden gewogen en vergeleken.

12.1 Financiële prestaties

De financiële prestatie van de modellen is beoordeeld aan de hand van de volgende onderdelen:

- Saldo residuele grondwaarde
- Minimale kosten
- Saneringskosten
- Risicoprofiel

Voor alle modellen zijn tentatieve grondexploitaties opgesteld waarin de kosten en opbrengsten in de tijd in beeld zijn gebracht. Het model met dezelfde grondwaarde, maar met minder benodigde kosten/ investeringen is als beter beoordeeld.

Vervolgens is gekeken welke aanvullende saneringskosten nodig zijn, gegeven de locatie van de functies en het type functies. Als laatste is op basis van de hiervoor genoemde resultaten het risicoprofiel per model bepaald.

Op basis van de grondexploitaties vliegveld is de businesscase van VTM i.o. vervolgens verder uitgewerkt.

Uitwerking businesscase

Als basis voor de businesscase dient de ontwikkeling van de ca 469 ha. Rijksgronden bestaande uit:

Vliegveld Twente	ca. 414 ha
Zuidkamp	ca. 43 ha
Prins Bernhardkamp	ca 10 ha
Kamp Overmaat	ca. 1,6 ha

Dit is exclusief de delen die Defensie in gebruik houdt op het Vliegveld en in het Zuidkamp.

12.1.1 Residuele grondwaarde en kosten

Bij het opstellen van de tentatieve grondexploitaties gaat het om opbrengsten van de verschillende programma onderdelen, de waarde van het bestaande vastgoed en subsidies. De benodigde investeringen in sloop, hoofdinfrastructuur, bouw- en woonrijp maken, fondsen, plankosten en tijdelijk beheer zijn aan de kostenkant meegenomen.

De grondexploitaties gaat uit van een exploitatiehorizon van 2030 en hebben daarmee een langlopend karakter. In de meeste modellen wordt gestart met uitgifte van gronden vanaf 2014.

Voor wat betreft de luchthavenontwikkeling (model 4 en 4b) is de waarde van de concessie op PM gesteld (€ 0: kosten en opbrengsten luchthaven) omdat nader onderzoek nodig is om deze waardering met zekerheid te kunnen inschatten.

De modellen 3 en 2b genereren de hoogste residuele grondwaarde (zie figuur 12.1). Deze waarde wordt vooral gegenereerd door de woningbouwfuncties in het gebied. Dit levert meer dan 70% van de opbrengsten. Modellen 1 en 4 scoren het laagst. De verbetering van model 4b ten opzichte van model 4 is te verklaren door toevoeging van brandweerfaciliteiten/ sport- en evenementenfaciliteiten en toevoeging van commerciële leisure aan het programma. De modellen 3b, 4b en T-Xchange genereren vergelijkbare grondwaarden. Ook in het T-Xchange model is de woningbouw een belangrijke opbrengstgenerator. In figuur 12.2 zijn de kosten en opbrengsten per model weergegeven.

De opbrengsten worden in de meeste modellen voor een groot deel gevormd door uitgifte van gronden ten behoeve van woningbouw. (modellen 1, 2, 3, 1b, 2b, 3b, T-Xchange). In de modellen 1, 2, 3, 2b is dit meer dan 70% van de totale inkomsten tot 80% in model 3. Omdat het woningbouwprogramma zo'n groot aandeel vormt, heeft dit speciale aandacht gekregen in de risico analyse.

In de modellen 4 en 4b vormen de uitgifte van gronden bedrijvigheid de belangrijkste inkomst.

In het T-Xchange model vormen de voorzieningen en zorg een belangrijke inkomstenpost, ongeveer een kwart. In alle modellen is uitgegaan van hetzelfde basis bedrag aan subsidies.

Uit de figuur kan ondermeer worden opgemaakt dat de modellen met hogere opbrengsten (meer programma) ook hogere investeringen vergen. Dit komt

doordat hogere opbrengsten worden veroorzaakt door meer programma, waarvoor extra investeringen in vooral bouw- en woonrijp maken nodig zijn.

Als modellen vergelijkbare residuele grondwaarden hebben in de exploitatie, scoort degene met de laagst benodigde investeringen (kosten) het beste. De modellen 4 en 4b hebben het laagste kostenniveau, wat ook komt doordat de concessiewaarde op PM (€ 0) is gesteld. De modellen 3 en 2b vergen de meeste investeringen. Dit wordt vooral veroorzaakt door de extra investeringen in bouw- en woonrijp maken omdat deze modellen ten opzichte van de andere modellen meer programma hebben.

12.1.2 Saneringskosten

De aanvullende saneringskosten voor het vliegveld zijn afhankelijk van de functie en de locatie van deze functie. Vooral in model 4 en 4b wordt uitgegaan van relatief gezien lagere saneringskosten doordat hier meer functies in de bestemming industrie kunnen krijgen. De kosten nemen dus toe naar mate er meer woningbouw of landbouw/natuur in het gebied is gepland (zie figuur 12.3).

12.1.3 Risicoprofiel

Voor de vijf beschreven modellen is het risicoprofiel bepaald aan de hand van de volgende elementen:

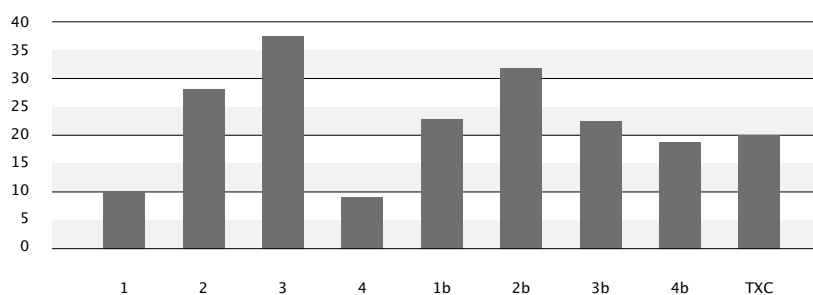
- Resultaat spreidingsrisico's en
- bijzondere gebeurtenissen
- Maximale financieringsbehoefte
- Uitwisselbaarheid van het programma

Spreidingsrisico's en bijzondere gebeurtenissen

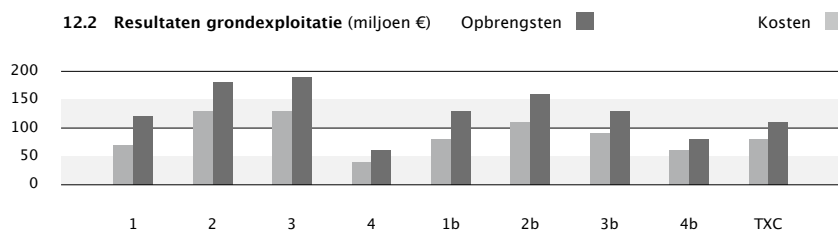
Ten aanzien van de spreidingsrisico's is door een panel van specialisten de bandbreedte geschat waarbinnen de kosten en opbrengsten zich bewegen. De bandbreedtes variëren per onderdeel (kosten/opbrengsten). Uit de analyse kan worden afgeleid dat de risico analyse voor model 3 het minst gunstige resultaat geeft en voor de modellen T-Xchange, 1 en 4 het beste resultaat (zie figuur 12.4).



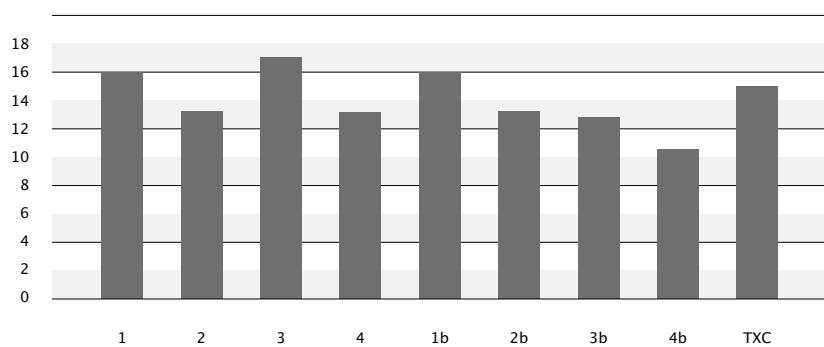
12.1 Netto contante waarde (miljoen €)



12.2 Resultaten grondexploitatie (miljoen €)



12.3 Saneringskosten (miljoen €)



Maximale financieringsbehoefte

De maximale financieringsbehoefte is gebruikt als een indicator van het risicoprofiel van de ontwikkelingsmodellen vliegveld. Met name model 4, 4b en T-Xchange hebben een lagere financieringsbehoefte. Model 3 heeft het hoogste niveau financieringsbehoefte, wat gezien de ambitie (hoeveelheid programma) en de daarmee samenhangende benodigde investeringen verklaarbaar is (zie figuur 12.5)

Uitwisselbaarheid programma

De uitwisselbaarheid van het programma, de mate waarin bepaalde programmaonderdelen kunnen worden gewijzigd/ verplaatst binnen het ruimtelijk concept, zegt iets over de robuustheid van het plan en de onderlinge verdraagzaamheid van de verschillende programmaonderdelen. De modellen 3, 4, 3b, 4b scoren slechter dan de modellen 1 en 1b. Zowel de General Aviation als de commerciële luchtvaart maken de diverse programmaonderdelen relatief specifiek, zowel qua woningbouw in 3, 3b als qua bedrijvigheid in 4, 4b. Model 4b is ten opzichte van model 4 relatief iets verbeterd. Dit heeft te maken met de uitbreiding met enkele programmaonderdelen (commerciële dienstverlening en commerciële leisure).

Overzicht totaal profiel

Op basis van de inventarisaties spreidingsrisico's, bijzondere gebeurtenissen, maximale financieringsbehoefte en uitwisselbaarheid van het programma is vervolgens het totale risicoprofiel in kaart gebracht. De modellen 3 en 3b scoren het laagst op het onderdeel risicoprofiel, gevolgd door de modellen 1b en 4b. Model T-Xchange heeft het beste risicoprofiel.

12.2 Economische effecten

Door Ecorys is gekeken naar de economische effecten van alle modellen. Daarbij zijn twee indicatoren gebruikt, te weten werkgelegenheidseffecten en toegevoegde waarde. Bij directe werkgelegenheid gaat het om direct aan het model gekoppelde werkgelegenheid. Bij indirecte werkgelegenheid gaat het om het effect dat ontstaat doordat andere sectoren profiteren van het model, bijvoorbeeld toeleveranciers.

Een netto effect is een effect dat als gevolg van het project wordt toegevoegd aan het studiegebied. Bruto effecten zijn de effecten die de verschillende programmaonderdelen met zich meebrengen als

ware het opzichzelfstaande projecten. Hierbij wordt geen rekening gehouden met de regio waar de effecten neerslaan en de mogelijke verdringingen bij concurrerende bedrijven of instellingen. Voor de verdere beoordeling (multi-criteria analyse) is gerekend met de netto totale werkgelegenheid. Deze werkgelegenheid is structureel (zie figuur 12.6).

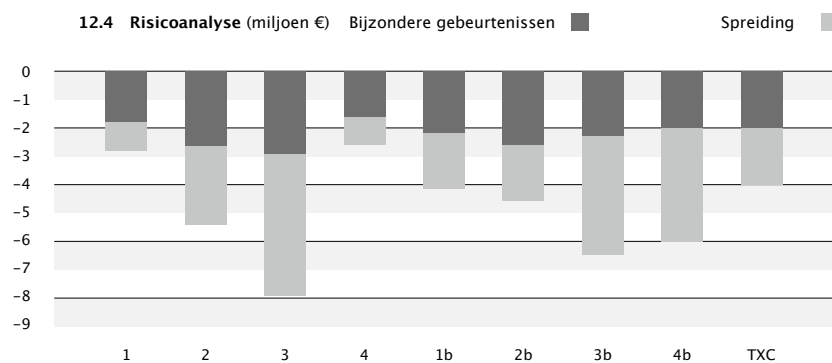
Bij de modellen 4 en 4b is gerekend met 1,2 miljoen passagiers, het aantal dat ook is meegenomen bij de eerder uitgevoerde milieueffectrapportage. Dit aantal is gebaseerd op het marktonderzoek door L.E.K. Consultancy. Daarin is een bandbreedte tussen de 0,9 en 1,6 miljoen passagiers bepaald voor wat betreft de minimaal benodigde passagiersaantallen op drie verschillende breakeven voorwaarden. Het aantal van 1,2 miljoen passagiers is de middelste waarde in deze bandbreedte.

Wat opvalt is dat de modellen 4b en 5(T-Xchange) het best scoren. Ook de modellen 2b, 2 en 4 scoren hier goed. De andere modellen scoren significant minder.

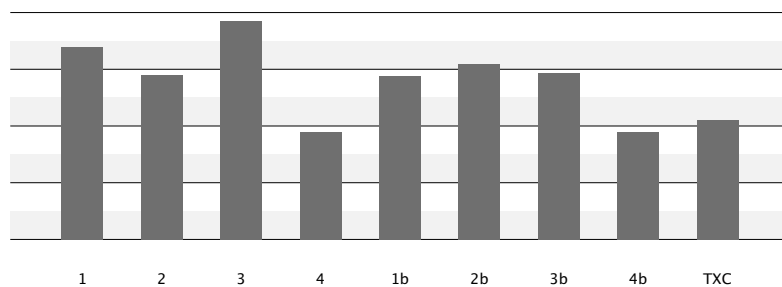
Als er gevarieerd wordt met het aantal passagiers zien we het volgende: bij 0,6 mln passagiers, in plaats van 1,2 mln, blijven de modellen 4(b) en 5(T-Xchange) duidelijk koplopers. Al gaat model 5 dan model 4b voorbij, met 580 en 540 arbeidsplaatsen. Als we gaan rekenen met meer passagiers dan 1,2 mln dan gaat model 4b steeds verder uitlopen op 5. Model 4b genereert 940 arbeidsplaatsen bij 2 mln passagiers en 1580 arbeidsplaatsen bij 4 mln passagiers.

Het andere aspect waar naar gekeken is, is de toegevoegde waarde. Dit is de verkoopwaarde (marktwaarde) minus de inkoopwaarde van dienst of product. Voor toegevoegde waarde is het volgende overzicht gemaakt:

Model	Toegevoegde waarde (miljoen €)	
	Bruto effect	Netto effect
1	24	13
1b	47	12
2	54	23
2b	56	23
3	52	21
3b	53	14
4	85	19
4b	117	29
5 (Tx)	76	29



12.5 Financieringsbehoefte



12.6 Werkgelegenheidseffecten (in fte)

Model	Bruto werkgelegenheid			Netto werkgelegenheid		
	Direct	Indirect	Totaal	Direct	Indirect	Totaal
1	250	290	540	180	80	260
1b	640	330	970	180	60	240
2	900	380	1280	440	60	500
2b	920	380	1300	450	70	520
3	620	420	1040	240	70	310
3b	790	370	1160	210	50	260
4	1100	1150	2250	250	230	480
4b	1540	1290	2830	430	250	680
5 (Tx)	1210	440	1650	520	60	580

Hier valt op dat wederom de modellen 4b en 5 (T-Xchange) het best scoren. Hierna volgen de modellen 2b, 2 en 3. De andere modellen scoren significant minder. Als we hier gaan variëren met het aantal passagiers dan zien we eenzelfde effect als bij werkgelegenheid.

Als we deze twee indicatoren bekijken dan is het duidelijk dat de modellen 4b en 5(Tx) het best scoren op economische effecten. De modellen 1 en 1b doen het op dit terrein het slechts.

Het volledige rapport is in te zien op de website van VTM: www.vliegwieltwente.nl.

12.3 Milieueffecten

Door Arcadis zijn de milieuaspecten onderzocht voor verkeer, geluid, lucht, externe veiligheid, natuur, landschap & cultuurhistorie, water, bodem, archeologie en ruimtelijke ordening. Deze effecten zijn weergegeven in figuur 12.7.

Daarbij valt ten eerste op dat de oorspronkelijke modellen en de geactualiseerde en geoptimaliseerde modellen slechts zeer marginaal andere scores opleveren, met uitzondering van de stap van 3 naar 3b waar enige verbeteringen optreden.

Over het geheel scoren hier de modellen 1 en 1b het best. Maar ook de modellen 2, 2b en 5 (T-Xchange) doen het goed. De modellen 4 en 4b scoren net onder het gemiddelde, maar de modellen 3 en 3b scoren significant minder.

Het volledige rapport is in te zien op de website van VTM: www.vliegwieltwente.nl

12.4 De multi-criteria analyse

De vraag is vervolgens hoe al deze uitkomsten integraal tegen elkaar worden afgewogen in een zogeheten multi-criteria analyse (MCA).

Met andere woorden, hoe weeg je de drie gebieden waarop de prestaties beoordeeld zijn tegen elkaar af en hoe zwaar tellen binnen deze drie gebieden de indicatoren waarop gemeten is?

Op grond van de visie hebben wij eerst de wegingsfactoren op hoofdpunten bepaald. Omdat economie en duurzaamheid (milieu) nadrukkelijk als strategische doelen in de missie zijn opgenomen, lijkt het logisch deze twee aspecten even zwaar te laten wegen. Het financiële aspect is zeer belangrijk, maar meer voorwaardenscheppend dan doel op zich. Daarom is gekozen voor de volgende hoofdwegingsfactoren:

Economie	40%
Milieu	40%
Financiën	20%

Binnen de financiële effecten analyse is op vier indicatoren gemeten. Het saldo residuele grondwaarde wordt zwaarder gewogen dan de andere indicatoren. Dit levert dan de volgende wegingsfactoren op bij een totaal van 20% voor financiële effecten.

Saldo residuele grondwaarde	8%
Risicoprofiel	4%
Minimale kosten	4%
Saneringskosten	4%
Totaal	20%

Binnen de economische effecten analyse is op twee indicatoren gemeten, te weten werkgelegenheid en toegevoegde waarde. Omdat werkgelegenheid centraal staat in onze visie hebben we besloten dit aspect zwaarder te laten meewegen dan de andere indicator. Overigens correleren beide indicatoren sterk met elkaar.

Werkgelegenheid	25%
Toegevoegde waarde	15%
Totaal	40%



12.7 Milieueffecten

Effecten	Criteria	m1	m1b	m2	m2b	m3	m3b	m4	m4b	m5 tx
Verkeer	Draagvlak	0	0	-1	-1	-2	-1	-2	-2	-2
	Veiligheid	0	0	-1	-1	-2	-1	-2	-2	-2
	Kansen ov	0	0	1	1	1	1	3	3	1
Natuur	Vernietiging	0	0	-1	-1	-3	-2	0	0	0
	Versnippering	2	2	2	2	-1	-1	2	2	1
	Verstoring	-1	-1	-2	-2	-3	-3	-2	-2	-2
	Verdroging	1	1	1	1	-2	-1	0	0	0
Landcult	Landschappelijke waarden	1	1	-1	-1	-2	-2	1	1	1
	Landschapsbeleving	2	2	1	0	-2	-2	-1	-1	1
	Cultuurhistorische waarden	-1	-1	-1	-1	0	0	1	1	0
	Objecten patronen en structuren	-1	-1	-2	-2	0	0	-1	0	1
Water	Verandering	3	3	3	3	0	0	2	2	2
	Doorsnijding	3	3	3	3	0	0	1	1	2
	Afkoppeling	1	1	1	1	-1	-1	-1	-1	-1
	Waterkwaliteit	2	2	2	2	-1	-1	-2	-2	2
	Grondwaterkwantiteit	1	1	1	1	-1	-1	0	0	-1
Bodem	Verontreinigde locaties	2	2	2	2	2	2	1	1	2
	Verontreiniging activiteiten	2	2	2	2	1	1	0	0	2
Archeo	Aantasting vindplaatsen	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1
	Hoge verwachtingswaarde	-2	-2	-2	-2	-2	-2	-1	-1	-1
Ro	Invloed recreatie	3	3	3	3	2	2	1	1	3
	Invloed landbouw	1	1	0	0	0	0	-1	-1	1
	Invloed woonlocaties	2	2	2	2	0	0	2	2	1
Ev	ev luchtvaart	3	3	3	3	-1	0	-2	-1	3
Lucht	Emissies luchtvaart	3	3	3	3	-1	0	-1	-1	3
	Emissies wegverkeer	2	2	0	0	-2	-1	0	0	0
Geluid	Geluid luchtvaart	3	3	3	3	-1	0	-2	-2	3
	Geluid wegverkeer	1	1	0	0	-2	-1	-1	-1	0

Binnen de milieueffecten analyse is op tien indicatoren gemeten. Omdat het vernieuwen en versterken van het karakter van het Lonnekerland centraal staat in onze visie hebben we besloten de aspecten natuur, landschap en cultuurhistorie en water zwaarder te laten meewegen dan de andere indicatoren. Dit levert dan de volgende wegingsfactoren op bij een totaal van 40% voor milieu:

Verkeer	3%
Natuur	7%
Landschap & cultuurhistorie	7%
Water	7%
Bodem	3%
Archeologie	2%
Ruimtelijke ordening	2%
Externe veiligheid	3%
Luchtkwaliteit	3%
Geluid	3%
Totaal	40%

De totale input vanuit de sectorale toetsingen wordt weergegeven in figuur 12.8.

Uitkomsten multi-criteria analyse

In het BIZON model zijn uiteindelijk alle resultaten van deze sectorale scores, gewogen en in één volgorde van totale prestaties weergegeven. Daarbij heeft het best

overall presterende model 100 punten gekregen en het slechtst overall presterende model 0 punten gekregen.

Bij de multi-criteria analyse is een vergelijking met een allround schaatskampioenschap van toepassing. Als je één afstand wint, maar op de andere afstanden niet presteert, word je geen allround schaatskampioen. Dit totaal overzicht is dan als volgt:

	Model	Overall score op een schaal van 0 tot 100
1	Txchange	100
2	4b	91
3	2b	83
4	2	78
5	4	46
6	1b	35
7	1	34
8	3	6
9	3b	0

Model 1 en model 1b scoren goed op de milieueffecten. Maar zowel op financieel, als op economisch gebied scoren deze modellen significant minder, vandaar dat ze in de MCA niet hoog eindigen.

Indien puur op financiële opbrengst gekozen wordt, dan zou van de geoptimaliseerde modellen Model 2B (resort Park) het beste scoren met een ca. € 10 mln. hogere opbrengst. Dit plan kent ook het grootste bouwprogramma en scoort over het geheel milieukundig beter dan het vliegveldmodel (met name op hinder, maar

12.8 Visie VTM en wegingsfactoren

Visie VTM	40%	Milieu Effecten	3% Verkeer // 7% Natuur // 7% Landschap en Cultuur // 7% Water // 3% Bodem // 2% Archeologie // 2% Ruimtelijke Ordening // 3% Extra Veiligheid // 3% Luchtkwaliteit // 3% Geluid
	20%	Financiële prestaties	8% Residuele grondopbrengsten // 4% Risicoprofiel // 4% Minimale kosten // 4% Saneringskosten
	40%	Economische effecten	15% Netto toegevoegde waarde 25% Netto werkgelegenheid



met een slechtere score op het onderdeel landschap en cultuur) maar op economisch gebied minder. Uit de multi-criteria analyse komt het daarom niet naar voren als winnaar.

De modellen 3 en 3b doen het goed en redelijk goed op financieel gebied, maar scoren erg slecht op de milieueffecten. Op economische gebied scoren ze matig. De overall prestatie is daarom in de MCA laag.

De modellen 4 en 4b doen het op economisch gebied goed en ook financieel gezien. Op milieugebied scoren ze onder het gemiddelde, maar doen het binnen het milieugebied in verhouding weer beter op de indicatoren die verband houden met structurele aanpassingen van de omgeving. In totaal komt het als tweede uit de MCA.

Het model 5 (T-Xchange) doet het op alle gebieden goed en heeft daarom het beste 'eindklassering' over alle afstanden.

Door Adecs is ook een gevoeligheidsanalyse op de verschillende indicatoren gedaan. Daarin kun je zien hoe de totale modelscores gaan wijzigen als alleen de wegingsfactor varieert. Voor bijvoorbeeld werkgelegenheid betekent dat dat - naar mate de weging voor werkgelegenheid groter wordt - de verschillen tussen de kopgroep en de achtervolgers steeds groter worden. Met name model 4b gaat steeds beter presteren naar mate werkgelegenheid een hogere wegingsfactor krijgt.

Opgemerkt moet nog worden dat het om een robuust model gaat. De wegingsfactoren zijn logisch en consistent vanuit missie en visie redenerend bepaald, uiteraard voordat de uitkomsten in het MCA werden verwerkt. We hebben echter wel in verband met de robuustheid van het modellen binnen de 40-40-20 verhouding "gespeeld" met de wegingsfactoren. Daarbij bleek dat veranderingen van de wegingsfactoren slechts zeer geringe veranderingen in de totale overall score tot gevolg hadden. De volgorde bleef gelijk en ook het significante verschil tussen de kopgroep 5(T-Xchange), 4b, 2b en 2 en de andere modellen bleef in stand. Alleen bij zeer onrealistische uitgangspunten verandert er wezenlijk iets. Daar moet worden gedacht aan vrijwel de gehele 40% van de milieueffecten toekennen aan één criterium.

Het volledige rapport is in te zien op de website van VTM: www.vliegwieltwente.nl.

De VTM heeft bij oprichting gekozen voor een interactief planproces. Daarbij wordt in een aantal stappen toegewerkt naar een definitieve keuze van het beste plan voor de herontwikkeling van de luchthaven.

Welk plan het beste is wordt bepaald op grond van de bijdrage die dit plan levert aan een economisch sterker en duurzamer Twente en het maatschappelijk draagvlak voor de plannen. De aanpak van de gebiedsontwikkeling en de wijze waarop het keuzeprocess zal worden ingericht is behandeld in de gemeenteraad van Enschede (23 en 25 oktober 2007), de staten van de provincie Overijssel (23 oktober 2007) en in het ambtelijke opdrachtgeverberaad van het Rijk (6 februari, 2008). Bij de besluitvorming is de inzet geweest om bij de uitwerking een model met en een model zonder luchthaven te betrekken.

De keuzes worden gemaakt op basis van de visie op het gebied en de betekenis die de ontwikkeling daarvan kan hebben voor de regio. Deze visie is in dit document verder uitgewerkt. De visie geeft richting aan de weging van de keuzecriteria. Daarbij is ervoor gekozen om de behoeften van de bevolking met betrekking tot ecologische, economische en financiële belangen op een evenwichtige wijze met elkaar in balans te brengen.

Als eerste stap in dit keuzeprocess stelt de VTM voor om op basis van de visie en de uitgevoerde multi-criteria analyse het komende jaar verder te werken met twee vlekkenplannen als kader voor de verdere uitwerking.

De redenen daarvoor zijn:

- De basismodellen zijn gebruikt om in de vorige fase te kunnen rekenen en tekenen aan mogelijke invullingen. Vorm, exacte omvang, inpassing, ontsluiting en ruimtelijke samenhang van deze programma's zijn echter niet op het niveau van een stedenbouwkundig en landschappelijk ontwerp;
- Het kader van de vlekkenplannen geeft richting aan de uitwerking maar biedt de ruimte voor een goed en wervend plan met een robuust landschappelijke raamwerk voor de verdere ontwikkeling (structuurvisie);
- Het vlekkenplan biedt ook ruimte om op basis van marktconsultaties en een grotere betrokkenheid van marktpartijen in de volgende fase de markttechnische haalbaarheid met de daaraan verbonden ruimtelijke, programmatische en financiële condities nader te bepalen.





Vlekkenplan A (afbeelding pag. 127) is gebaseerd op het model dat gemaakt is met de inbreng van maatschappelijke partijen in de T-Xchange sessies. Het maakt dankbaar gebruik van de businesscase opgesteld door de Stichting Alternatieven Vliegveld Twente. In zijn functionele invulling wordt het aanwezige landschap benut. Het onderliggende care & cure programma sluit aan bij één van de sterke sectoren van de Twentse economie. Onder condities kan het goed werkgelegenheid creëren, zowel aan de onderkant als aan de bovenkant van de arbeidsmarkt.

De argumenten voor de uitwerking van dit vlekkenplan zijn verder:

- presteert economisch, ecologisch en financieel het beste over de hele linie;
- scoort goed op hinder door het sluiten van de luchthaven;
- levert een goede bijdrage aan de landschapsbeleving en het herstel van het groen-blauwe raamwerk van Lonnekerland;
- geeft een goede inpassing van de aanwezige verharding en gebouwen;
- geeft een directe (netto) werkgelegenheid van 520 fte (Ecorys);
- kent een goed draagvlak;
- levert een grondopbrengst van € 28,3 mln, exclusief € 13,7 mln. Saneringskosten.

Het vlekkenplan B (afbeelding pag. 128) is gebaseerd op model 4B, een compacte luchthaven in het groen. Ontwikkeling en realisatie van een compacte luchthaven in het groen zal in de praktijk een zaak van lange adem zijn waarbij de gewenste transformatie stap voor stap zal plaatsvinden. Dit model sluit aan bij de wens van veel bewoners om de mogelijkheid tot vliegen vanuit Twente open te houden en bij initiatieven van onder meer de Kamer van Koophandel, Twentse ondernemers en het Innovatienetwerk. Het biedt kansen voor innovatieve bedrijven, bijvoorbeeld in het in Twente sterke M3 cluster (Mechatronica, Materials, Maintenance) die de structuur van de regionale economie kunnen versterken. Dit model scoort als tweede in de uitgevoerde multi-criteria analyse.

De argumenten voor dit model zijn:

- het nationaal luchthavenbeleid is nog niet duidelijk en daarin ook niet de positie van de luchthaven Twente als mogelijke regionale luchthaven in een nationaal systeem en strategische reserve;
- het heeft het grootste bruto werkgelegenheidseffect en toegevoegde waarde bij 1,2 mln. Passagiers;
- het biedt een goede inpassing van cultuurhistorische waarden;
- het biedt de beste kansen voor openbaar vervoer;
- het heeft voldoende scores op landschap, water en natuur ook al levert het handhaven van de hoofdlandingsbaan wel doorsnijding op van waterlopen;
- het heeft een grondopbrengst van € 27,9 mln. exclusief € 10,2 saneringskosten

De geraamde grondopbrengsten van beide vlekkenplannen zijn minder dan de inzet van het Rijk maar sluiten aan bij de samen gedeelde missie van de in de VTM samenwerkende drie overheden en de uitkomsten van het maatschappelijke proces. In dit stadium zijn de berekeningen ook nog gebaseerd op kengetallen en nog niet op uitgewerkte stedenbouwkundige plannen en proefverkavelingen.

Het grootste verschil tussen beide vlekkenplannen is het programma. Vlekkenplan A heeft als drager de care en cure voorzieningen met daarnaast ruimte voor innovatieve (kleinschalige) bedrijvigheid en zakelijke dienstverlening, exclusief wonen en groene/agrarische bestemmingen.

Vlekkenplan B heeft als drager de luchthaven rond de huidige hoofdlandingsbaan met de daarbij behorende infrastructuur en voorzieningen en (platformgebonden) bedrijvigheid. Daarbij is nog een ruime bandbreedte in deze economische functie lopend van de industrial airport tot attractieparken met een (boven)regionale uitstraling. Oostkamp heeft een economische bestemming en biedt ruimte voor evenementen, bedrijvigheid maar ook voor onderzoek, sport en trainingsfaciliteiten waaronder een regionaal brandweercentrum. Ook een evenemententerrein behoort (in beide vlekkenplannen) tot de mogelijkheden.

Deze programmatische dragers bieden kansen voor versterking van de regionale economie in evenwicht met landschappelijke waarden. Aan beide programma's kleven echter in deze verkennende fase nog grote marktrisico's.

In de volgende fase zullen bij de uitwerking van de beide vlekkenplannen de marktconsultaties worden geïntensiveerd en is de inzet meer zekerheid te krijgen over het commitment van marktpartijen bij de ontwikkeling van (delen van het) programma in het gebied. De VTM zal ook initiatieven ontwikkelen om actief ondernemers en instellingen op te sporen en intentioneel te binden aan realisatie van (onderdelen van) de plannen, onder voorbehoud van bestuurlijke vaststelling van de definitieve structuurvisie voor het gebied.

Voor het vlekkenplan A betekent dit onder meer het nader verkennen van kansrijk geachte mogelijkheden om wellness programma te realiseren, overleg met de Twentse zorgaanbieders en verzekeraars over de business case van de Twentse basis, het opsporen van excellente specialisten die zich in Twente willen vestigen met gespecialiseerde klinieken en het nagaan van (inter)nationale initiatieven in de liberaliserende Nederlandse zorgmarkt. Op een heel ander vlak zijn ook initiatiefnemers welkom voor sport en evenementen en voor nieuwe landgoederen en/of zorgboerderijen.

Voor Vlekkenplan B is de primaire inzet om in het debat en de besluitvorming over de nationale luchthavennota een duidelijke uitspraak te krijgen over de positie van de luchthaven Twente in het nationale luchthavensysteem. Wanneer het Rijk zich daarover immers de komende maanden niet duidelijk uitsprekt, bestaat de kans dat deze Rijksinfrastructuur en strategische infrastructuur reserve verloren gaat.

Binnen een dergelijk besluit past de genomen beslissing Twente open te houden voor General Aviation. Daarnaast zal verkend worden met marktpartijen of en zo ja op welke condities een kleinere luchthaven voor regionale jets, zakelijk verkeer en charters mogelijk is. Gezien de geprognosticeerde beperkte rendementen zal nader worden onderzocht of met een combinatie met gebiedsontwikkeling met de juiste functies een marktconforme concessie ontstaat en op welke wijze de fasering het beste kan worden ingericht.

Voor beheersing van de risico's is een noodzakelijke voorwaarde dat de marktkansen verder worden verkend en dat kansrijke concepten met sterke ondernemers zich willen committeren aan de uitwerking en realisatie. Gezien het feit dat vrijwel alle Twentse vastgoedmarkten verzadigd zijn, moeten in beide gevallen vooral niches in de markt worden opgezocht. Daarom zal binnen de vlekkenplannen de nodige ruimte moeten blijven voor nadere invulling en ontwerp. Initiatieven voor tijdelijke gebruik of exploitatie van het terrein of het aanwezige vastgoed moeten passen binnen de beoogde

bestemmingen en kunnen bijdragen aan de gewenste transformatie en verbetering van de cash-flow.

Ook in het vervolgtraject zal de VTM een gestructureerd overleg blijven organiseren met de bij T-Xchange betrokken maatschappelijke groeperingen om hun inbreng in het verdere proces zeker te stellen en gebruik te maken van de opgebouwde netwerken rond de Twentse Basis.

Deze overwegingen leiden tot de volgende adviezen voor het vervolgtraject tot de zomer van 2009. Dan moet gekozen worden voor de definitieve invulling van het gebied in de structuurvisie en de daaraan gekoppelde MER en MKBA.

Advies 1

Stel de visie vast voor de herontwikkeling van vliegveld Twente als kader voor de verdere uitwerking, gebaseerd op de missie: 'Het transformeren van de huidige vliegbasis tot een vliegwiel voor een economisch sterker en duurzamer Twente'.

Advies 2

Weeg de milieueffecten mee voor 40% bij de afweging van de basismodellen, de economische effecten voor 40% en de financiële prestaties voor 20%.

Advies 3

Stel als programmatisch en ruimtelijk kader voor de planuitwerking de twee vlekkenplannen A en B vast met de aangegeven flexibiliteit in de bestemmingen en intensiveer bij de uitwerking de interactie met en betrokkenheid van marktpartijen.

Advies 4

Continueer het overleg en de interactie met maatschappelijke groeperingen bij het opstellen van de structuurvisie.

Advies 5

Tijdelijke (vastgoed)functies die passen binnen de beoogde bestemmingen in de vlekkenplannen A en B kunnen met inzet van artikel 17 WRO voor een periode van maximaal 4 jaren mogelijk worden gemaakt op advies van de VTM en DSOB Gemeente Enschede.



014

Marktbenadering

De minister van Financiën heeft op 17 januari 2007 richting gegeven aan het organiseren van de (her)ontwikkeling van Luchtmachtbasis Twenthe. Hierbij heeft hij onder andere aangegeven de markt te betrekken bij deze (her)ontwikkeling. Die opdracht heeft de VTM dan ook meegekregen. De idee daarbij is zoveel mogelijk de sterke punten van publieke en private partijen te bundelen zodat er een synergie ontstaat in besluitvorming en product.

De VTM heeft daarom een team samengesteld waarbij expertise vanuit de markt en de overheid evenwichtig bij elkaar is gebracht.

Dit rapport is geschreven als eerste stap op weg naar besluitvorming over de uiteindelijke bestemming van de voormalige Luchtmachtbasis Twenthe. Het is niet zo dat daarmee enkel een visie omtrent samenwerking voor de lange termijn ontworpen moet worden. Om de huidige exploitatie lasten – zoals instandhouding van het eigendom, onderhoud en bewaking – zo laag mogelijk te houden, wordt er gezocht tijdelijke exploitanten voor de luchthaven en het daar aanwezige vastgoed. Dat de eindbestemming nog onduidelijk is, maakt deze interim-exploitatie tot een lastige fase.

Korte termijn

Het contracteren van marktpartijen voor de korte termijn geeft zicht op de mogelijkheden die het gebied en het aanwezige vastgoed geven en is daarom van belang voor het opbouwen van vertrouwen in kansrijke ontwikkelingsrichtingen.

Samenwerking dient te worden gezocht met partijen die in staat zijn het terrein en haar gebouwen te exploiteren zonder dat de besluitvorming over de definitieve bestemming wordt doorkruist.

Ook vanuit het oogpunt van beheersing van de cashflow is het essentieel dat de VTM bij de herontwikkeling van het gebied de mogelijkheden die er zijn aangrijpt: voor tijdelijke exploitaties, het versnellen van de ontwikkeling of het doen van deeltransacties (bijvoorbeeld voor de kampen rond het vliegveld). Zolang deze mogelijkheden maar passen in de gewenste ontwikkelingsrichtingen. Bottleneck bij sommige initiatieven is het al dan niet voortbestaan van de luchthaven.

Lange termijn

Voor de lange termijn is het wezenlijk dat als de definitieve besluiten over de gebiedsontwikkeling genomen worden, er voldoende vertrouwen bestaat in de commerciële haalbaarheid van de gebiedsontwikkeling. Daarom is het van belang in een vroeg stadium van de planontwikkeling markt oriëntaties uit te voeren en de meest kansrijke initiatieven te selecteren en te betrekken bij de uitwerking van de plannen.

Binnen de vastgestelde ruimtelijke plannen is het – gegeven de onzekerheid van marktontwikkelingen op middellange termijn en de lange looptijd van de plannen – van belang dat bij de definitieve bestemmingen binnen een bepaalde bandbreedte vrijheden blijven bestaan voor initiatieven vanuit de markt. Deze bandbreedtes worden vastgelegd in de definitieve structuurvisie. Deze structuurvisie zal dan ook richting moeten geven aan de invulling van het gebied, maar op een manier waarbij de randvoorwaarden voldoende houvast bieden voor kwaliteit. Ze mogen niet zo beknellend zijn dat goede initiatieven niet meer kunnen worden ingevuld.





Rapport

Deutsche Version

Ein Schwungrad für Twente

Für eine Stärkung der Wirtschaftskraft und der Nachhaltigkeit der Region Twente



Road A

000000





Vorwort

Seit dem 1. Juni 2007 arbeiten der Staat, die Provinz Overijssel und die Gemeinde Enschede gemeinsam an der Gebietsentwicklung für den Flughafen Twente. Dem zugrunde liegt die Erkenntnis, dass die drei Ebenen nur gemeinsam eine in gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Hinsicht optimale Entwicklung zu erreichen und den sich daraus ergebenden Grundstückswert bestimmen können. Hierzu haben sie auf gemeinsame Kosten und gemeinsames Risiko die Projektorganisation „Vliegwieltwente Maatschappij“ (VTM, Gesellschaft Schwungrad Twente) ins Leben gerufen, die die Gründung der Gebietsentwicklungsgesellschaft vorbereiten soll.

Die VTM untersucht Möglichkeiten zur Gebietsentwicklung mit und ohne Flughafen. Das betreffende Gebiet geht über den ehemaligen Luftwaffenstützpunkt hinaus. Die VTM arbeitet in Absprache mit gesellschaftlichen Organisationen, Unternehmern und anderen Betroffenen, u. a. den umliegenden Gemeinden (Hengelo, Oldenzaal, Losser und Dinkelland) und dem Wasserverband Regge en Dinkel.

Der Auftrag der VTM lautet: **“Umwandlung des derzeitigen Flughafens zu einem Schwungrad für eine stärkere Wirtschaft und mehr Nachhaltigkeit in der Region Twente.”**

Die Geschäftsführung der mit den Vorbereitungen betrauten VTM liegt in Händen von zwei Personen, die dem behördlichen Beratungsorgan Bericht erstatten. Dieses besteht aus Peter den Oudsten und Eric Helder, Bürgermeister bzw. Dezernent der Gemeinde Enschede, Theo Rietkerk, Abgeordneter der Provinz Overijssel, und Edo Arnoldussen, Leiter der Gemeinsamen Entwicklungsgesellschaft (GOB) für die Zentralverwaltung.

Seit dem operativen Start im August 2007 hat die VTM einige Modelle zur Gebietsentwicklung ausgearbeitet und durchgerechnet. Dabei wurde so weit wie möglich von bereits vorliegenden Untersuchungen ausgegangen, nämlich:

- „Kiezen voor kansen“ (Entscheidung für Chancen) (Arcadis) herausgegeben von der Handelskammer Veluwe & Twente, März 2004
- Nieuw perspectief voor Regio Twente, Networkstad Twente en Provincie Overijssel (Eine neue Perspektive für die Region Twente, die Networkstadt Twente und die Provinz Overijssel), März 2004
- Untersuchung über zukünftige Alternativen zum Flughafen (AMC und DHV), im Auftrag der Handelskammer Veluwe & Twente, September 2004
- Landen in het landschap (Landen in der Landschaft), Aktionsplan für die Neuentwicklung des Flughafens Twente und der Umgebung, Gemeinde Enschede, April 2005
- Bericht „Landen in het landschap“ (Landen in der Landschaft), Gemeinde Enschede, September 2005
- Realisierbaarheid der Neuentwicklung des Flughafens Twente, Adecs Airfra, September 2005

- Planungstage „Landen in het landschap“ (Landen in der Landschaft), September 2005
- Luchthaven Twente, een nieuwe economische motor voor de regio (Flughafen Twente, ein neuer Wirtschaftsmotor für die Region), Innovationsplattform Twente, April 2006
- Referenz-Businessplan von Adecs, Juni 2006
- Twente Airport, een visie op de gebiedsontwikkeling (Twente Airport, ein Leitbild für die Gebietsentwicklung), Gemeinde Enschede, September 2006
- Advies lange termijn ontwikkeling Schiphol (Empfehlungen für die Langzeitentwicklung des Flughafens Schiphol), März 2008

Teilweise wurden von der VTM auch ergänzende Untersuchungen unter anderem zu folgenden Themen durchgeführt:

- wirtschaftliche Realisierbarkeit eines Zivilflughafens auf Grundlage des potentiellen Angebots und der operativen Kosten (L.E.K. Consultancy);
- wirtschaftliche Auswirkungen der ursprünglichen Modelle, der optimierten Modelle und des Modells T-Xchange (Ecorys); die Ergebnisse dieser Untersuchung werden in Kapitel 12 beschrieben;
- Umweltauswirkungen der unterschiedlichen Modelle (Arcadis und Adecs Airinfra); die Ergebnisse werden ebenfalls in Kapitel 12 beschrieben;
- finanzielle Auswirkungen der Modelle; siehe Kapitel 12;
- Multikriterienanalyse (BIZON) von Adecs, in der die verschiedenen sektoralen Studien integriert und miteinander verglichen werden.

Die vollständigen Berichte, mit Ausnahme der marktbeeinflussenden Informationen, sind auf www.vliegwieltwente.nl verfügbar.

In diesem Bericht haben wir die Empfehlung für den festzustellenden raumplanerischen und programmatischen Rahmen für die weitere Ausarbeitung der Pläne in Form zweier unterschiedlicher Lagepläne – einer mit und einer ohne Flughafen – untermauert.

*Peter Kuenzli, Leo Kramer
Juni, 2008*



01

Einleitung

1.1 Hintergründe

Twente ist eine vielseitige, zukunftssträchtige und starke Region mit einer starken eigenen Kultur und einer malerischen Landschaft, die die miteinander vernetzten Städte umgibt. Was die Wirtschaftskraft angeht, steht die Region innerhalb der Niederlande an vierter Stelle. In der regionalen Wirtschaft spielt die industrielle und handwerkliche Geschichte eine wichtige Rolle. Moderne Industriebetriebe und die Bauwirtschaft sind bis heute wichtige Arbeitgeber. Durch ihre Innovationsstärke und ihre führenden Marktpositionen sind sie in einigen Fällen bis weit über die Grenzen hinaus bekannt. Twente verfügt außerdem über ein besonders starkes Unternehmensnetzwerk in den Bereichen Technologie, Wissen und Innovation. Hier konnten sich neue Dienstleistungsformen und eine ganze Reihe von Einrichtungen entwickeln. Der Bau der A1 und die Gründung der Universität bedeuteten für die Entwicklung der Region Twente einen starken Impuls.

Über einige leistungsstarke Ost-West-Verbindungen wie die A1 und die Verbindung mit Berlin ist Twente an nationale und europäische Agglomerationen angebunden. Die städtische Raumstruktur wird immer ausgeprägter und klarer erkennbar. An den Standorten entlang der Hauptinfrastruktur (A1, A35, Bahnlinien, Wasserstraßen) entsteht neue Dynamik. Im Gegenzug verstärkt diese Hauptinfrastruktur auch den räumlichen und wirtschaftlichen Zusammenhang zwischen diesen Standorten.

Meilensteine

Unter anderem durch effiziente Vereinbarungen zwischen den Behörden werden sich in den kommenden Jahren einige wichtige Meilensteine entwickeln, die der Region Twente neue Impulse verleihen. Beispiele hierfür sind das „Hart van Zuid“ u. a. mit dem Twenter WTC und dem Hauptbahnhof, der Wissenspark bei der Universität Twente (UT), die Gebietsentwicklung



des Flughafens, der Businesspark XL, das „Waterrijk Almelo“ und die Sanierung der Innenstädte mit ihren Bahnhofsbereichen. Dabei ist es für Twente von erheblicher Bedeutung, dass die räumlichen, programmatischen und infrastrukturellen Beziehungen zwischen diesen Projekten in den nächsten Jahren nachhaltig gestärkt werden. Hiermit kann Twente Multiplikatoreffekte erzielen, neue Investitionen anregen und eine erhebliche Wertsteigerung für die Standorte realisieren.

Um eine zukunftssträngige und ausgeglichene Entwicklung der Region zu gewährleisten, müssen Qualität und Erreichbarkeit gleichermaßen entwickelt werden. Mit der Qualitätssteigerung von Einrichtungen, Wissensinfrastruktur, Landschaft und Wohnklima wird der sogenannte Standortwert gesteigert. Die Optimierung der Erreichbarkeit durch bessere, häufigere und zuverlässigere Verbindungen oder durch neue oder verbesserte Transportarten erhöht den sogenannten Knotenwert.

Die großen Städte in Twente kämpfen jedoch noch immer mit sozioökonomischen Defiziten. Noch immer zieht viel Talent aus der Region weg. Es ist in den letzten Jahren trotz großer Bemühungen nicht in ausreichendem Maße gelungen, Investitionen von außerhalb anzuziehen. Mit der Innovationsroute, der Agenda von Twente, der Agenda für die raumordnerische Entwicklung und kommunalen Initiativen zur Stärkung der sozialökonomischen Struktur will Twente versuchen, sich zu einer starken Region innerhalb des Landesteils zu entwickeln.

Der Abzug des Militärs vom Luftwaffenstützpunkt Twente bedeutete in erster Linie einen großen Verlust, allein schon aufgrund des Wegfalls zahlreicher Stellen (1100 direkte Arbeitsplätze). Dass dieses Gelände nun für eine Neuentwicklung zur Verfügung steht, ist allerdings auch eine große Chance für die Region. Eine Chance zur Stärkung der regionalen Wirtschaft, der landschaftlichen Qualitäten und der Zugänglichkeit des Gebietes für Besucher und Bewohner der Netzwerkstädte.

Eigener Charakter

In Anbetracht der einzigartigen und zentralen Lage in der Region Twentes und der in dem Gebiet vorhandenen Werte muss die Gebietsentwicklung für den Flughafen einen Mehrwert für die ganze Region haben.

Die Pläne für das Gebiet müssen solide städtebauliche und landschaftliche Rahmenbedingungen für einen Raumbedarf bieten, der nicht immer im Voraus

eingeschätzt werden kann. Zugleich müssen diese Entwicklungen aber auch zum einzigartigen Charakter des Lonnekerlands passen. Das Lonnekerland in seiner heutigen Form entstand ab Ende des 19. Jahrhunderts. Damals wurden im ursprünglichen Ödland an den Flanken des Lonnekerbergs verschiedene neue räumliche und funktionelle Enklaven gegründet, nämlich die Landgüter 't Holthuis, Oosterveld und Hof Espelo, aber auch das Wasserentnahmegebiet, der Flughafen und Zuidkamp. Ungeachtet der zukünftigen Bestimmung des Luftwaffenstützpunkts betrachten wir diese Struktur und den großen Kontrast zwischen der kleinmaßstäbigen Landschaft und den großen Startbahnen als wertvolles Element für jede Form von Raumplanung.

Eine wohlüberlegte Entwicklungsstrategie ist dem Wohn- und Niederlassungsklima in Twente zuträglich; sie kommt Anwohnern, Unternehmern und Organisationen zugute und sorgt für neue Impulse von außen, die die Gegend gut gebrauchen kann.

Da sich nahezu alle (Immobilien-)Märkte im Gleichgewicht befinden oder sogar ein Überangebot aufweisen kommt es nun darauf an, ein erneutes durchschnittliches Bauprogramm zu vermeiden. Schließlich ist einem stärkeren Twente nichts daran gelegen, dieses herrliche Gebiet einfach vollzubauen. Vielmehr geht es darum, wirtschaftlicher Funktionen, spezielle Wohnumfelder und Einrichtungen zu ermöglichen, die gerade dort, in einer natürlichen Umgebung oder aufgrund der Anwesenheit eines funktionierenden Flughafens gedeihen können. Andere Unternehmungen können am Besten in den bestehenden Industriegebieten in Twente oder an den bereits vorhandenen staatlichen Infrastruktureinrichtungen angesiedelt werden.

Die zielgerichtete Entwicklung neuer und attraktiver Wirtschafts- und Wohnumfelder in Marktnischen kann Märkte in der Region in Bewegung bringen und Investitionen von außen anziehen. Investitionen, die dem Wohlstand und dem Gemeinwohl in Twente auch auf lange Sicht zuträglich sind.

Gut erreichbar

Die Menschen von heute sind mobil und möchten das auch bleiben. Die Erreichbarkeit ist im 21. Jahrhundert ein wesentlicher Standortfaktor. Deshalb müssen wir äußerst sorgfältig mit den vorhandenen Einrichtungen des Flugplatzes umgehen und dabei die Möglichkeiten der A1 und der Schienenverbindungen berücksichtigen.

Die Erreichbarkeit spielt auch auf einer anderen Ebene eine Rolle. Während der militärischen Nutzung war die Enklave für die Bewohner der umliegenden Städte und für Touristen nicht zugänglich. Die Neuentwicklung des Flugplatzes bietet Möglichkeiten, die Netzwerke für Fußgänger, Radfahrer und Reiter zu verstärken und besser mit den Stadträndern und den Landschaften des ökologischen Verbundsystems (Ecologische Hoofdstructuur/EHS), den nationalen Landschaftsgebieten und den Natura-2000-Gebieten zu verbinden.

Was die Wassersysteme angeht, so kann die Infrastruktur für Abfluss, Speicherung und Reinigung des Wassers vom Lonnekerberg aus verbessert werden. Wenn möglich können neue Wasserläufe mit Erholungsrouten kombiniert werden.

1.2 Auftrag und Leitbild

Vor diesem Hintergrund wurde der Auftrag für die Neuentwicklung des Gebiets formuliert:

„Umwandlung des derzeitigen Flughafens zu einem Schwungrad für eine stärkere Wirtschaft und mehr Nachhaltigkeit in der Region Twente“.

Die Herausforderung besteht darin, eine Entwicklung anzuregen, die der Wirtschaft neue Dynamik verleiht, aber gleichzeitig in der regionalen Kultur verwurzelt und mit der Landschaft des Lonnekerlands verbunden bleibt. Wenn der Grundsatz „People, Planet and Prosperity“ berücksichtigt wird, kann die Neuentwicklung einen echten Mehrwert für die Region bedeuten.

Wir möchten erreichen, dass die Neuentwicklung neue Möglichkeiten schafft für:

- die Entwicklung neuer Naturgebiete und die Stärkung der Ökosysteme,
- ein sorgfältige Eingliederung der übergeordneten Strukturen in dem Gebiet und der kulturhistorisch wertvollen, brauchbaren Gebäude und die Suche nach angemessenen Verwendungsmöglichkeiten,
- die Erhaltung und, wo möglich, die Verstärkung der multimodalen Erreichbarkeit der Region per Auto, Bahn, Schiff und Flugzeug,
- die Verbindung von Wohnumfeldern in Städten und an Stadträndern mit neuen Erholungsnetzwerken und -einrichtungen,

- die selektive Erweiterung neuer dauerhafter und vorübergehender Wohnformen, die mit den einzigartigen Gegebenheiten der Landschaft, der Besetzungsgeschichte und der Infrastruktur des Gebietes verbunden sind,
- die Schaffung von Raum für neue Einrichtungen, die eine Ergänzung des hochwertigen Angebotes an Einrichtungen in der Region für Bewohner und Besucher darstellen,
- das Raumangebot für moderne Hightech-Forschung, -Entwicklungen und -Unternehmungen, die den hohen Anforderungen an Umweltqualität und Sicherheit der starken Wirtschaftszentren in Twente entsprechen und die die speziellen Standortbedingungen des Gebiets nutzen.

Im Mittelpunkt unseres Leitbilds für die Neuentwicklung des Flughafens Twente und Umgebung stehen also:

- **die Erneuerung und Verstärkung des Charakters des Lonnekerlands,**
- **die Schaffung von Raum für standortspezifische und innovative (Investitions-)Impulse, die die Standortbedingungen in Twente verbessern und neue Arbeitsplätze schaffen, unter anderem durch Verbesserung der Infrastrukturnetze und der Erreichbarkeit.**

Um dies zu erreichen, müssen sich zahlreiche Akteure zusammenschließen. Verschiedene Behörden (Kommunen, Wasserverband Regge en Dinkel, Provinz Overijssel, Region Twente, Zentralverwaltung) müssen Hand in Hand arbeiten. Darüber hinaus sind die Behörden auch auf die Beiträge und die Unterstützung von Bürgern, Einrichtungen und Wirtschaft angewiesen. Um die notwendige Unterstützung zu bekommen, muss der Prozess sowohl für die Betroffenen als auch für Interessenten transparent sein.

02 Geschichte und Neuentwicklung ab 2003

Die Geschichte des Flughafens Twente geht bis ins Jahr 1921 zurück, als auf Initiative einiger Geschäftsleute auf einem Heidefeld zwischen Enschede, Hengelo und Oldenzaal ein Platz für



den Flugsport angelegt wurde. Zehn Jahre später besann man sich auf die Idee, einen gewerblichen Flughafen zu entwickeln. Im Zweiten Weltkrieg wurde der Flughafen von den Deutschen zum Militärgelände erklärt. Im Spätsommer des Jahres 1940 begann man in großem Umfang mit dem Wiederaufbau und der Erweiterung des Flugplatzes. Twente wurde ein Fliegerhorst. Das Gebiet des Flughafens wurde schließlich von 64 auf über 900 ha vergrößert. Gegen Ende des Krieges wurden bei verschiedenen Bombenangriffen große Teile des Flughafens zerstört.

Im November 1945 übertrugen die Engländer den Flugplatz wieder an die niederländischen Streitkräfte. Anschließend wurde er als Ausbildungsstützpunkt in Betrieb genommen. Unmittelbar nach dem Krieg wurde der Militärflugplatz umfangreichen Instandsetzungsarbeiten unterzogen. Seit den fünfziger Jahren wurde der Flughafen Twente allmählich wiederhergestellt und erweitert. Die Arbeiten setzten sich bis in die 80er- und 90er-Jahre fort, insbesondere als im Zuge der Einführung des F-16-Kampffluges und der Übernahme neuer Aufgaben in großem Umfang Gelände und Immobilien neuentwickelt und realisiert werden mussten.

Für den Militärflughafen Twente fällt der Vorhang am 23. Juni 2003, als der Verteidigungsminister beschließt, die militärischen Aktivitäten auf dem Flughafen einzustellen. Damit verschwinden 1.100 Arbeitsplätze in der Region; dies im Rahmen der breiteren Perspektive der allgemeinen Reorganisation beim Verteidigungsministerium, die 9.000 Arbeitsplätze kostet. Insgesamt verliert die Region 3000 (direkte und indirekte) Arbeitsplätze.

Neue Perspektive für Twente

2004 ergriff die Region die Initiative für eine gemeinsame politische Agenda zur strukturellen Stärkung der Wirtschaft in der Region Twente. Anlass hierfür waren die angekündigte Stilllegung des Militärflughafens Twente und deren Folgen für die regionale Wirtschaft sowie der vom Abgeordnetenhaus angenommene Antrag des Abgeordneten Bakker. Unter dem Namen „Eine neue Perspektive für Twente“ einigten sich die Provinz Overijssel, die Netzwerkstadt Twente und die Region Twente auf den ehrgeizigen Plan, Twente bis 2010 in die Top-10 der europäischen Wissensregionen zu bringen.

Mit dieser politischen Agenda appelliert die Region auch ausdrücklich an die Regierung, als Ausgleich für die Stilllegung des Militärflugplatzes eine finanzielle Beihilfe zu leisten. Die Entwicklungsstrategie zielt schwerpunktmäßig auf „Twente als Wissensregion auf dem Gebiet des Gesundheitswesens und der Technologie“ ab. Für die Technologiesektoren IKT und Telematik, Gesundheitswesen und Technologie sowie Mikro- und Nanotechnologie wird eine Konzentration angestrebt.

Diese Themen sind näher in der „Innovationsroute“ ausgearbeitet, auf die sich die Region mit dem Staat geeinigt hat. Auch in anderen Themenbereichen findet eine Zusammenarbeit mit verschiedenen Ministerien statt. In der Folge der Entscheidung über die Stilllegung des Flugplatzes fasste das Ministerium 2005 den Beschluss, eine Dienst Einheit nach Enschede zu verlegen. Später wurde dann beschlossen, die CIMIC auf dem Flughafen Twente unterzubringen. Seit dem tatsächlichen Abzug der Truppen Anfang dieses Jahres ist der Flughafen vorläufig noch begrenzt geöffnet. Zurzeit laufen Vorbereitungen dafür, den Flughafen in Erwartung des endgültigen Beschlusses über die Nutzung des Gebiets während des dreijährigen Übergangszeitraums für alle Arten von Flugverkehr zu öffnen. Sowohl der Staat als auch die Gemeinde und die Provinz haben hierfür Mittel bereit gestellt.

Zusammenarbeit

Im Juni 2007 gab der Staat grünes Licht für die Beteiligung der Gemeinsamen Entwicklungsgesellschaft (GOB) an einer Kooperation zwischen Staat, Gemeinde und Provinz. Am 27. August 2007 wurde die „Vliegwiél Twente Maatschappij“ (VTM i.o.) offiziell aus der Taufe gehoben. Sie hat die Aufgabe, die Vorbereitungen für eine Gebietsentwicklung während eines Übergangszeitraums von drei Jahren zu treffen, wobei auch für den vorübergehenden Betrieb des Flugplatzes Sorge zu tragen ist. Während der Übergangsphase bis 2011 muss auf dem Flughafen Twente von Staats wegen Raum für einen eventuellen Geschäftsflugverkehr (Allgemeine Luftfahrt) bleiben.

Am 31. Dezember 2007 stellte das Verteidigungsministerium den Betrieb des Militärflugplatzes Twente offiziell ein. Somit hat die Übergangsphase für den Flughafen am 1. Januar 2008 offiziell begonnen. In diesem Zeitraum von drei Jahren muss VTM i.o. ein Strukturprogramm sowie einen überzeugenden Businesscase ausarbeiten, der

03

Geschichte der Landschaft und der Besiedelung

hinsichtlich seiner wirtschaftlichen Konsequenzen und seiner Umweltauswirkungen geprüft ist und dessen gesellschaftliche Kosten und Erträge auf Strukturebene bekannt sind. Das Verfahren zur Beteiligung an dieser Gebietsentwicklung muss in der Region dahingehend gestaltet werden, dass ein möglichst breiter gesellschaftlicher Rückhalt für die Stärkung der Wirtschaftskraft und der Nachhaltigkeit der Region Twente gewährleistet ist.

Der Flugplatz grenzt im Westen an die Stauchmoräne von Oldenzaal. Geomorphologisch betrachtet liegt das Gebiet in der Übergangszone zwischen der Stauchmoräne im Osten, den mageren Sandböden im mittleren Teil und den Flusstälern im Westen. Mehrere Wasserläufe, die höher auf der Stauchmoräne entspringen, durchziehen das Gebiet von Osten nach Westen. Diese Wasserläufe haben in Kombination mit menschlichen Eingriffen im Laufe der Jahrhunderte ein sehr vielfältiges Gebiet mit einer kleinflächigen Kulturlandschaft geschaffen.



04

Beschreibung der heutigen Situation



Im Zuge des Wachstums der Städte stieg der Bedarf an Speicherbecken für Trinkwasser. Das Gewässersystem wurde über eine Kopplungsleitung um Hengelo in den Kanal geführt. Auch der später angelegte Flugplatz musste jederzeit trocken bleiben und wurde deshalb vom natürlichen Gewässersystem abgekoppelt. Dadurch wurde das ursprüngliche Gewässersystem beeinträchtigt.

Landschaft des Flughafengebiets

Das Plangebiet liegt in einer jungen Landschaft, die sich durch landwirtschaftlich genutzte Flächen und Wälder kennzeichnet („Kampenlandschap“). Der ehemalige Luftwaffenstützpunkt ist in diesem Umfeld ein markantes Element. Infolge seiner Funktion im 20. Jahrhundert behielt das Gebiet seine charakteristische Offenheit. Auf der einen Seite grenzt es an den städtischen Teil der Netzwerkstadt Twente, auf der anderen Seite an die umliegende, von Wasserläufen geprägte Kulturlandschaft und das provinzielle Netz geschützter Gebiete (Ecologische Hoofdstructuur/ EHS). Der Militärflugplatz stellt einerseits zwar eine unerwünschte Unterbrechung der EHS dar; andererseits hat aber gerade die militärische Nutzung dafür gesorgt, dass die Natur erhalten blieb und stellenweise sogar verstärkt wurde, da andere Entwicklungen wie Wohnungsbau hier nicht zulässig waren.

Infrastruktur

Der Flugplatz befindet sich also inmitten eines Naturgebiets und wird von verschiedenen nationalen, regionalen und lokalen Infrastruktureinrichtungen flankiert. Nördlich des Gebiets verläuft die Eisenbahnverbindung zwischen Hengelo und Deutschland; darüber liegt die A1. Das Umland wird von verschiedenen Provinzialstraßen durchzogen: der N342, der N737 und der N733. Über den Oude Deventerweg auf der einen Seite und eine Abzweigung am Gewerbegebiet Hanzepoort gelangt man auf das Flughafengelände. Der Stützpunkt selbst weist viel Infrastruktur auf. Außer der über 3 km langen Hauptlandebahn befinden sich hier verschiedene Rollfelder und Zufahrten. Über die charakteristische Ringstraße sind alle ehemaligen militärischen Zonen miteinander verbunden.

Der Militärflughafen Twente besteht aus dem Flugplatz und den Gebieten Zuidkamp, Prins Bernhardkamp und Kamp Overmaat.

Flugplatz

Die Gesamtfläche des Flugplatzes beträgt knapp 433 ha. Das Verteidigungsministerium wird drei Cluster in diesem Gebiet weiter nutzen. Das übrige Gebiet, das aktiv von der Gebietsentwicklung betroffen ist, ist ca. 414 ha groß (Abb. 4.1). Ferner befinden sich hier eine 3 km lange Landebahn und ein 10 km langer Ringweg. Insgesamt lässt sich das Gebiet grob in die folgenden geografischen Teilgebiete unterteilen:

- Zentrum, bestehend aus dem Pistensystem und trockenem Grasland
- südlicher Eingangsbereich (weiterhin vom Verteidigungsministerium genutzt)
- Oostkamp: das Gebiet auf der Ostseite am Fuß des Lonnekerbergs
- das Gebiet mit den Feuerwehrcasernen und dem Verkehrsturm nördlich des Oostkamp-Gebiets
- das Gebiet nördlich der großen Startbahn: Runways 06–24 mit Hangars, Werkstätten und Schuppen

Zuidkamp

Das Zuidkamp-Gebiet erstreckt sich über gut 47 ha. Ein Cluster von ca. 4,5 ha wird vorläufig weiterhin vom Verteidigungsministerium genutzt; das Plangebiet ist also etwa 42,8 ha groß. Zuidkamp fällt zurzeit noch unter den Flächennutzungsplan für die Randzonen von Enschede. Der heutige Nutzungszweck des Gebiets lautet „Militärgelände“. Im Jahr 2006 hat die Gemeinde den Wohnungsbauplan 't Vaneker ausgearbeitet. Für den gesamten Plan 't Vaneker, der auch das Zuidkamp-Gebiet umfasst, wurde das raumordnerische Verfahren zur Ausarbeitung eines neuen Flächennutzungsplans eingeleitet.

Prins Bernhardkamp

Das Gebiet Prins Bernhardkamp liegt zwischen dem Lonnekerberg und der Oldenzaalse Straat. Auf der anderen Seite der Oldenzaalse Straat befindet sich der Golfplatz 't Sybrook. Das gut 10 ha große Gebiet umfasst vier vermietete Wohnhäuser, eine von Hausbesetzern bewohnte Offiziersmesse, öffentliche Grünanlagen, Infrastrukturanlagen und zwei Tennis-Hartplätze. Das Gebiet wird ab dem Oude Deventerweg erschlossen und ist öffentlich zugänglich. Das Prins Bernhardkamp fällt unter den Flächennutzungsplan für die Randzonen





von Enschede. Der heutige Nutzungszweck des Gebiets lautet „Militärgelände“.

Kamp Overmaat

Kamp Overmaat liegt zwischen dem Zuidkamp und dem südlichen Zugangsbereich des Flugplatzes. Das Gebiet wird ab dem Vargershuizenweg erschlossen. Kamp Overmaat ist 1,65 ha groß und besteht aus einem leer stehenden Kasernengebäude (1940), öffentlichem Raum und einem von der Staatlichen Domänenverwaltung genutzten Bürogebäude. Kamp Overmaat fällt unter den Flächennutzungsplan für die Randzonen von Enschede. Der heutige Nutzungszweck des Gebiets lautet „Militärgelände“.

05

Die wirtschaftliche Lage in Twente

Nichts hat die Wirtschaft in der Region Twente stärker geprägt als die Industrie, wobei das Bild früher lange von der Textil-, Metall- und Salzindustrie bestimmt wurde. Die Industrie ist bis heute ein wichtiger Wirtschaftszweig. Gleichzeitig vollzieht sich in der Region eine rasante Entwicklung auf dem Gebiet innovativer, junger Unternehmen, die durch die Universität Twente noch verstärkt wird. Von den innovativen Querverbindungen zwischen den Sektoren IKT, Materialien und Mechatronik, Gesundheitswesen und Bauwesen gehen wichtige Impulse für die Region aus.

In sozialer und wirtschaftlicher Hinsicht sieht sich Twente in den kommenden Jahren mit verschiedenen Entwicklungen konfrontiert. Der „Twente-Index“ (2007, S. 4) prognostiziert auf der Grundlage des Jahres 2007 Folgendes:

- Die Erwerbsbeteiligung nähert sich dem Landesdurchschnitt an.
- Das regionale Wirtschaftswachstum in Twente schwankt um den niederländischen Durchschnitt.
- Ebenso wie in der Vergangenheit entwickelt sich der Export ausgezeichnet: ein wichtiger Impuls für die Kaufkraft.

- Die Wirtschaft läuft auf Hochtouren: der Anteil der unbesetzten Stellen steigt steil an.
- Twente muss sich auf eine zunehmende Überalterung der Gesellschaft vorbereiten.
- Twente ist nicht ausreichend in der Lage, Studienabsolventen in der Region zu halten.
- Twente weist einen hohen Spin-off-Index auf; etablierte Unternehmen allerdings wandern aus der Region ab.

Maßnahmen gegen Arbeitslosigkeit und „Brain Drain“

Im Industrie-, Großhandels- und Dienstleistungssektor war 2006 ein starkes Wachstum zu verzeichnen. Die einseitige Produktionsstruktur von Twente stellt allerdings eine Schwäche dar, die den Innovationsprozess und die wirtschaftliche Flexibilität beeinträchtigt. Darüber hinaus kämpft Twente mit grundlegenden Problemen, die sich grob auf zwei Nenner bringen lassen: Arbeitslosigkeit, vor allem in einigen Städten, und der „Brain Drain“, die Abwanderung hoch qualifizierter Arbeitskräfte.

Die Zahl der Studierenden an Fachhochschulen und Universitäten entspricht in Twente in etwa dem niederländischen Durchschnitt. Ihren Arbeitsplatz suchen sich viele Studienabsolventen allerdings anderswo. Der negative Migrationssaldo in Twente spricht für sich: die Zahl der Abwanderer übersteigt die der Zuwanderer. Die Universität Twente generiert relativ viele Spin-off-Unternehmen, aber auch diese wandern nach einigen Jahren in andere Regionen ab. Der Arbeitsmarkt in der Region Twente bietet offenbar zu wenig Möglichkeiten für höher qualifizierte Arbeitskräfte, und andere Regionen verfügen über günstigere Standortbedingungen.

Um sich wirtschaftlich stärker positionieren zu können, muss sich Twente auf die Schaffung neuer Arbeitsplätze in allen Segmenten des Arbeitsmarkts konzentrieren. In Kombination mit der Herstellung von Querverbindungen zwischen den traditionellen Sektoren und den neuen Technologien können so die Standortbedingungen in Twente verbessert werden.

06

Marktbedingungen und Raumbedarf

Auf der Grundlage verfügbarer Untersuchungen, teilweise ergänzt durch eigene Untersuchungen und Marktsondierungen, haben wir uns ein Bild von den Marktbedingungen in der Region Twente verschafft. Daraus ergeben sich einige Schlussfolgerungen für den Wohnungsmarkt, den Markt für gewerbliche Immobilien (einschließlich Büros und Gewerbegebiete) und das vorhandene Angebot an umfangreicheren Freizeiteinrichtungen.

6.1 Wohnungsmarkt

Auf der Angebotsseite des Wohnungsmarkts besteht Bedarf an einer Qualitätsverbesserung. Dies bietet offensichtlich Raum für neue Konzepte. Die Chancen liegen insbesondere in den Stadtzentren, in den Randzonen und den daran gekoppelten spezifischen Wohnumgebungen und -konzepten. Dies wird unter anderem durch die Untersuchung bestätigt, die das Büro Motivaction im Auftrag der VTM durchgeführt hat. Laut dieser Untersuchung bietet die Region gute Chancen für spezifische Wohnklaven mit starker eigener Zielgruppenidentität. Aus unseren Marktsondierungen gingen unter anderem die folgenden Wohnformen als chancenreich hervor: kombinierte Wohn- und Pflegekonzepte, das Wohnviertel für Pferdehalter und eine Initiative von Rumah Senang (ein indonesisches Dorf mit Miet- und Eigentumswohnungen in einem Wohn- und Pflegekomplex).

6.2 Gewerbliche Immobilien und Büromarkt

Aus den Zahlen für 2006 geht hervor, dass sich der gewerbliche Immobilienmarkt in Twente klar im Aufschwung befindet. Die Angebots- und Transaktionszahlen zeigen beide einen Aufwärtstrend. Auch die Nachfrage nach relativ kleinen, selbstständigen Einheiten in der Größenordnung bis 500 m² nimmt stark zu (Immobilienbericht 2008). Ein ganz anderer Trend zeichnet sich ab, wenn es um Gewerbegebiete geht. Untersuchungen haben ergeben, dass der künftige Raumbedarf für Gewerbegebiete in Twente das früher hierfür vorgesehene Angebot unterschreitet. Aus einer Untersuchung von Ecorys geht hervor, dass in Enschede bis 2020 ein Defizit von 10 ha an Betriebsgeländen bestehen wird.

Der Tiefpunkt auf dem regionalen Büromarkt ist wahrscheinlich überwunden. Vorläufig wird sich dieser Markt hauptsächlich auf Ersatztransaktionen konzentrieren. Vor allem in Enschede ist eine vorsichtige Zunahme der Nachfrage nach Erweiterungsimmobilen wahrzunehmen. Das ändert aber nichts daran, dass das Angebot einen erheblichen Anteil an veralteten, teilweise nicht gängigen Büros aufweist. Ohne entsprechende Anpassungen wird sich dieser Teil des Angebots zu einem strukturellen Marktanteil entwickeln. Es besteht daher Bedarf an qualitativen Impulsen für das heutige Angebot.

6.3 Große Freizeiteinrichtungen

Twente verfügt über keine großen Freizeitattraktionen von landesweiter Bedeutung. Diese Tatsache wurde als Schwachpunkt im Freizeitangebot benannt. Es gibt allerdings Möglichkeiten für die Organisation von Veranstaltungen mit (über)regionaler Anziehungskraft. Wichtige Themen des aktuellen Veranstaltungsangebots sind Musik und Sport.

6.4 Gesundheitswesen

Nach Industrie und Handel ist das Gesundheitswesen der größte Arbeitgeber in Twente. Die Region bietet zahlreiche Ausbildungsmöglichkeiten in diesem Sektor.

Im Auftrag der Stiftung Alternativen zum Flughafen Twente (Stichting Alternatieven Vliegveld Twente/SAVT) wurde der Businesscase „Care & Cure landgoed; De Twentse Basis“ (DTB) entwickelt. Der Plan sieht eine Umgestaltung des Flugplatzgeländes zum „Grünen Herzen“ Twentes vor. Wirtschaftliche Träger sollen Gesundheitseinrichtungen, Wellness und Erholung sein. Damit wird auf vorhandenes Know-how und auf bestehende Einrichtungen aufgebaut; wichtig ist in diesem Zusammenhang die Bedienung von Marktnischen. Der Businesscase DTB sieht Möglichkeiten für zahlreiche Care-, Cure- & Wellness-Einrichtungen. All diese Entwicklungen profitieren ausnahmslos von der synergetischen Kombination im wasserreichen Grün der Landschaft Twentes.

In einem Gegengutachten stellt die Beratungsagentur Twynstra Gudde fest, dass unter Marktbedingungen nur ein Teil der vorgeschlagenen Pflegekonzepte möglich ist. Die Einsatzbereitschaft der vorhandenen Dienstleister ist ausschlaggebend für den Erfolg. Ein



Markt für Heilbehandlungen scheint kaum vorhanden. Außerdem ergäbe sich dadurch aufgrund des Wettbewerbs mit Angeboten im übrigen Twente nur eine begrenzte Strukturverstärkung. Der Erfolg spezieller medizinischer Dienstleistungen hinge angesichts des starken (internationalen) Wettbewerbs von der Anwesenheit hoch qualifizierter Spezialisten und von der Zusammenarbeit mit vorhandenen Organisationen in Twente ab.

Ein Szenario mit Pflegeleistungen böte mehr Perspektiven; ein Pflegehotel und eine Organisation für intensive (Alten-)Pflege allein sind aber nicht tragfähig. „Wellness“ bietet, bei ausreichendem Umfang, auf dem Markt genügend Möglichkeiten, etwa mit Wohnungen mit Sonderausstattung und Hotels für Senioren. Die Feststellungen von Twynstra Gudde werden von einem Experten aus der Pflegebranche unterstützt.

Zur weiteren Analyse der Pflege- und Wellness-Elemente und ihre Zusammenhangs sind nähere Untersuchungen und weitere Marktbefragungen erforderlich. Dabei muss auch die Einsatzbereitschaft der Leistungsanbieter und Krankenversicherer in der Region geprüft werden. Außerdem sucht man nach externen Spezialisten und internationalen Initiativen.

Die Rahmenbedingungen für den Erfolg eines kommerziellen Flughafens könnten in Form des demnächst erscheinenden Flughafenberichts (Luchthavennota) des niederländischen Verkehrsministeriums entstehen. Durch eine Beschneidung des Flughafens Amsterdam Schiphol und die anschließende Verlegung einer strategischen Luftverkehrsreserve nach Twente als Teil eines nationalen Flughafensystems könnte ein Markt für gut zwei Millionen Passagiere geschaffen werden. Der Flughafenbericht wird diesbezüglich entscheidend sein.

Weiterhin bestünde der L.E.K. zufolge unter Umständen die Möglichkeit, dass Geschäftsjets (50-90 Passagiere) zu höheren Tarifen in Twente zu regionalen Flügen starten. Hierbei wird vorläufig von einer erforderlichen Bandbreite von 0,9 bis 1,6 Millionen Passagieren ausgegangen. Dieser spezifische Markt ist im vergangenen Jahr um durchschnittlich 9,5 % gestiegen (im Vergleich zum Gesamtwachstum des Luftfahrtmarktes von ca. 5 %). Bei der Untersuchung wurden außerdem Möglichkeiten für einen wöchentlichen Charterverkehr zu beliebten Urlaubszielen festgestellt.

6.5 Luftfahrtmarkt

L.E.K. Consulting wurde damit beauftragt, die Möglichkeiten zur Entwicklung eines kommerziellen Zivilflughafens in Twente zu untersuchen.

Als Vergleichsgröße dient Bristol (UK), ein sehr erfolgreicher Lowcostcarrier inmitten grüner Landschaft. L.E.K. Consultancy stellt für Twente im Vergleich zur Vergleichsgröße Bristol (UK) Folgendes fest: mehr Wettbewerb mit nahe liegenden Flughäfen, ein kleineres Einzugsgebiet und eine geringere (wohlhabenden) Bevölkerung, die weniger fliegt.

L.E.K. kommt zu dem Schluss, dass die Entwicklung und der Betrieb eines kommerziellen Zivilflughafens, der nicht in ein niederländisches Luftfahrtsystem eingebunden ist, zu den üblichen Marktbedingungen nicht möglich ist. Eine kombinierte Konzession (Synergie zwischen Luftfahrt und Gebietsentwicklung) muss näher untersucht werden. Möglich wäre es etwa, die Entwicklungs- und Betriebskosten des Flughafens durch die richtigen Funktionen in der Gebietsentwicklung (Billund, Dänemark) zu unterstützen. Das Potenzial eines Industrieflughafenmodells für Twente wird in der kommenden Zeit näher untersucht und getestet.



07

Vereinbarkeit mit der aktuellen Politik

Die Entwicklung des Flughafens Twente kann sowohl an die nationale als auch an die regionale Wirtschaftsförderungspolitik und an die Verwaltungsprogramme für die niederländische Luftfahrt anknüpfen.

7.1 Die Position des Flughafen Twente in der nationalen Diskussion

In der Marktanalyse von L.E.K. wurde aufgezeigt, dass die kommerzielle Lebensfähigkeit eines regionalen Flughafens Twente durch Entwicklungen in der nationalen Flughafenpolitik beeinflusst wird.

Ausschlaggebend für die nationale Flughafenpolitik ist die Entwicklung des Flughafens Schiphol; dieser wird schon bald seine Grenzen erreichen.

In der Langzeituntersuchung zum Flughafen Schiphol (Lange Termijn Verkenning Schiphol) vom März 2008 (TK 29665, Nr. 85), hat die Regierung unterschiedliche Zukunftsmöglichkeiten für die Raumplanung benannt. Eine der drei untersuchten Lösungsmöglichkeiten betrifft das Potential regionaler Flughäfen bei der Verlegung von nicht an Großflughäfen gebundenem Verkehr von Schiphol an einen anderen Standort. Die Regierung hat entschieden, dass Lelystad Airport und Eindhoven in Verbindung mit dem Flughafen Twente Möglichkeiten als so genannte Überlauf-Standorte bieten. Damit kommen diese Möglichkeiten der Regierung zufolge in der Folge für eine weitere Ausarbeitung und Überprüfung in Betracht.

Unter der Voraussetzung, dass im Rahmen einer nationalen Neuordnung der Luftfahrkapazität eine erhebliche Zahl von Passagierflügen auf Twente angewiesen ist, ist ein kommerziell lebensfähiger Zivilflughafen Twente möglicherweise denkbar.

In der Folge der Entscheidungen der Regierung auf der Grundlage der Langzeituntersuchung wird dann ein „Strukturplan Schiphol“ erarbeitet. Darin werden die Alternativlösungen, für die in der Langzeituntersuchung eine Untersuchung erwogen wird – also auch die Variante mit einer Rolle für Twente – gegeneinander abgewogen. Diese Rolle wird vor allem im Zusammenhang mit der Ausweitung der zivilen Nutzung von Eindhoven gesehen. Der niederländische Verkehrsminister hat im März 2008 verlauten lassen, der Strukturplan Schiphol werde voraussichtlich Ende 2009 vorliegen.



Die Situation regionaler Flughäfen (Flughafenbericht)

In der Diskussion über den Gesetzentwurf zur Dezentralisierung regionaler Flughäfen kündigte der Minister der Zweiten Kammer des Parlaments einen Flughafenbericht an, in dem er auf die Frage eingehen wird, welche regionalen Flughäfen vor dem Hintergrund der Schiphol-Diskussion möglicherweise „von nationaler Bedeutung“ sein werden. Mittlerweile wurde beschlossen, dass dieser Flughafenbericht Bestandteil einer umfassenderen politischen Strategie, der so genannten Luftfahrtstrategie (Luchtvaartvisie), sein wird. Diese wird voraussichtlich im Herbst 2008 erscheinen.

Die zukünftige Situation der Luftfahrt in Twente

Der Flughafen Twente wird in der Übergangsperiode weiterhin als militärisches Luftfahrtgelände genutzt. Für die Fortsetzung der Luftfahrt in Twente als Zivilflughafen ist eine rechtliche Grundlage erforderlich. Der Ersten Kammer liegt der Gesetzentwurf RBML (Regelung für Zivil- und Militärflughäfen) vor, in dem vereinfachte Verfahren und neue Vorschriften für Zivilflughäfen vorgeschlagen werden. Für eine Funktion als Zivilflughafen, bei der Lärmkonturen und externe Sicherheitskonturen außerhalb des Luftfahrtgeländes liegen, ist ein Flughafenerlass erforderlich. Wenn dies nicht der Fall ist (z. B. bei Segelflugzeugen), genügt ein provinzieller Beschluss mit einer Flughafenregelung.

Folgen des Ausbleibens des Beschlusses in der Übergangsperiode

Für den Zeitraum, in dem auf nationaler Ebene Diskussionen über die strategische, langfristige Verteilung der Flughafenkapazitäten geführt werden, und diese Diskussionen noch zu keiner klaren Richtung geführt haben, ist es wünschenswert, alle Möglichkeiten des Flughafens Twente offen zu halten.

7.2 Gebietsorientierte wirtschaftliche Perspektiven

Das Strategiepapier „Pieken in de Delta (2006), gebiedsgerichte economische perspectieven“ (Entwicklungsschwerpunkte im Delta, gebietsorientierte wirtschaftliche Perspektiven) beschreibt die wirtschaftliche Agenda der Regierung für sechs niederländische Regionen. Die Schwerpunkte des

Berichts sind Ambition und Kreativität. Für die Ostniederlande bedeutet dies die Nutzung von Wissenskonzentrationen auf den Gebieten Ernährung, Gesundheit und Nanotechnologie.

Wissenscluster im Umfeld von Universitäten und Fachhochschulen bieten Anknüpfungspunkte für neue unternehmerische Aktivitäten. Vielversprechend ist das „Valley“-Konzept, das ein „Food Valley“ in Wageningen und im Gebiet Gelderse Vallei, ein „Health Valley“ im Raum Arnheim/Nimwegen und ein „Technology Valley“ in Twente vorsieht. Den Universitäten in diesen Regionen sind Fachhochschulen und Forschungsinstitute angeschlossen, darunter das Telematik-Institut in Enschede. Twente spielt eine dominante Rolle auf dem Gebiet der Forschung und Entwicklung.

Die Region Twente ist ein Schwerpunktgebiet der staatlichen Wirtschaftsförderungspolitik. Die niederländische Regierung fühlt sich mitverantwortlich für die gute Funktion dieser Schwerpunktgebiete. In den Ostniederlanden konzentriert sich die gezielte Innovationspolitik auf das Dreieck zwischen Twente, Wageningen und dem Knotenpunkt Arnheim-Nimwegen (KAN). Enschede, Hengelo und Almelo wurden als wirtschaftliches Schwerpunktgebiet an der Hauptverbindungsachse A1 ausgewiesen. In diese Region fällt unter anderem das wissensintensive Gewerbegebiet „Kennispark Twente“ (Wissenspark Twente).

Die wirtschaftlichen Prioritäten in dieser Region sind:

- Wissenspark Twente
- Förderung der kommunalen Wirtschaft
- Technologische Innovationen
- Stärkung der regionalen Wirtschaftsstruktur
- Förderung der regionalen Wirtschaftsentwicklung (Entwicklungsgesellschaft Oost NV)

7.3 Innovationsroute Twente

Die Innovationsplattform Twente wurde 2005 ins Leben gerufen. Mit der Ausweisung der „Innovationsroute“ soll ein Anreiz für innovative Wirtschaftsaktivitäten geboten werden. Die Plattform konzentriert sich dabei auf die Sektoren Materialien und Hightech-Systeme, Bau, Ernährung, Technologie und Gesundheit sowie Technologie und Sicherheit. Die Innovationsplattform und die Innovationsroute entstanden in intensiver Zusammenarbeit zwischen Unternehmen, Forschungs- und Bildungseinrichtungen und Behörden.



08

Anschluss an andere Projekte in Twente

In der Region Twente befinden sich viele raumwirksame Großprojekte in Vorbereitung oder sogar bereits in Ausführung. Es ist wichtig, bei der Neuentwicklung des Flughafens Twente nach Programmen und Entwicklungsstrategien zu suchen, die eine gute Ergänzung darstellen. Ein guter funktionaler und inhaltlicher Zusammenhang ist für die Region Twente von großem Nutzen. Eine gute Abstimmung dürfte daher unvermeidlich sein. Wie aus dem Twenter Immobilienmonitor hervorgeht, übersteigt das geplante Angebot in vielen Sektoren die erwartete Nachfrage.

Chancen

Die Lage des Flugplatzes innerhalb des umliegenden Städteneetzes und der zugehörigen Infrastruktur bietet Anlass dafür, das Entwicklungspotenzial in einem breiteren Kontext zu betrachten. So kann beispielsweise die Nähe zwischen der Universität Twente und dem

Flughafen dazu Anlass geben, neue funktionale Zusammenhänge herzustellen. Aus demselben Grund werden in Kürze Gespräche mit der Gemeinde Oldenzaal über die Lärmkonturen im Verhältnis zu den von Oldenzaal angestrebten raumordnerischen Entwicklungen geführt.

Der parallele Verlauf der A1 und der Eisenbahnlinie bieten Chancen für die Verbesserung der Verkehrsabwicklung. Das Programm „A1-Zone“ ist eine Kooperation der Provinzen Overijssel und Gelderland, der Regionen Stedendriehoek und Twente, des Ministeriums für Verkehr, Raumordnung und Umwelt und der staatlichen Straßen- und Wasserbaubehörde Rijkswaterstaat. Mit dieser Initiative wollen die beteiligten Partner gemeinsam die Entwicklungschancen für die A1 nutzen und die vorhandenen Qualitäten erhalten und verstärken, sodass sich diese Zone zum Aushängeschild der Ostniederlande entwickeln kann. Innerhalb des Programms geht es in erster Linie um die





Kohärenz, aber auch um die Wechselwirkung zwischen den wirtschaftlichen Chancen der Region, ihrer Erreichbarkeit und der Qualität des Lebensumfelds.

09

UVP-beratungskommission und Ausgestaltung des Planprozesses bis 2009

Ein Durchstart des ehemaligen Militärflughafens als regionaler Zivilflughafen Twente erfordert verschiedene Beschlüsse, darunter eine Änderung des Regionalplans, einen Flughafenbeschluss und Änderungen der betreffenden Flächennutzungspläne. Im Vorfeld solcher Beschlüsse muss eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchgeführt werden.

Die Provinzialstaaten haben im Dezember 2006 in diesem Zusammenhang die so genannte Startnotiz festgestellt. Unter anderem aufgrund der im öffentlichen Beteiligungsverfahren vorgebrachten Stellungnahmen erging seinerzeit der Beschluss, dass im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung die geplanten Aktivitäten mit möglicherweise wesentlichen Auswirkungen auf die Umwelt zu untersuchen sind. In der gesellschaftlichen Kosten-Nutzen-Analyse müssen außerdem die wirtschaftlichen Auswirkungen einer Alternative ohne Flugverkehr ermittelt werden.

UVP-Beratungskommission

Die Kommission für die Umweltverträglichkeitsprüfung legte am 24. Mai 2007 ein Gutachten vor, das in den Entwurf für die von den Provinzialstaaten zu erlassenden Richtlinien für die Umweltverträglichkeitsprüfung Eingang fand. Die Provinzialstaaten haben den Entwurf im Juni 2007 besprochen und anschließend die Richtlinien formuliert.

Kernelement vieler Stellungnahmen und des Gutachtens der UVP-Kommission war der Wunsch nach einer anderen als der in der Startnotiz beschriebenen Verfahrensweise. Die Gemeinde Enschede und die Provinz Overijssel einigten sich nach Abwägung der Stellungnahmen und Empfehlungen auf ein Konzept, das stärker auf eine integrale Gebietsentwicklung

in Zusammenarbeit der drei beteiligten Gebietskörperschaften (Zentralverwaltung, Kommune und Provinz) ausgerichtet ist. Hierzu musste ein offener Planungsprozess organisiert werden, der mehr Raum für Interaktionen mit Unternehmern, Bürgern und Interessengruppen bietet. Neben realistischen Modellen für den Flughafenbetrieb musste auch eine Alternative ohne gewerblichen Flugverkehr, die auf eine Stärkung der Nachhaltigkeit und der Wirtschaftskraft der Region Twente abzielt, untersucht und geprüft werden.

Aufgrund ihrer Verantwortung für den Erlass der Richtlinien für die Umweltverträglichkeitsprüfung haben die Provinzialstaaten Folgendes beschlossen:

- In der ersten Phase der UVP werden Alternativen mit und ohne Flugverkehr miteinander verglichen.
- Anschließend folgen eine gesellschaftliche Debatte, eine Abwägung der verschiedenen Alternativen und schließlich der Beschluss über die Frage, welche Alternativen bzw. Varianten näher ausgearbeitet werden sollen.
- In der zweiten Phase der UVP werden die ausgewählten Alternativen bzw. Varianten auf Detailniveau näher miteinander verglichen.

Erste Phase der globalen Beurteilung der Umweltauswirkungen

Im Mai 2008 wurden die Umweltauswirkungen der skizzierten Modelle ermittelt: sowohl von Modellen mit als auch solchen ohne Zivilluftfahrt. Das Ergebnis des Prozesses wird ein Entwurf eines Strukturprogramms sein, das der Feststellung durch die Provinzialstaaten bedarf. Das Strukturprogramm muss unter anderem durch eine Plan-UVP untermauert werden. Die globale Beurteilung der Umweltauswirkungen bei der Auswahl der Modelle, die nun näher ausgearbeitet werden, ist somit auch Bestandteil des Entscheidungsprozesses, der letztlich zur Auswahl des endgültigen Modells führt.

010

Gesellschaftlicher Prozess

Seit 2005 beteiligen sich verschiedene gesellschaftliche Organisationen in der Region Twente an Diskussionen und der Ausarbeitung von Vorschlägen bezüglich der künftigen Nutzung des Flughafengebiets. Rund 30 Organisationen sind in der „Gesellschaftlichen Plattform“ (Maatschappelijk Platform) vertreten.

Dazu gehören sowohl >Befürworter als auch Gegner einer Variante mit Flughafenbetrieb, darunter Vertreter von Umwelt- und Naturschutzorganisationen, Wirtschaftsverbänden und Bürgerorganisationen aus Enschede und anderen Anliegergemeinden.

T-Xchange-Modell

Während des Treffens der Gesellschaftlichen Plattform im Mai 2007 forderten die Entscheidungsträger die Teilnehmer auf, ein alternatives Gebietsentwicklungsmodell für den Flughafen Twente auszuarbeiten. In Absprache mit den beteiligten gesellschaftlichen Organisationen wurde hierzu ein Partizipationsverfahren eingeleitet. Eine professionelle Methode hierfür fand man im Konzept von T-Xchange und Grontmij. Bei diesem interaktiven, beteiligungsorientierten Entwurfsprozess werden auf streng strukturierte Weise verschiedene Stadien durchlaufen. Alles findet im virtuellen Labor von T-Xchange an der Universität Twente statt.

Durch den Austausch von Argumenten und Interessen, die Entwicklung von Szenarien und ein anschließendes „Serious Game“, bei dem die verschiedenen Szenarien gegen die gemeinsamen Interessen abgewogen werden, werden innovative Varianten einer Gebietsentwicklung ohne Flughafen ausgearbeitet. Die Prozessbegleitung obliegt der VTM, die auch die Schlussverantwortung trägt.

Das „Serious Game“, das nun für den Entwurf einer alternativen Gebietsentwicklung des Flughafens Twente und Umgebung bereit ist, wurde unter Mitwirkung der Beteiligten selbst entworfen und in Zusammenarbeit mit Experten von VTM und Grontmij hinsichtlich der Auswirkungen auf die Wirtschaft, die Natur und Landschaft und die Wohn- und Lebensqualität optimiert.

Die letzte Spielrunde bei T-Xchange wurde mit einem gemeinsamen Modell abgeschlossen. Alle Beteiligten haben erklärt, ihre eigenen Pläne seien mit der raumordnerischen Struktur des Modells vereinbar. Gleichzeitig teilten sie mit, der Optimierung dieses Modells durch VTM zuversichtlich entgegen zu sehen.

Parallele Prozesse

Der beschriebene gesellschaftliche Prozess verlief parallel zur Ausarbeitung der Szenarien für die Gebietsentwicklung, die von VTM gesteuert und vom Stadtplanungsbüro De Zwarte Hond aufgezeichnet wurden. De Zwarte Hond hat inzwischen Input aus dem gesellschaftlichen Prozess erhalten.

Die Stiftung Alternativen für den Flughafen Twente (Stichting Alternatieven Vliegveld Twente/SAVT) hat einen Think Tank eingesetzt, der die Aufgabe hat, realistische Möglichkeiten für die kommerzielle Nutzung des Gebiets auszuarbeiten. Daraus entstand das Leitbild „De Twentse Basis“, das auf besondere Weise ein Gesundheits- und Wellnessangebot sowie Wohnungsbau in kleinem Maßstab mit der Gestaltung und Verwaltung des gesamten Gebiets kombiniert. Die Organisation Triple E wurde von der SAVT beauftragt, auf der Grundlage dieses Leitbilds einen Businessplan auszuarbeiten. Das Leitbild wurde als Input für das „Serious Game“ verwendet und in dem daraus hervorgegangenen T-Xchange-Modell verarbeitet. Eine besondere Position in diesem Prozess erhielt der Wasserverband Regge en Dinkel als öffentlich-rechtliches Organ. Aufgrund ihres wertvollen Beitrags und ihrer Verantwortlichkeiten für die Gewässerstruktur werden intensivere Kontakte mit dem Wasserverband angestrebt.

Die beteiligten Organisationen haben viel Wissen und Erfahrung eingebracht, die in die Entwicklung vieler Abwägungsmodelle Eingang fanden. Das gemeinsam entwickelte T-Xchange-Modell wurde von Experten optimiert und von VTM zur Ausarbeitung zweier Lagepläne herangezogen.

011

Beschreibung von fünf Modellen

Im Februar 2008 wurden die vier Arbeitsmodelle der VTM präsentiert. Es handelt sich um die Modelle „Twente Eco Park“, „Twente Resort Park“, „Twente Air Park“ und „Twente Airport“. Diese Modelle wurden mit den Stakeholdern der VTM – der Gemeinsamen Entwicklungsgesellschaft (GOB) des Staates, der Provinz Overijssel und der Gemeinde Enschede – besprochen. Außerdem wurden die Modelle den so genannten HOLD-



Gemeinden (Hengelo, Oldenzaal, Losser und Dinkelland) sowie dem Wasserverband Regge en Dinkel vorgelegt.

Aufgrund der Stellungnahmen dieser Organisationen wurden einige Änderungen vorgenommen, die jedoch keinen Einfluss auf den Charakter der Modelle hatten. Im Folgenden werden die aktualisierten und optimierten Modelle 1B, 2B, 3B und 4B erläutert. Ergänzend hierzu haben die gesellschaftlichen Organisationen das Modell T-Xchange entwickelt.

Modell 1: Twente Eco Park

Modell 1, Twente Eco Park (Abb. S. 118), ist ein Landschaftsträger, der im Rahmen einer so genannten „grün-blauen Rahmenstruktur“ realisiert wird. In dieser Zone werden zwei Wasserläufe angelegt, die an die historische Gewässerstruktur anschließen und bestehende Wasserläufe miteinander verbinden.

Beiderseits der zwei Wasserläufe entsteht eine neue Landschaft, in der sich freie Flächen mit Heide, Wäldern und Feuchtgebieten abwechseln, sodass eine vielfältige Flora und Fauna entstehen kann. Diese grün-blaue Zone ist nur für Fußgänger, Radfahrer und Reiter zugänglich.

Die bestehende Infrastruktur – Landebahnen, Rollfelder, Straßen und Gehwege – werden teilweise abgerissen und teilweise dem natürlichen Verfall überlassen. Die Fassaden der Bunker werden nicht mehr unterhalten und so allmählich von Moos und anderen Pflanzen überwachsen. In den Schuppen kann ein großes Fledermausreservat realisiert werden. Dieses Reservat liegt inmitten der Grünzone und ist Bestandteil eines Rundwanderwegs durch den Park. Die übrigen Teile des Gebiets beiderseits der grün-blauen Zone werden gesondert für den motorisierten Verkehr erschlossen.

Im Nordosten wird ein großes Bestattungszentrum mit auf natürliche Weise in die Landschaft integrierten Urnenwänden realisiert. Angesichts der Verkehrsbewegungen, die diese Gebietsnutzung generiert, wurde das Zentrum möglichst nahe an einer Regionalstraße situiert. Das Bestattungszentrum wird über die A1 entlang des Gewerbegebiets „Hanzepoort“ südlich von Oldenzaal erschlossen. Anschließend gelangen die Besucher auf dem Noordergrensweg zum Ziel.

Über dieselbe Strecke wird die Nordseite des Gebiets erschlossen. Hier sind Ferienbungalows, ein

Forschungs- und Entwicklungs-Campus und exklusive Ferienhäuser geplant.

Hierfür werden keine neuen Hauptverkehrswege angelegt, sondern die bestehenden Straßen und Rollfelder des Flughafens genutzt. Ein Teil der Landebahn wird in das geplante Landschaftshotel integriert, und zwar in Form einer monumentalen Auffahrt von 600 m Länge, die durch passende Gestaltungselemente eine landgutartige Ausstrahlung erhält.

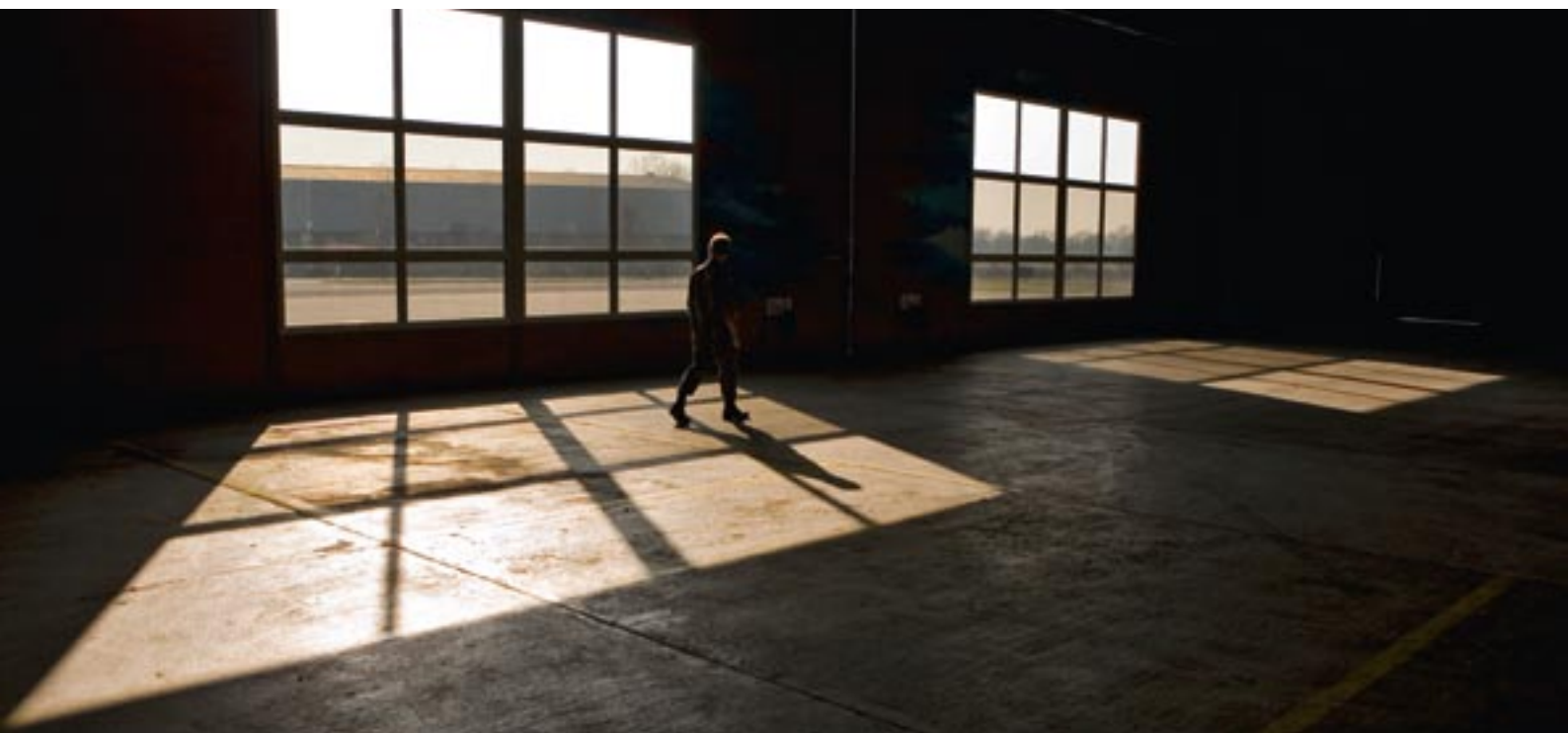
Auf der Südseite des Projektgebiets entsteht Raum für einen großen Landwirtschaftsbetrieb, einen Bauernhof-Campingplatz, exklusive Bungalows und ein multifunktionales Veranstaltungsgelände, auf dem die bestehenden Hangars Verwendung finden. Die Südseite wird über den Oude Deventerweg oder die Vliegveldstraat und den Weerseloseweg erschlossen und so an die A1 angebunden.

Modell 1B

Dieses Modell (Abb. S. 119) enthält gegenüber dem Basismodell 1 einige Anpassungen, wobei aber die Konturen des Basismodells erhalten bleiben. Die grün-blaue Rahmenstruktur bleibt der raumordnerische Träger; sie wird teilweise verstärkt, indem das Gebiet, in dem neue Natur entstehen soll, vergrößert wird und indem die Natur an den Ufern der Wasserläufe auf Empfehlung des Wasserverbands mehr Raum erhält. Das Gelände des Bestattungszentrums wurde verkleinert, sodass an der Nordseite eine breitere Naturzone entwickelt werden kann, was das Feuchtgebiet im Rahmen des Netzes geschützter Gebiete (Ecologische Hoofdstructuur/EHS) verstärkt.

Zur Einsparung von Abrisskosten bleibt ein größerer Teil der Landebahn erhalten.

Einige Programme wurden geändert. Die Ferienwohnungen im nördlichen Gebiet werden durch ein Wohnviertel für Pferdehalter ersetzt. Nur ein begrenzter Teil des Ferienwohngebiets bleibt erhalten, hier werden exklusive Ferienwohnungen errichtet. Das Natur- und Forschungszentrum weicht einem vergrößerten Forschungs- und Entwicklungsgebiet. Hier ist auch Raum für ein als chancenreich eingestuftes regionales Feuerwehrübungsgebiet.



Modell 2: Twente Resort Park

Ebenso wie bei Modell 1 ist auch bei Modell 2, Twente Resort Park (Abb. S. 120), die Basis ein Landschaftsträger mit Wasserläufen und Naturentwicklungsgebieten. In dieser Zone werden zwei Wasserläufe angelegt, die an die historische Gewässerstruktur anschließen und bestehende Wasserläufe miteinander verbinden. Zwischen den zwei Wasserläufen entsteht eine neue Landschaft, in der sich freie Flächen mit Feuchtheide und Wäldern abwechseln, sodass eine vielfältige Flora und Fauna entstehen kann. Nur die Randgebiete dieser grün-blauen Zone sind mit dem Auto erreichbar. Das Gebiet ist für Reiter, Fußgänger und Radfahrer bestimmt.

Die vorhandene Infrastruktur (Landebahnen, Rollfelder, Straßen und Wege) wird teilweise abgerissen und teilweise zur Erschließung des neuen Programms genutzt, das beiderseits der grün-blauen Rahmenstruktur geplant ist. Die Bunker, die sich im

Herzen des neuen Naturgebiets befinden, werden im Laufe der Zeit überwachsen und entwickeln sich so zu einem natürlichen Bestandteil des Gebiets, ohne ihre ursprüngliche Identität zu verlieren.

Im Gegensatz zu Modell 1, dessen Schwerpunkt auf extensivem Naturerleben mit möglichst geringen physischen Eingriffen liegt, strebte man in Modell 2 für das Gebiet eine Kombination von Funktionen mit überregionaler Bedeutung an. So ist im Nordosten des Projektgebiets ein Ferienpark geplant, der über die A1 und entlang des Gewerbegebiets Hanzepoort erschlossen wird.

Auf der Südseite wird ein großes Wohnviertel für Pferdehalter realisiert, kombiniert mit Sportfunktionen, Einzelhandel und Freizeitangeboten. Diese Lifestyle-Wohnungen kommen dem großen Wunsch vieler Pferdehalter entgegen, in unmittelbarer Nähe ihres Pferdes zu wohnen und zu leben. Die vorhandenen Schuppen werden zu Pferdeställen umgebaut.



Das Pferdehotel im Osten des Projektgebiets ist ein moderner Hof, der einen Stallkomplex und Wohnräume umfasst. Hier können Besucher Kurzurlaube oder längere Aufenthalte verbringen und die Schönheit der Natur genießen.

Die Westseite wird über den Weerseloseweg erschlossen. Hier wird ein Campus mit verschiedenen Gesundheitsfunktionen realisiert. Der Twente Resort Park ist gut erreichbar und befindet sich außerdem in sehr attraktiver Lage zum Naturentwicklungsgebiet, ideal also für Menschen, die nach einem medizinischen Eingriff Erholung brauchen.

Die benötigten Parkplätze werden in den vorhandenen Bunkern realisiert, wodurch die natürliche Ausstrahlung des Gebiets möglichst intakt bleibt.

Modell 2B

Mit der Erhaltung der grün-blauen Rahmenstruktur durch das mittlere Gebiet – wie in Modell 2 angegeben – wurden teilweise Anpassungen in der programmatischen Ausgestaltung vorgenommen (Abb. S. 121).

Der Ferienpark im Nordosten wurde verkleinert, wodurch eine breitere Naturzone entwickelt werden kann, die mit den Feuchtgebieten im angrenzenden Teil des Netzes geschützter Gebiete in Verbindung steht. Der übrige Teil wird für exklusivere Ferienwohnungen reserviert.

Der Care-and-Cure-Campus bleibt im Umfang gleich, wird jedoch weniger extensiv in das Gebiet eingegliedert. Der östliche Teil/Oostkamp wird um ein Zentrum erweitert, das einen Feuerwehrübungs-komplex, Sportanlagen und Einrichtungen für Veranstaltungen umfasst. Auf der Südseite wird ein Segelfluggelände realisiert.

Modell 3: Twente Air Park

In Modell 3 (Abb. S. 122) bleibt der Flugplatz für die Allgemeine Luftfahrt – ziviler Luftverkehr für gewerbliche und private Zwecke mit Ausnahme des Linien- und Charterflugverkehrs – in Betrieb. Da im Rahmen der Allgemeinen Luftfahrt nur kleinere Flugzeuge zugelassen werden, können die Landebahnen kürzer ausgelegt werden als bei einer Nutzung für die gesamte Zivilluftfahrt. Außerdem verursachen Flugplätze für die Allgemeine Luftfahrt im Durchschnitt weitaus weniger Lärm.

Sofern verschiedene internationale Anforderungen an die Sicherheit eingehalten werden, darunter die Entfernung zwischen Landebahn und den nächstgelegenen Gebäuden, können in nächster Nähe der Landebahnen besondere Räumlichkeiten für Wohn- und Arbeitsfunktionen realisiert werden.

Entlang des Rollfelds gegenüber dem Gebiet Oostkamp ist eine Fly-in-Community für Menschen geplant, die selbst ein Flugzeug besitzen und gern geschäftlich wie privat mobil sein möchten. Diese Zielgruppe legt Wert darauf, nahe bei einer Landebahn zu wohnen und sich rasch und effizient per Privatflugzeug fortbewegen zu können. Nach dem Flug wird das Flugzeug in einer Garage am Haus abgestellt.

In den Vereinigten Staaten kennt man diese Wohnform schon länger, und seit einiger Zeit gibt es ähnliche Entwicklungen auch in Europa. Die „Twente Airpark Fly In Community“ wäre das erste Wohnviertel der Niederlande (und Nordwesteuropas) auf der Grundlage dieses Prinzips. An der Landebahn und im mittleren Teil des Gebiets werden für die Hausbesitzer exklusive Golfanlagen realisiert. Das Golf Resort umfasst einige Villen, die direkt am eigenen Green liegen.

Im Osten des Plangebiets ist ein Wohnviertel für Pferdehalter mit allen zugehörigen Einrichtungen geplant. In diesem Viertel werden verschiedene Wohnungstypen entstehen, variierend von großen freistehenden Häusern über Appartementgebäude mit Gemeinschaftsställen bis hin zu Gehöften und Häusern mit gemeinsamen Innenhöfen. Alle Bewohner dieses Viertels verbindet der Wunsch, gemeinsam mit ihrem Pferd in einer ländlichen Umgebung zu wohnen.

Außer für die genannten besonderen Wohnformen wird auch für gewerbliche Tätigkeiten in kleinem Maßstab Raum reserviert. Die Gewerbezone ist entlang des alten Rollfelds gegenüber dem südlichen Eingang geplant. Am Ende dieses Streifens wird ein Fly-in-Hotel realisiert, ein Fünf-Sterne-Hotel mit verschiedenen Einrichtungen für Geschäftskunden.

Modell 3B

Mit dem Bau und der Verwaltung des Flugplatzes entstand am Südostrand der Landebahn ein neues, trockenes Naturgebiet. Anders als bei den anderen Modellen wird bei diesem Modell (Abb. S. 123) nicht versucht, die Struktur der Wasserläufe wiederherzustellen; vielmehr sollen die bestehenden Werte des trockenen Naturgebiets erhalten bleiben. Aus

diesem Grund wird auch von den Golf-Wohnungen im mittleren Teil des Gebiets abgesehen.

Obwohl für die Allgemeine Luftfahrt – auf der auch dieses Modell 3A basiert – nicht die gesamte vorhandene Landebahn erforderlich ist, werden die nicht benötigten Teile der Landebahn nicht abgerissen. Dies spart Abrisskosten und ermöglicht eine eventuelle spätere Erweiterung der Nutzung dieser wertvollen Infrastruktur.

Auf der Nordseite der Landebahn werden die Programme Wohnen und Sport-Resort aus dem Modell 3 durch flughafengebundenes Gewerbe sowie Forschung und Entwicklung ersetzt.

Das Veranstaltungsgelände nahe Oostkamp wird um Möglichkeiten für einen Sportkomplex und ein Feuerwehrübungszentrum erweitert.

Modell 4: Twente Airport

Im Rahmen dieses Modells (Abb. S. 124) wurde untersucht, wie in einer Zone nahe des Netzes geschützter Gebiete ein internationaler Flughafen für die Zivilluftfahrt betrieben werden kann, das heißt, wie sich die Integration zwischen Flugplatz und Natur bewerkstelligen lässt.

Ausgangspunkt dabei ist nicht, die Natur durch den Betrieb eines neuen, internationalen Flughafens möglichst wenig zu stören, sondern vielmehr, durch Realisierung eines kompakten Flugplatzes, der bestehende Infrastruktureinrichtungen und Gebäude nutzt, die Entstehung neuer Natur zu ermöglichen.

Um einen solchen kompakten und außerdem gut erreichbaren Flughafen realisieren zu können, suchte man nach einem neuen Standort für das künftige Terminal. Die Nordseite des Standorts befindet sich in günstiger Lage zu den regionalen Verbindungen und ist dadurch über die vorhandene Infrastruktur besser erreichbar als die Südseite. Auf der Nordseite ist außerdem genügend Raum für ebenerdige Parkplätze vorhanden. Die für Parkplätze und Gewerbestandorte reservierten Flächen sind untereinander austauschbar.

Der Fokus liegt hier auf einem für den Passagierverkehr bestimmten Flughafen. Das bedeutet, dass die benötigten Einkünfte nicht nur aus Parkgebühren, sondern auch aus Aktivitäten innerhalb des Terminals, beispielsweise Gaststättenbetriebe, generiert werden. Da der Flugplatz in geringerem Maße von Einkünften aus Gewerbegebieten, die das Bild vieler heutiger Flughäfen bestimmen, abhängt, kann ein

kompakter Flughafen mit einer kleineren Gewerbefläche für flughafengebundene Aktivitäten realisiert werden, der sich besser in die Landschaft eingliedern lässt. Die regionalen gewerblichen Aktivitäten im Umfeld des Flughafens werden auf bestehenden und noch zu entwickelnden Geländen um die regionale Hauptinfrastruktur angesiedelt.

Durch einen Ausbau der vorhandenen Straßen, die Nutzung bestehender Immobilien für die Luftfrachtabfertigung und die Realisierung einer kompakten Struktur zwischen dem Weerseloseweg und der N733 lässt sich das Ziel verwirklichen, die eine Hälfte des Gebiets wirtschaftlich zu nutzen und in der anderen Hälfte neue Natur zu realisieren.

In Oostkamp, das sich zurzeit mitten in einem Naturgebiet befindet, wird unter Nutzung der vorhandenen Hangars, Umzäunungen und Infrastruktureinrichtungen ein Veranstaltungsgelände angelegt. Mit minimalen Mitteln lassen sich besondere Einrichtungen für Festivals, Happenings und kulturelle Aktivitäten schaffen.

Modell 4B

Dieses angepasste Modell (Abb. S. 125) sieht eine stärkere Bündelung der gewerblichen Dienstleistungsfunktionen beim Terminal auf der Nordseite der Landebahn vor. Außerdem wird mehr gebaut. Die Airsite wird verbreitert, sodass Raum für einen Segelflugplatz entsteht.

Neben dem Veranstaltungsgelände im Oostkamp-Gebiet ist eine Erweiterung für ein Feuerwehrübungszentrum vorgesehen. Die Kopplung bietet Möglichkeiten für den Austausch und die gemeinsame Nutzung der beiderseitigen Einrichtungen. Angesichts des Ergebnisses der Marktorientierung ist auch die Eingliederung eines benachbarten Geländes für gewerbliche Freizeitangebote geplant. Ein Modell, das die Erweiterung von der Allgemeinen Luftfahrt auf einen Geschäftsflughafen mit einer bestimmten Segmentierung der Gewerbetätigkeiten (sowohl in direkter Nähe als auch im weiteren Umfeld der Startbahn) vorsieht, erfordert die Reservierung der erforderlichen Flächen.

Modell 5: T-Xchange

Dieses Modell (Abb. S. 126) bietet eine Alternative ohne Flughafen, als dessen Träger eine grün-blauen Rahmenstruktur vorgesehen ist. Die grün-blau



Rahmenstruktur hat dabei nicht die Form einer einzigen, gebündelten Zone, sondern ist vielmehr ein Raster aus wiederhergestellten historischen Wasserlaufstrukturen, in dessen Umfeld sich neue Natur entwickeln kann. Dieses Modell basiert auf fünf wichtigen Ausgangspunkten:

- Die Hauptstartbahn soll als kulturelles Erbe und zur Vermeidung unnötiger Abrisskosten weitestmöglich erhalten bleiben.
- Von der vorhandenen Bebauung und Infrastruktur soll ein möglichst großer Teil intakt bleiben und weitergenutzt werden.
- Bestehende Grünzonen werden nach Möglichkeit berücksichtigt. Das bedeutet, dass neue Bauvorhaben daran angepasst werden müssen.
- Innerhalb der grün-blauen Rahmenstruktur werden Wander-, Rad- und Reitwege angelegt.
- Neue Arbeitsplätze dürfen nicht auf Kosten bestehender Arbeitsplätze in der Region gehen.

Das Konzept von Modell T-Xchange besteht in der Wiederherstellung der historischen Struktur der Wasserläufe. Auf dem Flughafengelände werden drei neue Wasserläufe, jeweils mit breiter Grünzone, angelegt. Sie bilden gemeinsam die so genannte grün-blau-rahmenstruktur. In den Gebieten zwischen diesen Gewässerzonen entsteht Raum für neue Funktionen.

Das Modell T-Xchange ist eine Kombination von Landwirtschaftsbetrieben, Erholungsgebieten und unterschiedlicher Funktionen der Gesundheitsfürsorge, nach dem „care and cure“-Konzept, gelegen in grüner Landschaft. Im westlichen und südlichen Teil des Plangebiets werden existierende und neue Viehbetriebe einander angeschlossen. Diese Bauernhöfe erhalten auch sekundäre Funktionen als Schauställe, Zeltplätze und Therapiebauernhöfe. Westlich des Milchviehbetriebs liegt ein neues Erholungsgebiet mit Schwerpunkt Reitsport und andere Sportarten. Der Reitsportkomplex umfasst ein Pferdezentrum, Reitställe, Pferdekliniken, Bauernläden, eine Pferdeschule, ein Pferdehotel und Ähnliches. Dieses Angebot schließt an das Wohnviertel für Pferdehalter im Prins-Bernhardkamp und an die bereits existierenden Reitställe in der direkten Umgebung an. Um den Hangar 11 nahe des Teilgebiets Oostkamp wird unter Einbeziehung der bereits vorhandenen Bebauung ein neues Veranstaltungsgelände entstehen.

Gesundheitsfürsorge in grüner Umgebung

Nördlich dieser Freizeiteinrichtungen befinden sich Kliniken und Gesundheitszentren für spezialistische Gesundheitsfürsorge. Südlich davon liegen ein exklusiver Bungalowpark, Ferienwohnungen und ein „Gesundheitshotel“, in dem sich Patienten nach medizinischen Eingriffen erholen können. Der Bungalowpark ist auch für behinderte und rekonvaleszente Menschen zugänglich; so wurde beispielsweise auf Schwellen verzichtet, damit auch Rollstuhlfahrer Zugang haben.

Im Westen der Freizeiteinrichtungen liegen hochwertige innovative Unternehmen, die vor allem auf den Gebieten Gesundheit und Nachhaltigkeit aktiv sind.

Nördlich der Gesundheitszentren befinden sich Bildungseinrichtungen (Lernpark/Bildungszentrum), in denen das Thema Gesundheit eine Hauptrolle spielt. Diese Einrichtungen dienen gleichzeitig als Tagesbetreuungscentren für Menschen mit Behinderung.

Erschließung

Der Anschluss an den Weerseloseweg wird wiederhergestellt und erhält eine Anbindung an das Gewerbegebiet nordwestlich der Hauptstartbahn. Im Umfeld des Flughafengeländes befinden sich schließlich bereits schmale Straßen. Diese werden zu vollwertigen Erschließungsstraßen ausgebaut.

012

Potenzial der Modelle und Multikriterienanalyse

In diesem Kapitel werden die Leistungen der Modelle jeweils hinsichtlich finanzieller und wirtschaftlicher Auswirkungen sowie hinsichtlich der Umweltauswirkungen beschrieben. Anschließend wird auf die Multikriterienanalyse eingegangen, in der alle Auswirkungen gegeneinander abgewogen und verglichen werden.

12.1 Finanzielles Potenzial

Das finanzielle Potenzial der Modelle wurde anhand folgender Kriterien bestimmt:

- Saldo Restgrundstückswert
- Mindestkosten
- Sanierungskosten
- Risikoprofil

Für alle Modelle wurden probeweise Flächennutzungspläne erstellt, in denen die Kosten und Erträge in zeitlichem Rahmen ermittelt worden sind. Modelle mit dem gleichen Grundwert, aber mit geringeren Kosten/Investitionen wurden als besser beurteilt.

Anschließend wurde beurteilt, welche zusätzlichen Sanierungskosten angesichts des Standorts der Funktionen und des Funktionstyps erforderlich sind. Schließlich wurde auf Grundlage der zuvor genannten Ergebnisse das Risikoprofil für jedes Modell bestimmt.

Ausgehend von den Flächennutzungsplänen für den Flughafen wurde der Businesscase der in Gründung befindlichen VTM anschließend weiter ausgearbeitet.

Ausarbeitung des Businesscase

Als Grundlage für den Businesscase dient die Entwicklung des ca. 469 ha großen Grundstücks in Staatsbesitz, das die folgenden Gebiete umfasst:

Flughafen Twente	ca. 414 ha
Zuidkamp	ca. 43 ha
Prins Bernhardkamp	ca. 10 ha
Kamp Overmaat	ca. 1,6 ha

Die Teile des Flughafens und des Zuidkamp, die weiterhin militärisch genutzt werden, sind hier nicht berücksichtigt.

12.1.1 Restgrundstückswert und Kosten

Bei der Erstellung der probeweisen Flächennutzungspläne wurden Erträge aus den unterschiedlichen Programmteilen, der Wert der vorhandenen Immobilien und Subventionen berücksichtigt. Die notwendigen Investitionen für Abrisse, Hauptinfrastruktur, Baureifmachung und Erschließung als Wohngebiet, Fonds, Planungskosten und vorübergehende Verwaltung wurden auf der Kostenseite aufgenommen. Dabei wurde von einer Nutzung bis 2030, also von einem langfristigen Szenario, ausgegangen. In den meisten Modellen erfolgt die Übergabe der Grundstücke ab 2014.

Was die Flughafenentwicklung angeht (Modell 4 und 4b) wurde der Konzessionswert auf PM festgelegt (0 €: Kosten und Erträge des Flughafens), da genauere Untersuchungen notwendig sind, um diesen Wert mit Sicherheit einschätzen zu können.

Die Modelle 3 und 2b generieren den höchsten Grundstücksrestwert (siehe Abbildung 12.1). Dieser Wert entsteht vor allem durch die Wohnungsbaufunktionen in diesem Gebiet. Diese ergeben über 70 % der Erträge. Die Modelle 1 und 4 erzielen das niedrigste Ergebnis. Die Verbesserung des Modells 4 b gegenüber dem Modell 4 ist eine Folge der Hinzufügung von Feuerwehreinrichtungen, Sport- und Veranstaltungseinrichtungen und der Aufnahme eines gewerblichen Freizeitangebots in das Programm. Die Modelle 3b, 4b und T-Xchange generieren vergleichbare Grundstückswerte. Auch im Modell T-Xchange stellt der Wohnungsbau einen wichtigen Ertragsgenerator dar (siehe Abbildung 12.2).

Die Erträge werden in den meisten Modellen zum Großteil durch die Bereitstellung von Grundstücken für den Wohnungsbau generiert (Modelle 1, 2, 3, 1b, 2b, 3b, T-Xchange). Bei den Modellen 1, 2, 3 und 2b sind dies über 70 % der Gesamterträge, mit bis zu 80 % in Modell 3. Da das Wohnungsbauprogramm einen so großen Anteil ausmacht, wird ihm in der Risikoanalyse ganz besondere Aufmerksamkeit zuteil.

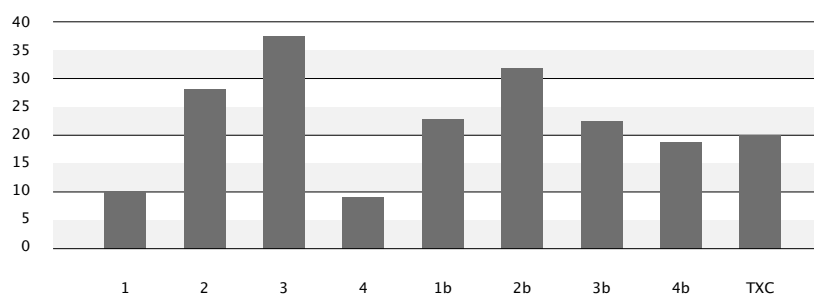
Bei den Modellen 4 und 4b stellt die Bereitstellung von Gewerbeflächen die wichtigste Ertragsquelle dar.

Im Modell T-Xchange sind Gesundheits- und sonstige Einrichtungen eine wichtige Ertragsquelle (ca. ein Viertel). In allen Modellen wurde vom gleichen Grundbetrag an Subventionen ausgegangen.

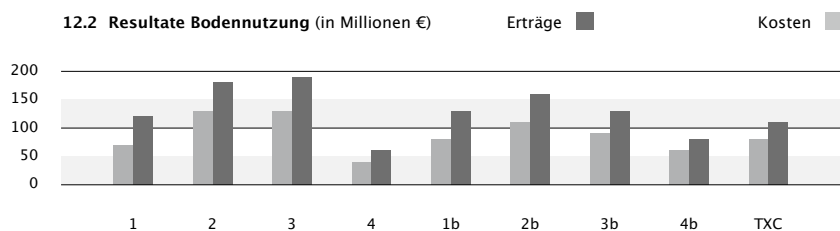
Die Abbildung zeigt u. a., dass die Modelle mit höheren Erträgen (mehr Programm) auch höhere Investitionen erfordern. Das liegt daran, dass höhere



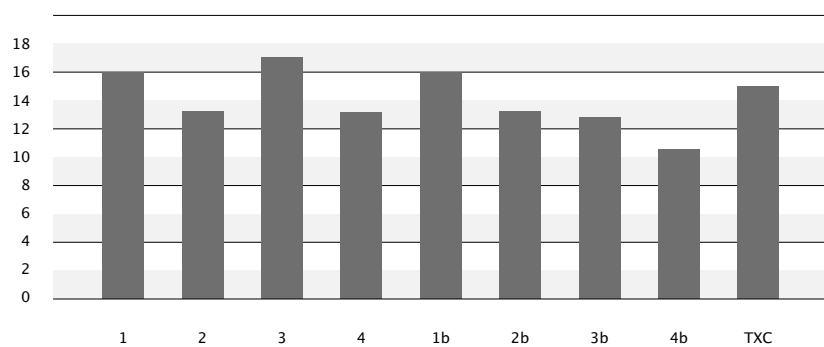
12.1 Nettoarwert (in Millionen €)



12.2 Resultate Bodennutzung (in Millionen €)



12.3 Sanierungskosten (in Millionen €)



Erträge durch mehr Programm entstehen, wofür wiederum zusätzliche Investitionen (größtenteils in Baureifmachung und Erschließung als Wohngebiet) notwendig sind.

Bei Modellen mit vergleichbaren Grundstückswerten im Nutzungsplan erhält das Modell mit dem niedrigsten Investitionsbedarf (Kosten) die beste Beurteilung. Die Modelle 4 und 4b haben das niedrigste Kostenniveau. Dies liegt auch daran, dass der Konzessionswert auf PM (0 €) festgelegt wurde. Die Modelle 3 und 2b erfordern die größten Investitionen. Dies liegt vor allem an den zusätzlichen Investitionen in die Baureifmachung und die Erschließung als Wohngebiet und daran, dass diese Modelle im Vergleich zu anderen Modellen mehr Programm erfordern.

12.1.2 Sanierungskosten

Die zusätzlichen Sanierungskosten für den Flughafen hängen von der Funktion und dem Funktionsstandort ab. Vor allem in Modell 4 und 4b geht man von relativ niedrigen Sanierungskosten aus, weil hier mehr Funktionen im Rahmen einer industriellen Nutzung möglich sind. Die Kosten nehmen also zu, je mehr Wohnungsbau oder Landbau/ Natur in dem Gebiet vorgesehen ist (siehe Abbildung 12.3).

12.1.3 Risikoprofil

Für die fünf beschriebenen Modelle wurde das Risikoprofil anhand folgender Elemente bestimmt:

- Ergebnis Streuungsrisiken und unvorhergesehene Ereignisse
- maximaler Finanzierungsbedarf
- Austauschbarkeit des Programms

Streuungsrisiken und unvorhergesehene Ereignisse

In Bezug auf die Streuungsrisiken haben Spezialisten eine Bandbreite ermittelt, innerhalb derer sich die Kosten und Erträge bewegen. Die Bandbreiten sind für jeden Teil (Kosten/ Erträge) unterschiedlich. Aus der Analyse kann abgeleitet werden, dass die Risikoanalyse für Modell 3 das ungünstigste Ergebnis ergibt und für die Modelle T-Xchange, 1 und 4 das beste Ergebnis (siehe Abbildung 12.4).

Maximaler Finanzierungsbedarf

Der maximale Finanzierungsbedarf wurde als Indikator für das Risikoprofil der Entwicklungsmodelle für den Flughafen verwendet. Vor allem die Modelle 4, 4b und T-Xchange haben einen geringeren Finanzierungsbedarf. Modell 3 hat den höchsten Finanzierungsbedarf. Dies erklärt sich durch die Ambitionen (Menge des Programms) und die damit zusammenhängenden notwendigen Investitionen (siehe Abbildung 12.5).

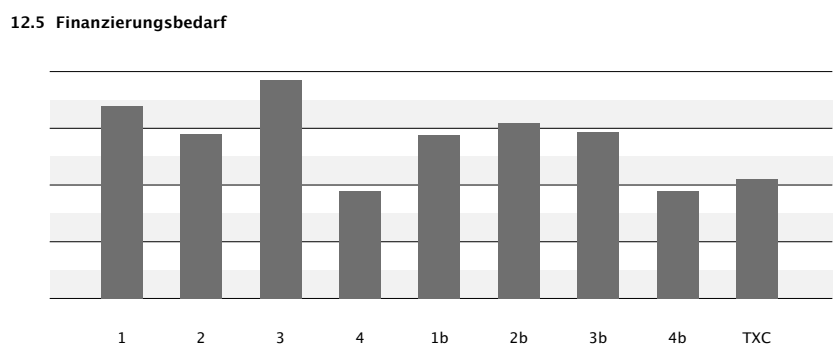
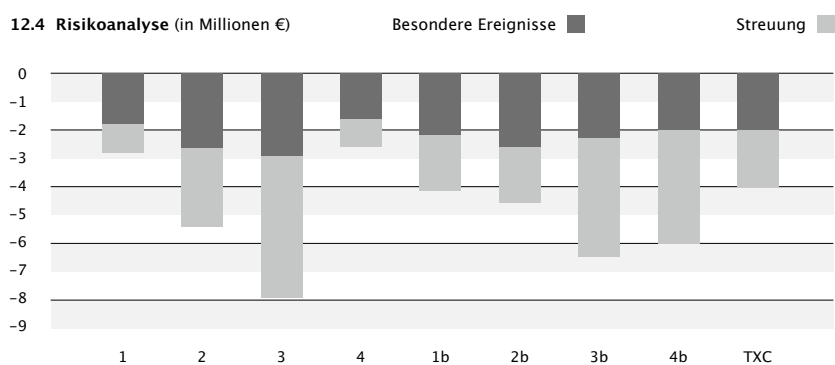
Austauschbarkeit des Programms

Die Austauschbarkeit des Programms, also das Maß, in dem bestimmte Programmteile innerhalb des räumlichen Konzeptes geändert oder verlagert werden können, sagt etwas über die Stabilität des Plans und die Kompatibilität der einzelnen Programmteile untereinander aus. Die Modelle 3, 4, 3b und 4b erhalten eine schlechtere Wertung als die Modelle 1 und 1b.

Sowohl die allgemeine als auch die kommerzielle Luftfahrt machen die diversen Programmteile relativ spezifisch, sowohl hinsichtlich des Wohnungsbaus (3 und 3b) als auch in Bezug auf die Unternehmen (4 und 4b). Modell 4b enthält im Vergleich zu Modell 4 relativ gesehen einige Verbesserungen. Das liegt an der Ausweitung einiger Programmteile (kommerzielle Dienstleistung und kommerzielle Erholungsmöglichkeiten).

Übersicht Gesamtprofil

Aufgrund der Inventarisierung der Streuungsrisiken, unvorhergesehener Ereignisse, des maximalen Finanzierungsbedarfs und der Austauschbarkeit des Programms wurde anschließend das gesamte Risikoprofil ausgearbeitet. Die Modelle 3 und 3b erhalten die niedrigste Wertung beim Risikoprofil, gefolgt von den Modellen 1b und 4b. Modell T-Xchange hat das beste Risikoprofil.



12.2 Wirtschaftliche Auswirkungen

Ecorys hat die wirtschaftlichen Auswirkungen der verschiedenen Modelle untersucht. Dabei wurden die Folgen für die Beschäftigung sowie der Mehrwert beurteilt. Mit direkter Beschäftigung sind die unmittelbar mit dem betreffenden Modell verbundenen Arbeitsplätze gemeint. Bei der indirekten Beschäftigung geht es um die Auswirkungen, die dadurch entstehen, dass andere Sektoren von dem betreffenden Modell profitieren, z. B. Lieferanten.

Netto-Effekt ist der Effekt, der dem Untersuchungsgebiet infolge des Projektes hinzugefügt wird. Brutto-Effekte sind die Effekte, die die unterschiedlichen Programmbestandteile als vollständig selbstständige Projekte mit sich bringen. Dabei werden die Region, in der sich die Auswirkungen vollziehen, und eventuelle Verdrängung durch konkurrierende Unternehmen oder Organisationen nicht berücksichtigt. Für die weitere Beurteilung (Multikriterienanalyse) wurde vom Netto-Gesamtwert der Beschäftigung ausgegangen. Diese Beschäftigung ist dauerhaft (siehe Abbildung 12.6).

Bei den Modellen 4 und 4b wurde von 1,2 Millionen Passagieren ausgegangen. Diese Zahl wurde auch bei der früheren Umweltverträglichkeitsprüfung verwendet. Sie basiert auf der Marktuntersuchung von L.E.K. Consultancy. Darin wurde für die benötigten Mindest-Passagierzahlen anhand drei verschiedener Gewinnschwellen eine Bandbreite von 0,9 bis 1,6 Millionen ermittelt. Der Mittelwert in dieser Bandbreite beträgt 1,2 Millionen Fluggäste.

Auffällig ist, dass die Modelle 4b und 5 (T-Xchange) am besten abschneiden. Auch die Modelle 2b, 2 und 4 erhalten hier eine gute Bewertung. Die anderen Modelle schneiden deutlich schlechter ab.

Bei einer Veränderung der Passagierzahlen ist Folgendes festzustellen: Bei 0,6 Mio. Passagieren anstatt 1,2 Mio. bleiben die Modelle 4(b) und 5 (Tx) deutlich in Führung, auch wenn Modell 5 dann Modell 4b mit 580 zu 540 Arbeitsplätzen überholt. Geht man von mehr als 1,2 Mio. Passagieren aus, vergrößert sich der Vorsprung von Modell 4b gegenüber Modell 5 immer weiter. Bei 2 Mio. Passagieren entstehen durch Modell 4b 940 Arbeitsplätze, bei 4 Mio. Passagieren 1580 Arbeitsplätze.

Der andere Aspekt, der beurteilt wurde, ist der Mehrwert. Dabei handelt es sich um den Verkaufswert (Marktwert) abzüglich des Einkaufswerts einer Dienstleistung oder eines Produkts.

Zum Mehrwert wurde die folgende Übersicht erstellt:

Modell	Mehrwert (milj. €)	
	Brutto-Effekt	Netto-Effekt
1	24	13
1b	47	12
2	54	23
2b	56	23
3	52	21
3b	53	14
4	85	19
4b	117	29
5 (Tx)	76	29

Dabei fällt wiederum auf, dass die Modelle 4b und 5 (T-Xchange) am besten abschneiden, gefolgt von den Modellen 2b, 2 und 3. Die anderen Modelle erhalten erheblich niedrigere Bewertungen.

Verändern wir die Passagierzahlen, ergeben sich die gleichen Auswirkungen wie bei der Beschäftigung. Wenn wir diese beiden Indikatoren betrachten, dann wird deutlich, dass die Modelle 4b und 5 (Tx) wirtschaftlich gesehen am besten abschneiden. Die Modelle 1 und 1b schneiden in diesem Bereich am schlechtesten ab.

Der vollständige Bericht kann auf der Webseite von VTM, www.vliegwieltwente.nl, eingesehen werden.

12.3 Umweltauswirkungen

Arcadis hat die Umweltauswirkungen für die Bereiche Verkehr, Lärm, Luft, externe Sicherheit, Natur, Landschaft & Kulturgeschichte, Wasser, Boden, Archäologie und Raumordnung untersucht (siehe Abbildung 12.7).

Zunächst fällt auf, dass sich die Werte der ursprünglichen und der aktualisierten und optimierten Modelle nur geringfügig unterscheiden, mit Ausnahme des Schrittes von 3 zu 3b, bei dem leichte Verbesserungen auftreten.

Im Allgemeinen schneiden die Modelle 1 und 1b hier am besten ab. Aber auch die Modelle 2, 2b und 5 (T-Xchange) schneiden gut ab. Die Modelle 4 und 4b bleiben knapp unter dem Durchschnitt, die Modelle 3 und 3b erreichen jedoch einen erheblich geringeren Wert.



Model	Bruttobeschäftigung			Nettobeschäftigung		
	Direkt	Indirekt	Insgesamt	Direkt	Indirekt	Insgesamt
1	250	290	540	180	80	260
1b	640	330	970	180	60	240
2	900	380	1280	440	60	500
2b	920	380	1300	450	70	520
3	620	420	1040	240	70	310
3b	790	370	1160	210	50	260
4	1100	1150	2250	250	230	480
4b	1540	1290	2830	430	250	680
5 (Tx)	1210	440	1650	520	60	580

12.6 Wirtschaftliche Auswirkungen (in VZÄ)

12.7 Umweltauswirkungen

Auswirkungen	Kriterien	m1	m1b	m2	m2b	m3	m3b	m4	m4b	m5 tx
Verkehr	Akzeptanz	0	0	-1	-1	-2	-1	-2	-2	-2
	Sicherheit	0	0	-1	-1	-2	-1	-2	-2	-2
	Chancen ÖV	0	0	1	1	1	1	3	3	1
Natur	Verlust	0	0	-1	-1	-3	-2	0	0	0
	Zergliederung	2	2	2	2	-1	-1	2	2	1
	Störung	-1	-1	-2	-2	-3	-3	-2	-2	-2
	Austrocknung	1	1	1	1	-2	-1	0	0	0
Landschaft/Kultur	Landschaftliche Werte	1	1	-1	-1	-2	-2	1	1	1
	Landschaftserlebnis	2	2	1	0	-2	-2	-1	-1	1
	Kulturhistorische Werte	-1	-1	-1	-1	0	0	1	1	0
	Objektmuster und -strukturen	-1	-1	-2	-2	0	0	-1	0	1
Wasser	Veränderung	3	3	3	3	0	0	2	2	2
	Durchschneidung	3	3	3	3	0	0	1	1	2
	Abkopplung	1	1	1	1	-1	-1	-1	-1	-1
	Wasserqualität	2	2	2	2	-1	-1	-2	-2	2
	Grundwassermenge	1	1	1	1	-1	-1	0	0	-1
Boden	Verunreinigte Standorte	2	2	2	2	2	2	1	1	2
	Verunreinigung durch Aktivitäten	2	2	2	2	1	1	0	0	2
Archäologie	Beeinträchtigung von Fundstellen	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1
	Hoher Erwartungsgrad	-2	-2	-2	-2	-2	-2	-1	-1	-1
Raumordnung	Einfluss auf Freizeitbetrieb	3	3	3	3	2	2	1	1	3
	Einfluss auf Landwirtschaft	1	1	0	0	0	0	-1	-1	1
	Einfluss auf Wohnstandorte	2	2	2	2	0	0	2	2	1
Externe Sicherheit	Externe Sicherheit der Luftfahrt	3	3	3	3	-1	0	-2	-1	3
Luft	Emissionen durch Luftfahrt	3	3	3	3	-1	0	-1	-1	3
	Emissionen durch Straßenverkehr	2	2	0	0	-2	-1	0	0	0
Lärm	Lärm durch Luftfahrt	3	3	3	3	-1	0	-2	-2	3
	Lärm durch Straßenverkehr	1	1	0	0	-2	-1	-1	-1	0

12.4 Die Multikriterienanalyse

Die Frage ist nun, wie diese Ergebnisse im Rahmen einer sogenannten Multikriterienanalyse (MCA) auf integrierte Weise gegeneinander abgewogen werden.

Mit anderen Worten, wie wägt man die drei Gebiete, deren Potenzial beurteilt wurde, gegeneinander ab und wie schwer wiegen innerhalb dieser drei Gebiete die Indikatoren, die für die Bewertung verwendet worden sind?

Anhand des Leitbildes wurden zunächst die Hauptpunkte für die Gewichtungsfaktoren festgelegt. Da Wirtschaft und Nachhaltigkeit (Umwelt) im Auftrag ausdrücklich als strategische Ziele benannt werden, erscheint es logisch, diesen beiden Aspekten die gleiche Bedeutung beizumessen. Der finanzielle Aspekt ist äußerst wichtig, allerdings eher als Rahmen denn als Zweck an sich. Daher wurden die folgenden Hauptgewichtungsfaktoren gewählt:

Wirtschaft	40%
Umwelt	40%
Finanzen	20%

Innerhalb der Analyse der finanziellen Auswirkungen wurden vier Indikatoren gemessen.

Der Saldo des Grundstückswerts wiegt schwerer als die anderen Indikatoren.

So ergibt sich dann die folgende Gewichtung (Anteil der finanziellen Auswirkungen insgesamt: 20 %):

Saldo Restgrundstückswert	8%
Risikoprofil	4%
Mindestkosten	4%
Sanierungskosten	4%
insgesamt	20%

Bei der Analyse der wirtschaftlichen Auswirkungen wurden zwei Indikatoren gemessen: Beschäftigung und Mehrwert.

Da Beschäftigung eine zentrale Position in unserem Leitbild einnimmt, haben wir beschlossen, diesem Aspekt größere Bedeutung beizumessen als dem anderen Indikator. Die beiden Indikatoren korrelieren übrigens stark miteinander.

Beschäftigung	25%
Mehrwert	15%
insgesamt	40%

Innerhalb der Umweltverträglichkeitsprüfung wurden zehn Indikatoren gemessen. Da die Erneuerung und Verstärkung des Charakters des Lonnekerlands eine zentrale Position in unserem Leitbild einnehmen, haben wir beschlossen, den Aspekten Natur, Landschaft und Kulturgeschichte sowie Wasser größere Bedeutung beizumessen als den anderen Indikatoren. Hierdurch ergeben sich folgende Gewichtungsfaktoren bei einer Gesamtgewichtung von 40 % für Umwelt:

Verkehr	3%
Natur	7%
Landschaft & Kulturgeschichte	7%
Wasser	7%
Boden	3%
Archäologie	2%
Raumordnung	2%
Externe Sicherheit	3%
Luftqualität	3%
Lärm	3%
insgesamt	40%

Anhand der Prüfung der einzelnen Bereiche ergibt sich dann folgendes Gesamtbild: siehe Abbildung 12.8.

Ergebnisse der Multikriterienanalyse.

Im BIZON-Modell wurden schließlich alle Einzelergebnisse dieser Beurteilungen auf der Grundlage der oben angegebenen Gewichtung zu einem Gesamtergebnis zusammengefasst; anhand dessen wurde eine Rangfolge der Modelle erstellt. Das Modell mit dem besten Gesamtergebnis wurde mit 100 Punkten, das am schlechtesten abschneidende Modell mit 0 Punkten bewertet.

Die Multikriterienanalyse kann mit einem Mehrkampf im Eisschnelllauf verglichen werden: Wenn man über eine Strecke die schnellste Zeit hat, aber auf den anderen Strecken keine gute Leistung erbringt, kann man nicht Gesamtsieger werden.



12.8 Vision VTM

Die Gesamtrangfolge sieht dann so aus:

	Modell	Gesamtergebnis auf einer Skala von 0 bis 100
1	Txchange	100
2	4b	91
3	2b	83
4	2	78
5	4	46
6	1b	35
7	1	34
8	3	6
9	3b	0

Modell 1 und Modell 1b erhalten gute Werte bei der Umweltverträglichkeit. Aber sowohl im finanziellen als auch im wirtschaftlichen Bereich schneiden diese Modelle erheblich schlechter ab und erreichen deshalb keine Spitzenplätze.

Würde bei der Entscheidung ausschließlich der finanzielle Ertrag berücksichtigt, dann würde von den optimierten Modellen das Modell 2B (Resort Park) am besten abschneiden. Der Ertrag ist dabei um ca. 10 Mio. € höher. Dieser Plan beinhaltet auch das größte Bauprogramm und schneidet insgesamt umwelttechnisch besser ab als das Flugplatzmodell (vor allem im Bereich Belästigung, aber mit schlechteren Werten im Bereich Landschaft und Kultur), im wirtschaftlichen Bereich jedoch schlechter. Daher geht es aus der Multikriterienanalyse nicht als Gewinner hervor.

Die Modelle 3 und 3b schneiden im finanziellen Bereich gut bzw. relativ gut ab, erreichen aber nur sehr geringe Werte im Bereich der Umweltverträglichkeit. In Sachen Wirtschaftlichkeit schneiden die beiden Modelle mäßig ab. Die Gesamtleistung im Rahmen der Multikriterienanalyse ist daher gering.

Die Modelle 4 und 4b schneiden sowohl wirtschaftlich als auch finanziell gut ab. Die Umweltverträglichkeit ist im Vergleich zwar unterdurchschnittlich, dafür erzielen die Modelle aber innerhalb des Umweltbereiches gute Ergebnisse bei den Indikatoren, die mit strukturellen Veränderungen der Umgebung zusammenhängen. Insgesamt kommen die Modelle in der Analyse an zweiter Stelle.

Das Modell 5 (T-Xchange) schneidet in allen Bereichen gut ab. Damit erzielt es die beste Gesamtwertung.

AdecS hat auch eine Empfindlichkeitsanalyse für die unterschiedlichen Indikatoren durchgeführt. Hieran kann man ablesen, wie sich die Gesamtmodellwerte verändern, falls der Gewichtungsfaktor verändert wird. So kann man zum Beispiel bei der Beschäftigung erkennen, dass sich der Abstand zwischen der Spitzengruppe und den hinteren Rängen vergrößert, je höher die Gewichtung dieses Faktors ist. Vor allem die Werte von Modell 4b werden immer besser, je mehr Gewicht der Beschäftigung beigemessen wird.

Dabei ist anzumerken, dass es sich um ein stabiles Modell handelt. Die Gewichtungsfaktoren wurden, ausgehend vom Auftrag und vom Leitbild, logisch und konsistent festgelegt, selbstverständlich bevor die Ergebnisse der Multikriterienanalyse verarbeitet wurden. Mit Blick auf die Stabilität der Modelle wurden die Gewichtungsfaktoren innerhalb des

40–40–20 Verhältnisses allerdings variiert. Dabei hat sich herausgestellt, dass Veränderungen der Gewichtungsfaktoren nur sehr geringe Veränderungen des Gesamtwertes zu Folge hatten. Die Reihenfolge blieb unverändert und auch der erhebliche Unterschied zwischen der Spitzengruppe 5 (T-Xchange), 4b, 2b und 2 und den anderen Modellen blieb erhalten. Nur bei extrem unrealistischen Ausgangspunkten, etwa dann, wenn die gesamten 40 % der Umweltauswirkungen einem einzigen Kriterium zugeteilt würden, kam es zu wesentlichen Veränderungen.

Der vollständige Bericht kann auf der Webseite der VTM, www.vliegwieltwente.nl, eingesehen werden.

013 Empfehlungen

Die VTM hat sich bei der Errichtung für einen interaktiven Planprozess entschieden. Dabei wird in einigen Schritten auf eine endgültige Entscheidung für den besten Plan der Neuentwicklung des Flughafens hingearbeitet. Welcher Plan der beste ist, wird aufgrund des Beitrags zur wirtschaftlichen Stärkung und zur Nachhaltigkeit der Region Twente und aufgrund der gesellschaftlichen Akzeptanz des Plans ermittelt. Die Vorgehensweise bei der Gebietsentwicklung und die Art und Weise des Entscheidungsprozesses wurden im Gemeinderat von Enschede (23. und 25. Oktober 2007), in den Provinzialstaaten der niederländischen Provinz Overijssel (23. Oktober 2007) sowie in der amtlichen Auftraggeberberatung auf nationaler Ebene besprochen (6. Februar 2008). Bei der Beschlussfassung ging es darum, ein Modell mit und eines ohne Flughafen auszuarbeiten.

Die Entscheidungen werden auf Grundlage des Leitbildes für das Gebiet und der Bedeutung, die die Entwicklung dieses Gebietes für die Region haben kann, getroffen. Das Leitbild wird in diesem Dokument weiter ausgearbeitet und lenkt die Gewichtung der Entscheidungskriterien in eine bestimmte Richtung. Dabei hat man sich dafür entschieden, die Bedürfnisse der Bevölkerung in ökologischer, wirtschaftlicher und finanzieller Hinsicht auf ausgewogene Art und

Weise miteinander in Einklang zu bringen. Als ersten Schritt in diesem Entscheidungsprozess schlägt die VTM vor, auf der Grundlage des Leitbildes und der durchgeführten Multikriterienanalyse im nächsten Jahr mit zwei Lageplänen, die als Rahmen für die weitere Ausarbeitung dienen, weiter zu arbeiten.

Die Gründe dafür sind:

- Die Basismodelle wurden verwendet, um in der vorhergehenden Phase mögliche Ergänzungen berechnen und zeichnen zu können. Form, genauer Umfang, Eingliederung, Erschließung und räumlicher Zusammenhang dieser Programme befinden sich jedoch nicht auf dem Niveau eines städtebaulichen und landschaftlichen Entwurfs.
- Der Rahmen der Lagepläne gibt der Ausarbeitung zwar eine Richtung, bietet jedoch auch Raum für einen guten und überzeugenden Plan mit solider landschaftlicher Rahmenstruktur für die weitere Entwicklung (Strukturplan).
- Der Lageplan bietet darüber hinaus Raum, um auf der Grundlage von Marktuntersuchungen und eines größeren Engagement der Marktakteure in der folgenden Phase die markttechnische Realisierbarkeit mit den damit verbundenen räumlichen, programmatischen und finanziellen Bedingungen näher zu bestimmen.

Der Lageplan A (Abb. S. 127) basiert auf einem Modell, das mit dem Beitrag gesellschaftlicher Akteure in den T-XChange-Sitzungen erstellt wurde. Dabei wird der von der SAVT aufgestellte Businesscase verwendet. Die vorhandene Landschaft wird in ihrer funktionellen Form genutzt. Das zugrunde liegende Care & Cure-Programm passt zu einem der starken Sektoren der Wirtschaft Twentes. Unter bestimmten Bedingungen kann es sowohl im oberen als auch im unteren Segment des Arbeitsmarktes viele Arbeitsplätze schaffen.

Weitere Argumente für die Ausarbeitung dieses Lageplans sind:

- optimale wirtschaftliche, ökologische und finanzielle Leistungen in allen Bereichen
- geringe Belästigungen durch die Schließung des Flughafens
- guter Beitrag zum Landschaftserlebnis und zur Wiederherstellung der grün-blauen Rahmenstruktur des Lonnekerlands



- gute Eingliederung der vorhandenen Befestigungen und Gebäude
- unmittelbare (Netto-)Beschäftigung von 520 FTE (Ecorys)
- hohe Akzeptanz
- Grundertrag von 28,3 Mio. €, zuzüglich 13,7 Mio. € Sanierungskosten

Der Lageplan B basiert auf Modell 4B (Abb. S. 128), einem kompakten Flughafen im Grünen. Die Entwicklung und Realisierung eines kompakten Flughafens im Grünen wird in der Praxis langwierig sein; die gewünschte Umgestaltung muss Schritt für Schritt erfolgen. Dieses Modell entspricht dem Wunsch vieler Bewohner, die Möglichkeit von Flügen ab Twente offen zu lassen, und baut auf Initiativen unter anderem der Handelskammer, von Twenter Unternehmen und des Innovationsnetzwerks auf. Es bietet innovativen Unternehmen Chancen, zum Beispiel in dem in Twente starken M3-Cluster (Mechatronics, Materials, Maintenance), und diese können so die Struktur der regionalen Wirtschaft verstärken. Dieses Modell erzielt in der durchgeführten Multikriterienanalyse den zweiten Platz.

Die Argumente, die für dieses Modell sprechen, sind:

- Das nationale Flughafenprogramm ist noch nicht klar und damit auch nicht die Position des Flughafens Twente als möglicher regionaler Flughafen in einem nationalen System und als strategische Reserve.
- Es bietet bei 1,2 Mio. Passagieren den größten Effekt bei der Brutto-Beschäftigung und den höchsten Mehrwert.
- Es ermöglicht eine gute Eingliederung von kulturhistorischen Werten.
- Es bietet die besten Möglichkeiten für den öffentlichen Verkehr.

- Es bietet ausreichende Möglichkeiten für Landschaft, Wasser und Natur, auch wenn die Durchsetzung der Hauptlandebahn ein Zerschneiden von Wasserläufen bedeutet.
- Es liefert einen Grundertrag von 27,9 Mio. €, zuzüglich 10,2 Mio. € Sanierungskosten.

Die geschätzten Grunderträge beider Lagepläne sind niedriger als der Beitrag des Staates, sind aber mit dem gemeinsamen Auftrag der drei in der VTM zusammenarbeitenden Behörden und mit den Ergebnissen des gesellschaftlichen Prozesses vereinbar. In diesem Stadium basieren die Berechnungen auch noch auf Kernzahlen und noch nicht auf ausgearbeiteten städtebaulichen Plänen und Parzellierungsentwürfen.

Den größten Unterschied zwischen beiden Lageplänen bildet das Programm. Träger des Lageplans A sind die Care & Cure-Einrichtungen; darüber hinaus besteht Raum für innovative (kleine) Betriebe und Unternehmensdienstleistungen, exklusives Wohnen und grüne/landwirtschaftliche Nutzung.

Träger des Lageplans B ist der Flughafen rund um die jetzige Hauptlandebahn mit der dazugehörigen Infrastruktur und den dazugehörigen Einrichtungen sowie (plattformgebundenen) Unternehmenstätigkeiten. Dabei gibt es in dieser wirtschaftlichen Funktion noch eine große Bandbreite, vom „industrial airport“ bis hin zu Freizeitparks mit (über)regionaler Ausstrahlung. Oostkamp wird wirtschaftlich genutzt und bietet Raum für Veranstaltungen und Unternehmen, aber auch für Forschung, Sport und Schulungseinrichtungen (u. a. ein regionales Feuerwehrzentrum). Ein Veranstaltungsgelände gehört (in beiden Lageplänen) ebenfalls zu den Möglichkeiten.

Diese programmatischen Träger bieten Möglichkeiten zur Verstärkung der regionalen Wirtschaft in Harmonie mit landschaftlichen Werten. Beide Programmen sind

in dieser Orientierungsphase jedoch noch mit große Marktrisiken verbunden.

In der folgenden Phase werden bei der Ausarbeitung der beiden Lageplänen die Marktuntersuchungen intensiviert, sodass man mehr Sicherheit über das Engagement der Marktakteure bei der Entwicklung des Programms oder von einzelnen Programmteilen in dem Gebiet erhält. Die VTM wird darüber hinaus Initiativen entwickeln, um aktiv Unternehmer und Einrichtungen zu ermitteln und diese zielgerichtet in die Verwirklichung der Pläne (oder von Teilen davon) einzubinden, vorbehaltlich der behördlichen Feststellung des endgültigen Strukturplans für das Gebiet.

Für den Lageplan A bedeutet das unter anderem, dass Erfolg versprechende Möglichkeiten zur Realisierung von Wellness-Programmen geprüft, Beratungen über den Businesscase mit den Twenter Dienstleistern im sozialen und medizinischen Bereich sowie Versicherungen geführt, hervorragender Spezialisten, die sich bei einer Ansiedlung von Spezialkliniken in Twente niederlassen wollen, gesucht und (inter)nationale Initiativen im sich öffnenden niederländischen Gesundheitsmarkt ermittelt werden. Auf einem ganz anderen Gebiet sind darüber hinaus Initiatoren für Sport und Veranstaltungen sowie für neue Landgüter und/oder Therapiebauernhöfe willkommen.

Lageplan B soll in erster Linie in der Debatte und in der Beschlussfassung über den nationalen Flughafenbericht ein klares Statement zur Position des Flughafens Twente im nationalen Flughafensystem liefern. Wenn der Staat jedoch in den kommenden Monaten nicht klar Stellung bezieht, besteht die Gefahr, dass diese staatliche und strategische Infrastrukturreserve verloren geht.

Zu einem solchen Beschluss passt auch die getroffene Entscheidung, Twente für die allgemeine Luftfahrt offen zu halten. Darüber hinaus wird gemeinsam mit Marktakteuren untersucht, ob, und, wenn ja, zu welchen Bedingungen ein kleinerer Flughafen für regionale Jets, Geschäftsverkehr und Charterflüge möglich ist. Angesichts der prognostizierten eingeschränkten Renditen wird näher untersucht, ob mit einer Kombination von Gebietsentwicklung mit den richtigen Funktionen eine marktkonformer Kompromiss entsteht und wie die zeitliche Abstufung am besten erfolgen kann.

Um die Risiken kontrollieren zu können, müssen die Marktchancen weiter untersucht werden und müssen starke Unternehmer sich an der Ausarbeitung und Verwirklichung Erfolg versprechender Konzepte beteiligen. Angesichts der Tatsache, dass fast alle

Twenter Immobilienmärkte gesättigt sind, müssen in beiden Fällen vor allem Marktnischen gesucht werden. Für Ergänzungen und Entwürfe muss darum in den Lageplänen der nötige Raum bleiben. Initiativen für eine vorübergehende Nutzung oder einen vorübergehenden Betrieb des Geländes oder der vorhandenen Immobilien müssen mit der vorgesehenen Nutzung vereinbar sein und können zur gewünschten Umgestaltung und Verbesserung des Cashflows beitragen.

VTM wird auch im weiteren Verfahren strukturierte Beratungen mit den an T-XChange beteiligten gesellschaftlichen Gruppen organisieren, um ihren Beitrag im weiteren Prozess sicher zu stellen und die aufgebauten Netzwerke rund um die Twenter Basis zu nutzen.

Aus diesen Überlegungen ergeben sich dann die nächsten Empfehlungen für das weitere Vorgehen bis zum Sommer 2009. Dann muss im Strukturplan und in der damit verbundenen Umweltverträglichkeitsprüfung (MER) und der gesellschaftlichen Kosten-Nutzen-Analyse (MKBA) eine Entscheidung über die endgültige Nutzung des Gebietes getroffen werden.

Empfehlung 1

Als Rahmen für die weitere Ausarbeitung sollte die Perspektive für die Neuentwicklung des Flughafens Twente festgestellt werden, und zwar auf der Grundlage des Auftrags: „Umwandlung des derzeitigen Flughafens zu einem Schwungrad für eine stärkere Wirtschaft und mehr Nachhaltigkeit in der Region Twente“.

Empfehlung 2

Bei der Gewichtung der Basismodelle sollten die Umweltauswirkungen und die wirtschaftlichen Auswirkungen jeweils zu 40 % und die finanziellen Erträge zu 20 % berücksichtigt werden.

Empfehlung 3

Feststellung der beiden Lagepläne A und B als programmatischer und räumlicher Rahmen für die Planausarbeitung, mit der angegebenen Flexibilität in Bezug auf die Nutzungen, und Intensivierung der Interaktion mit den Marktakteuren sowie deren Einbeziehung bei der Ausarbeitung.



Empfehlung 4

Fortsetzung der Beratungen und der Interaktion mit gesellschaftlichen Gruppen bei der Erstellung des Strukturplans.

Empfehlung 5

Vorübergehende (Immobilien-)Funktionen, die sich in die angestrebten Nutzungen im Rahmen der Lagepläne A und B einfügen, können bei einer Empfehlung der VTM und der DSOB Gemeinde Enschede unter Anwendung von Artikel 17 des Raumordnungsgesetzes (Wet Ruimtelijke Ordening) für einen Zeitraum von maximal 4 Jahren ermöglicht werden.

014 Marktansatz

Der Finanzminister hat am 17. Januar 2007 den Kurs für die (Neu-)Entwicklung des Luftwaffenstützpunkts Twente vorgegeben. Dabei erklärte er unter anderem seine Absicht, den Markt in diese (Neu-)Entwicklung einzubeziehen; die VTM wurde daher beauftragt, dies in ihrer Herangehensweise zu berücksichtigen. Ausgangspunkt dabei ist, die starken Punkte der öffentlichen und privaten Akteure zu bündeln, sodass die Beschlussfassung und das Endprodukt von Synergievorteilen profitieren.

Die VTM hat deshalb ein Team zusammengestellt, das das Know-how des Marktes und der Behörden in einem ausgewogenem Verhältnis miteinander vereint.

Der vorliegende Bericht soll ein erster Schritt auf dem Weg zur Beschlussfassung über die endgültige Nutzung des ehemaligen Luftwaffenstützpunkts Twente sein. Dabei soll allerdings nicht nur eine Perspektive für die Zusammenarbeit auf lange Sicht entworfen werden. Um die aktuellen Betriebskosten, etwa für die Instandhaltung der Immobilien, die Wartung der Anlagen und den Objektschutz, möglichst niedrig zu halten, wird nach vorübergehenden Betreibern für den Flughafen und die dort vorhandenen Immobilien gesucht. Der Betrieb in der Übergangsphase wird durch die Tatsache erschwert,

dass die endgültige Nutzung des Geländes noch nicht feststeht.

Kurzfristige Maßnahmen

Eine kurzfristige Anwerbung von Marktakteuren verschafft Einblicke in das Potenzial des Gebietes und der vorhandenen Immobilien und ist daher ausschlaggebend dafür, dass Vertrauen in viel versprechende Entwicklungsrichtungen entsteht.

Es muss eine Zusammenarbeit mit Partnern angestrebt werden, die in der Lage sind, das Gelände und die zugehörigen Gebäude zu nutzen, ohne dabei dem endgültigen Nutzungszweck vorzugreifen.

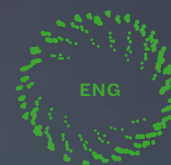
Auch in Hinsicht auf den Cashflow ist es notwendig, dass die VTM bei der Neuentwicklung des Gebiets alle sich bietenden Möglichkeiten nutzt (vorübergehende Nutzung, Beschleunigung der Entwicklung oder die Abwicklung von Teiltransaktionen z. B. für die Gebiete um den Flugplatz herum), sofern diese mit der gewünschten Entwicklung vereinbar sind. Ein Knackpunkt bei manchen Initiativen ist die Frage, ob der Flughafen als solcher weiterhin existieren wird oder nicht.

Langfristige Maßnahmen

Auf lange Sicht ist es erforderlich, dass bei den endgültigen Entscheidungen über die Gebietsentwicklung auch hinreichendes Vertrauen in deren kommerzielle Realisierbarkeit besteht. Deshalb ist es wichtig, dass in einem frühen Stadium der Planentwicklung Marktanalysen durchgeführt und die aussichtsreichsten Initiativen ausgewählt und bei der Ausarbeitung der Pläne berücksichtigt werden.

Innerhalb der festgestellten Raumplanung ist es angesichts der Unsicherheit bei der Marktentwicklungen auf mittellange Sicht und der langen Laufzeit der Pläne wichtig, dass hinsichtlich der endgültigen Nutzungen innerhalb einer bestimmten Bandbreite auch Freiräume für Initiativen aus dem Markt bestehen bleiben. Diese Bandbreiten werden im endgültigen Strukturplan festgelegt. Mit diesem Strukturplan wird auch der Kurs für die Nutzung des Gebiets abgesteckt werden müssen, und zwar dahin gehend, dass die Rahmenbedingungen eine ausreichende Gewähr für Qualität bieten, ohne jedoch so einschränkend zu sein, dass kein Raum mehr für die Verwirklichung guter Initiativen bleibt.





Report

English Version

A driving force for Twente

For an economically stronger and more sustainable Twente





Foreword

Since 1 June 2007, the national government, Province of Overijssel and Municipality of Enschede have been working together on the area development of Twente airport. At the root of this lies the realisation that these three governments need each other in order to reach the most desirable social and economic area development and the determination of the land value resulting from this. To this, end they have set up the project organisation “Vliegwieltwente Maatschappij” (VTM), at the expense and risk of the collaboration, which is preparing the establishment of this area development company.

The VTM is investigating options for area development with and without an airport. The VTM is considering a larger area than the former military air base. The VTM works in interaction with social organisations, businesses and other involved parties, including the surrounding municipalities (Hengelo, Oldenzaal, Losser and Dinkelland) and the Regge and Dinkel water authority.

The VTM's mission is “to transform the current air base into a driving force in making Twente economically stronger and more sustainable.”

The daily leadership of the VTM is in the hands of two quartermasters who report to the Administrative Consultation, which comprises Mayor P. den Oudsten and Alderman E. Helder of the Municipality of Enschede, T. Rietkerk – member of the Provincial Executive of Overijssel, and E. Arnoldussen, Director of the state's Municipal Development Company, representing the national government.

Since its operational start in August 2007, the VTM has worked out and calculated a number of models for the area development. Existing research was consulted and used as much as possible for this process.

This included:

- Opting for opportunities, by Arcadis, published by the Chamber of Commerce of Veluwe and Twente, March 2004
- New perspective for Twente, The Twente region, Network city Twente and Province of Overijssel, March 2004
- Study into future alternatives for an airport, research by AMC and DHV commissioned by the Chamber of Commerce of Veluwe and Twente, September 2004
- ‘Landing in the landscape; POA for the project Redeveloping Twente airfield and environs’, municipality of Enschede, April 2005
- Exploration of regional airports, RPB, June 2005
- Report ‘Landing in the landscape,’ municipality of Enschede, September 2005

- Feasibility of redevelopment of Twente airbase, Adecs Airinfra, September 2005
- Design days ‘Landing in the landscape’, September 2005
- Twente Airport, a new economic engine for the region, Twente innovation platform, April 2006
- Adecs reference business plan, June 2006
- Twente Airport, a vision on the area development, municipality of Enschede, September 2006
- Recommendation on long-term development of Schiphol, March 2008

The VTM launched additional exploratory research into a number of points, including:

- Research by L.E.K. into the economic feasibility of a civil airport based on potential supply and operational costs of the airport (L.E.K. Consultancy).
- A study into the economic effects of the original models, the optimised models and the T-Xchange model (Ecorys). The results of this are described in chapter 12.
- A study into the environmental effects of the various models (Arcadis and Adecs Airinfra). The results described in chapter 12.
- A study into the financial effects of the models (VTM). See chapter 12.
- A multi-criteria analysis (BIZON) by Adecs in which the various sectoral studies are integrated and weighed against one other.

The complete reports – with the exception of market-sensitive information – are available at www.vliegwieltwente.nl

In this report, we have underpinned the recommendation for the spatial and programmatic framework to be defined for further fleshing out of the plans using two different site plans: one with and one without an airport.

*Peter Kuenzli, Leo Kramer.
June 2008*



01

Introduction

1.1 Background

Twente is a multifaceted, promising and strong region. It is an area with a strong culture of its own and a beautiful landscape surrounding the cities of the network city. It is the fourth largest region in the Netherlands in terms of economic size. Its industrial and craft history plays an important part in the regional economy. Modern industries and construction are still important sources for employment. With their innovative strength and leading market positions, they are known far beyond the borders in a number of cases. Twente also has an especially strong business network in the area of technology, knowledge and innovation. New forms of service provision and a rich range of facilities have been developed. The construction of the A1 and the arrival of the university represented a great boost for the development of Twente.

Twente is linked to national and European agglomerations via a number of strong East-West connection axes such as the A1 and the Berlin line. The

urban planning structure is becoming increasingly strong and clearly visible. A new dynamic has arisen at locations along the main infrastructure (A1, A35, railways, waterways). This main infrastructure in turn reinforces the spatial and economic cohesion between these locations.

Landmarks

Partly thanks to favourable recent administrative agreements, in the coming years a number of leading landmarks will be developed that will give Twente new impulses. Examples include the Hart van Zuid, together with the Twente WTC and Central Station, the Kennispark at the UT, the area development of the airport, Business park XL, Water-rich Almelo and upgrading of the inner cities and their station areas.

It is very important for Twente that the spatial, programmatic and infrastructural relationships between these landmark projects continue to be reinforced in



the coming years. This can have a multiplier effect for Twente, stimulate new investments and significantly increase the value of the locations.

Quality and accessibility must be developed hand in hand for promising and balanced development of the region. Increasing the quality of facilities, knowledge infrastructure, landscape and residential climate boosts the so-called location value. Increasing accessibility with better, more frequent and reliable connections, or by adding or improving modalities, boosts the so-called hub value.

The large cities in Twente however still struggle with social-economic arrears. The region therefore still sees much talent migrate elsewhere. Despite great efforts, it was unable to attract enough investments from outside the region over the past years. Twente intends to utilise the innovation route, the Agenda of Twente, the Spatial Development Agenda and municipal initiatives to reinforce the socio-economic structure to turn the tide and create a strong region within this part of the country.

The departure of the defence department from the Twente airbase was a great loss, purely because of the disappearance of many jobs (1,100 directly). But the fact that this area is now available for redevelopment also offers the region an enormous opportunity. An opportunity to strengthen the regional economy, enhance the quality of the landscape and improve the accessibility of the area for residents of the network cities and for visitors.

Own character

In light of the airport's unique and central location in Twente and the existing qualities of the area, the development of the site must have added value for the region as a whole.

Plans for the area should offer a robust urban planning and landscape framework to meet spatial needs that may be difficult to predict in advance. At the same time, these developments must be compatible with the unique character of Lonnekerland. This has existed in its present form since the end of the 19th century, when new spatial and functional enclaves were established on the originally desolate lands on the flanks of the Lonnekerberg. These enclaves were formed by the estates of 't Holthuis, Oosterveld and Hof Espelo, but also by the water-collection area, the airfield and Zuidkamp. Apart from the future zoning for the military airport, we regard this structure and the great contrast between the small-scale landscape and the large

dimension of the take-off runways as valuable elements for any spatial plan.

A well-chosen development strategy will contribute to the residential climate and the business climate in Twente, both for its own residents, businesses and institutions and for new impulses from outside that could benefit the region.

Since virtually all property and other markets are in balance or even have a surplus, it is important to avoid a run-of-the-mill construction programme. After all, a stronger Twente will not benefit from the indiscriminate building up of this beautiful area. It would benefit however from the admission of economic functions, specific living environments and facilities that can in fact flourish there in the natural environment or thanks to the presence of a functioning airport. Other activities can best be situated at the existing supply of industrial parks in Twente or along the existing State and other infrastructure.

The targeted development of new and attractive economic and residential environments in niches of the market can put the markets in the region in motion and attract investments from outside; investments that contribute to the prosperity and well-being of Twente, in the long term as well.

Good accessibility

Modern man is mobile and wants to remain so. Accessibility is a vital factor for the business climate in the 21st century. That is why we will have to be very cautious with the present airport facilities in connection with the possibilities of the A1 and the railway.

Accessibility also plays a role on another level. During the military use, the enclave was not accessible to local residents and tourists. The redevelopment of the airfield offers opportunities to strengthen the networks for pedestrians, cyclists and horse riders and better connect them with the edges of the city and the landscape of the National Ecological Network (EHS), the National Landscape and Natura 2000.

The infrastructure can also be improved on the level of the water systems, in terms of drainage, storage and purification of water from the Lonnekerberg. Where possible, new waterways can be combined with recreational routes.

1.2 Mission and vision

Against this background, the mission for the redevelopment of this area has been formulated:

‘Transforming the existing airbase into a driving force for an economically stronger and more sustainable Twente.’

The challenge is to bring about a development that responds to the new dynamic of the economy, but at the same time remains rooted in the regional culture and connected with the landscape of Lonnekerland. With a balanced People, Planet and Prosperity approach, the redevelopment can also really add something to the region.

We want to achieve that the redevelopment creates new possibilities for:

- The development of new nature and strengthening of ecosystems.
- The careful compatibility of the long lines in the area and finding a suitable use for buildings of cultural-historical value.
- Retention and where possible strengthening of the multi-modal accessibility of the region by car, train, ship and air.
- Connecting living in the cities with the edges of the cities via new recreational networks and facilities.
- Selective expansion of new permanent and temporary residential forms that are connected to the unique qualities of the landscape, occupational history and infrastructure of the area.
- Providing space for new facilities that represent an addition to the high-quality offering of facilities in the region for residents and visitors alike.
- Providing space for modern high-tech research, development and business that in its operations satisfies high demands for environmental quality and safety, which connect with strong economic clusters in Twente and which make use of the specific business conditions in the area.

Central to the vision for the redevelopment of the Twente airbase and surrounding area are:

- **to upgrade and enhance the character of Lonnekerland**

- **to offer scope for innovative, site-specific ways of boosting investment which will attract businesses and create jobs in Twente, including by improving infrastructure networks and accessibility.**

In order to achieve this, many actors will have to join forces. Cooperation between various governments is necessary (municipalities, the Regge and Dinkel water authority, the Province of Overijssel, the Twente Region, national government). The government cannot do this alone, but sorely needs the contribution and support of citizens, institutions and the business sector. In order to garner the necessary support, the process will have to be transparent both for stakeholders and other interested parties.

02

History and redevelopment since 2003

The history of Twente Airbase dates back to 1921, when some Twente businessmen took the initiative to build a leisure airfield on heathland between Enschede, Hengelo and Oldenzaal. Ten years later the idea of transforming the site into a commercial airfield started to take shape. During World War Two the airfield was declared military land by the Germans. In the late summer of 1940 work started on the large-scale reconstruction and extension of the airfield, and Twente became a Fliegerhorst (military airfield). The airfield site was eventually increased from 64 to more than 900 hectares. Towards the end of the war, repeated bombardments destroyed large parts of the airbase.

In November 1945 the British handed the airfield over to the Dutch armed forces, and it began a new life as a training base. Immediately after the war the air base was in serious need of repair. Repairs and expansion work started in the 1950s and continued into the 1980s and 1990s, when much of the land and many of the buildings were redeveloped and extended for the arrival of the F-16 fighter jet and additional services.

The curtain came down on the Twente military air base on 23 June 2003, when the Ministry of Defence took



the decision to cease military activities there. As a result, 1,100 local jobs were lost in the broader context of the general reorganisation of 9,000 Defence jobs. The region lost a total of 3,000 jobs (directly and indirectly).

New Perspective for Twente

In 2004 the region took the initiative to introduce a joint policy agenda to provide the economy in Twente with a structural boost in response to the announced closure of the Twente air base and the consequences this would have for the regional economy. Under the heading 'New Perspective for Twente', the Province of Overijssel, the Twente Network City and the Twente region formulated their ambition to transform Twente into one of the top 10 knowledge regions in Europe by 2010.

With this policy agenda the region is also calling on the Cabinet explicitly for financial support to compensate for the closure of the air base. It wants the New Perspective for Twente to result in a multi-annual 'Twente Agreement' between the region and the Cabinet. The development strategy focuses on 'Twente as a knowledge region for care and technology'. It calls for the emphasis to be placed on the three technology areas of ICT and telematics, care and technology, and micro- and nanotechnology.

These themes have been further fleshed out in the Innovation Route in which regard the region was able to come to an agreement with the government. Collaboration with the various ministries is also taking place on other dossiers. Following the decision to close the airbase, the Ministry decided in 2005 to relocate a service division to Enschede. It was later also decided to house CIMIC at the Twente airbase.

The actual departure of the military at the beginning of this year has resulted in the airbase being open to a limited extent for the time being and preparations are currently underway to open it for all air traffic in the three-year interim period in anticipation of a final decision about the use of the area. Both the government and the Province have earmarked funds to this end.

Collaboration

In June 2007 the government gave the green light for the establishment of the GOB in a joint venture between the government, the municipality and the province. Vliegwiél Twente Maatschappij i.o. (VTM) officially opens for business on 27 August 2007. VTM's objective is to prepare for the development of the area over an interim period of three years, which must also include interim operation of the airfield. The government has stipulated

that during the interim phase up to 2011 space must be set aside at Twente for business aviation (General Aviation) and, if possible, commercial aviation (charter flights).

The Ministry of Defence officially left the Twente air base on 31 December 2007. The interim phase for the airport therefore officially started on 1 January 2008. During this three-year period, VTM must complete a structure vision and a convincing business case. The business case must be examined in terms of its economic and environmental impact, and its social costs and benefits must be ascertained at a structural level. The participation phase in this area development must be organised in the region in such a way that it generates as broad acceptance as possible for making Twente economically stronger and more sustainable.

03

Landscape and habitation history

The airfield lies on the western flank of the Oldenzaal lateral moraine. From a geomorphological point of view, the area is a transitional zone with the lateral moraine in the east, poor sandy soils in the middle and stream valleys in the west.

A series of streams that rise higher up the slope of the lateral moraine criss-crosses the area from east to west. Along with human activity, over the centuries these streams have resulted in a highly diverse area with small-scale cultural landscape.

As the urban population grew, it became necessary to build reservoirs for drinking water. The stream system was diverted into the canal by way of a connection pipe round Hengelo. The subsequent airfield also had to be kept dry at all times and was disconnected from the natural water system. These actions adversely affected the original system of streams.

The landscape of the air base

The planning area lies in the so-called 'young kampenlandschap' (farmstead landscape), which is characterised by relatively large-scale agricultural land and woods. The former military air base has a prominent position in the area. Because of its function in the 20th



century, it has remained an open area with striking views. It is bordered on the one side by the urban part of the Twente Network City, and on the other side by the surrounding stream and cultural landscape and the provincial ecological network (PEHS). The military air base is on the one hand an undesirable interruption of this PEHS, but on the other hand this military use in fact helped to protect and in some places even enhanced the natural environment, as no other developments such as house building were permitted.

Infrastructure

The airfield therefore nestles in the natural environment and is also wedged between various national, regional

and local infrastructural features. To the north of the area is the railway line from Hengelo to Germany and, above it, the A1 motorway. Various provincial trunk roads - the N342, the N737 and the N733 - cross the area. The airfield grounds are accessed via De Oude Deventerweg on one side or via a side road by the Hanzepoort business park on the other. There is an extensive infrastructure present at the base itself. Besides the main runway, which is approximately 3 km long, there are various taxiways and access roads. The distinctive ring road interconnects all of the former military zones.

04

Description of the current situation

The Twente Air Base comprises the airfield, the Zuidkamp, the Prins Bernhardkamp and Kamp Overmaat.

The airfield

The total surface area of the airfield is just under 433 hectares. The Ministry of Defence is still using three clusters in the area. The remaining area, which is actively affected by the area development, covers approximately 414 hectares (illustration 4.1). The area has a landing runway of 3 km and a ring road of 10 km. In general terms, the area can be subdivided into the following geographical sub-areas:

- the central area, made up of the runway system and dry grassland
- the southern entry zone (used by the Ministry of Defence)
- the Oostkamp: the area on the eastern edge at the foot of the Lonnekerberg
- the area with the fire station and the control tower to the north of the Oostkamp
- the area to the north of the main runway, runway 06-24, with hangars, workshops and shelters

Zuidkamp

The Zuidkamp is about 47 hectares in size. A cluster of about 4.5 hectares will continue to be used by the Ministry of Defence for the time being, so the planning area covers about 42.8 hectares. Its current use is 'military land'. The municipality fleshed out the 't Vaneker residential building plan in 2006, and the spatial planning procedure for developing a new zoning plan for the whole of the 't Vaneker plan including the Zuidkamp was initiated.

Prins Bernhardkamp

The Prins Bernhardkamp is located between Lonnekerberg and Oldenzaalse Straat. On the opposite side of Oldenzaalse Straat is the 't Sybrook golf course. The area is about 10 hectares in size and consists of four rented homes, an officers' mess, which is occupied by squatters, public green spaces and infrastructure, and two hard tennis courts. The area is accessed from De Oude Deventerweg and is open to the public. Its current use is 'military land'.

Kamp Overmaat

Kamp Overmaat is located between the Zuidkamp and the air base's southern entry zone. The area is

accessed from Vargershuizenweg. Kamp Overmaat is 1.65 hectares in size and consists of a vacant military building (1940), public space and an office building which is used by the State Property Directorate. Its current use is 'military land'.

05

The economic situation in Twente

Nothing has made as decisive a mark on the economy of Twente as industry, the textile, metal and salt industries having traditionally been the industrial landmarks of the area. Industry is still a major economic sector today. The region is currently attracting increasing numbers of innovative (start-up) businesses, a trend which is being further enhanced by the University of Twente. Exciting new cross-links between the ICT, medical and construction sectors are key strengths in the region.

The socio-economic situation in Twente will be confronted with a number of tough developments in the years to come. Based on the year 2007, the Twente Index indicates the following:

- Participation in the job market is creeping towards the national average.
- Regional economic growth in Twente fluctuates around the Dutch average
- As in the past, exports are developing extremely well: good for purchasing power
- The economy is sailing at full speed: the number of vacancies is increasing sharply
- Twente must prepare for an ageing society
- Twente is insufficiently able to hold onto its graduates
- The spin-off index in Twente is high, but fully-fledged businesses are leaving.

Holding on to talent and new jobs for Twente

The industrial, wholesale and services sectors experienced strong growth in 2006. However, Twente's one-sided manufacturing structure can be regarded as a weakness in terms of innovative processes and economic flexibility. Twente also struggles with fundamental problems which







fall under two headings: 'unemployment', particularly in some towns in Twente, and 'the brain drain'.

Compared with developments elsewhere in the Netherlands, Twente has an average number of students in higher education. However, they tend to leave the area once they have graduated. The negative migration balance in Twente is in line with this: more people leave here than settle here. The University of Twente produces a relatively high number of spin-off companies, but they also depart after a few years. The labour market in Twente obviously offers too few opportunities for highly-educated people, and other regions offer a more favourable climate for setting up businesses.

If Twente is to strengthen its economic position, the principle mission for its economy must be to create new jobs across the entire width of the labour market. In combination with the crosslinks between the traditional sectors and new technologies, the aim is to make Twente a more attractive place for businesses.

06

Market conditions and spatial requirements

On the basis of existing studies, partly supplemented by our own studies and market research, we have formed a picture of market conditions in the Twente region.

6.1 The housing market

We need to provide a wider range of high quality products on the supply side of the housing market. There seems to be scope for new concepts, particularly in urban and outlying areas and the specific residential environments and concepts linked to them. This is underlined among other things by the study performed by Motivaction on behalf of VTM. Motivaction has identified some good opportunities for specialist residential enclaves with a strong unique (sub)identity in the target group in the area. In our own market research we have identified the following particularly promising areas: residential care concepts, a residential area with stabling facilities, and an initiative of Rumah Senang (an Indonesian village with owner-occupied and rented homes in a residential care complex).

6.2 Commercial space and office markets

Figures for 2006 show that the commercial space market in Twente is on the up. Supply and take-up figures both show a rising trend. Within the market there is a dramatic increase in demand for relatively small, independent business units up to 500 m² (Vastgoedrapportage 2008). A completely different trend can be seen in respect of business parks, however. Studies show that the demand for space for business parks in Twente will fall below historic land release levels in future. Research by Ecorys showed that Enschede will face a shortage of 10 ha in business premises up to 2020.

Expectations are that the regional office market has bottomed. For the moment, the market seems very much one of replacement. Cautious demand for expansion is in evidence in Enschede, although the property offering includes a substantial number of older offices, many of which are in need of upgrading. Without the necessary alterations, this segment of the market will become structural in nature. There is a demand for quality improvements in the current property stock.

6.3 Large-scale leisure facilities

Twente does not have a major national attraction. This is regarded as a weakness in the leisure offering in Twente. There are opportunities for Twente to organise events that will attract visitors on a regional and supra-regional level. Important themes of the current event offering are music and sport.

6.4 Care

After industry and commerce, healthcare is the biggest employer in Twente, and the region offers a large number of training opportunities in this sector.

Stichting Alternatieven Vliegveld Twente (SAVT) has commissioned a business case 'Care & Cure landgoed; De Twentse Basis' (DTB). The plan envisions converting the airport area into the Green Heart of the Twente region with care, wellness and recreation as main economic activities. It taps into existing expertise and facilities, while serving the niches of the market remains an important consideration. The DTB business case detects space in the market for numerous 'care, cure & wellness' facilities. Such developments all benefit from

the synergetic combination of 'care, cure & wellness', situated in the green-blue shell of the Twente landscape.

In a second opinion, Twynstra Guddé observes that only some of the proposed care concepts are feasible under market conditions. Commitment from the existing care providers is vital for success. There seems to be insufficient market for a 'cure' and this market only offers limited structural strengthening through competition with supply elsewhere in Twente. In offering specialised medical services in strong competition (international and otherwise), success depends on high-quality specialists and cooperation with the existing institutions in Twente.

A 'care' scenario offers more prospects, but is too light to carry the concept on its own with a care hotel and institution for major elderly and other care. 'Wellness', as long as the scope is sufficient, offers market space for specialised residences and hotels for the elderly. The observations of Twynstra Guddé are supported by an expert consulted in the care sector.

Further research and market consultation is necessary to further analyse the various 'care' and 'wellness' elements and the connection between them. The commitment from Twente care providers and health insurers must also be explored in that regard. In addition, external specialists and international initiatives are being sought.

6.5 Aviation market

L.E.K. Consulting was asked to explore the possibilities of the development of a commercial civil airport in Twente. Bristol (UK) was used as a reference variant. Bristol is a highly successful low-cost carrier airport situated in the green landscape. L.E.K. Consultancy observes that compared with the Bristol (UK) variant, the following can be said of Twente: more competition from nearby airports, a smaller catchment area and a smaller (affluent) population that flies less.

L.E.K. concludes that it is not possible to develop and operate a commercial civil airport that is not included in a Dutch aviation system under the usual market conditions. A combined concession (synergy between aviation and area development) needs to be investigated further. An example of what might be considered here is supporting development and operational costs of the airport by means of the right functions in the area development (Billund, Denmark). The potency for Twente

concerning a so-called industrial airport model will be further explored and assessed in the coming period.

The successful prerequisites for a commercial airport could be created by the Airport Memorandum to be published by the Ministry of Transport and Water Management. The scaling down of Schiphol and the subsequent transfer of a strategic reserve of air traffic to Twente as part of a national airport system could create a market for just over two million passengers. The Airport Memorandum will be a deciding factor in this regard.

L.E.K. also states that, under certain conditions, one of the possibilities might be the operation of regional business jet flights (50-90 passengers) from Twente at higher rates. This is as yet based on a required bandwidth of between 0.9 and 1.6 million passengers. This specific market grew on average by 9.5% last year, compared to 5% growth for the aviation market as a whole. The study also ascertained room in the market to provide charter traffic to popular holiday destinations on a weekly basis.

07

Hooking up with existing policy

The Twente airfield development could hook up with the policy frameworks for Dutch aviation and the economic incentives policy, both at national and regional level.

7.1 Twente's position as airport in the national discussion

The market analysis by L.E.K. indicates that the commercial feasibility of a regional airport in Twente is influenced by developments in the national airport policy.

The developments with regard to Schiphol dominate the national airport policy, based on the insight that Schiphol will soon be reaching its limits.

In the Long-term Exploration of Schiphol, March 2008 (Lower House of Parliament 29665, no. 85), the government indicated a number of future options for spatial planning. One of the three solution directions explored involves the potential of regional airports in transferring non-hub-related traffic from Schiphol to



another location. The government decided with regard to this that Lelystad Airport and Eindhoven, in connection with Twente airport, are options when it comes to filling the role of so-called overspill location. These options are therefore eligible for further elaboration and consideration in the follow-up phase, according to the government.

On the condition that national aviation capacity is reorganised in such a way that a significant volume of passenger flights are assigned to Twente, a civil airport in Twente could be commercially feasible.

The consequence of these choices by the government on the basis of the Long-term Exploration is that a “structure vision on Schiphol” is set up. In that vision, the alternative solutions that are designated in the Long-term Exploration as ‘to be investigated’ – therefore including the variant with a role for Twente – are weighed against each other. This role is primarily seen in connection with expanding the civil use of Eindhoven airport. The minister of transport indicated in March 2008 that he expected the structure vision on Schiphol to be ready at the end of 2009.

The position of regional airports (Airport Memorandum)

In the discussion on the bill ‘decentralisation of regional airports’ the minister announced to Parliament an Airport Memorandum in which he will discuss the question of which regional airports could be ‘of national interest’ in future, partly in light of the Schiphol discussion. It has recently been decided that this Airport Memorandum will form part of a broader policy vision, dubbed the Aviation Vision. This vision is expected to appear in the autumn of 2008.

Regulations for a position for aviation in Twente

For the moment, aviation takes place – in the interim period – under the designation of Twente as a military aviation terrain. Continuation of aviation at Twente will have to be provided a legal basis as civil aviation. The Upper House of Parliament has been presented the RBML bill (Regulations on civil airports and military airports), in which simplified procedures and new rules for civil airports are proposed. For a civil aviation function in which the noise and external security contours are located outside of the aviation terrain itself, an airport decree is required; for a civil aviation function which does not involve such contours (such as gliding), a provincial decree with an airport regulation can suffice.

Consequences of the absence of a decree for the interim period

During a period in which discussions on the strategic allocation of airport capacity for the long term are being held on the national level, and these discussions have not yet resulted in clear choices of direction, it is desirable to keep the possibilities of Twente airport open.

7.2 Peaks in the Delta

The Peaks in the Delta policy memorandum on regional economic perspectives (2006) sets out the Cabinet’s economic agenda for six areas in the Netherlands. The memorandum focuses on ambition and creativity. For the eastern Netherlands, this means exploiting concentrations of knowledge in the food, health and nanotechnology sectors.

Knowledge clusters around universities and higher education institutes offer points of contact for new economic activity. The Valley concept, which comprises the Wageningen food valley, the Gelderse vallei, the health valley around Arnhem and Nijmegen, and the Twente technology valley, is very promising. Various institutes of higher education and knowledge institutes such as the Telematics Institute in Enschede are affiliated with these universities. Twente has a prominent position in terms of research and development.

Twente is a core area in the government’s economic development policy. The government feels partly responsible for ensuring that these core areas function efficiently. In the eastern Netherlands the targeted innovation policy focuses on the triangle formed by Twente, Wageningen, and the Arnhem/Nijmegen hub (KAN). Enschede, Hengelo and Almelo have been designated an economic core area on the A1 main connecting axis, which includes the knowledge-intensive Kennispark Twente business park.

The economic priorities for the region are:

- Kennispark Twente
- promoting the urban economy
- innovation in technology
- reinforcing the regional economic structure
- promoting regional economic development (Oost NV)





7.3 The Twente innovation route

The Twente innovation platform has been active since 2005. The objective behind setting up the innovation route is to boost innovative entrepreneurship. The platform focuses on the sectors of materials and high-tech systems, construction, food, technology and health, and technology and security. The innovation platform and the innovation route are an intensive collaboration between businesses, research and education institutions, and the governments.

08

Hooking up with projects elsewhere in Twente

A lot of large-scale spatial projects are being prepared or executed in the Twente region. In the redevelopment of the Twente airfield, it is important to look for complementary projects and development strategies. Twente will benefit from good functional and intrinsic cohesion. Coordination between the projects is therefore a major challenge. As the Twente property monitor indicates, the planned offering exceeds the expected demand in many sectors.

Opportunities

The location of the airfield in the surrounding network of towns and its associated infrastructure are reasons for considering its development potential in a broader context. Its proximity to the University of Twente, for example, could give rise to the development of new functional relationships. That is also why consultations will soon be held with Municipality of Oldenzaal on the noise contours in relation to the spatial developments envisaged by Oldenzaal.

The combined positions of the A1 and the railway line offer scope for improving traffic management. The A1-zone programme is a joint venture between the provinces of Overijssel and Gelderland, the Stedendriehoek (city triangle) and Twente regions, the Ministry of Housing, Spatial Planning and the Environment and the Directorate-General for Public Works and Water Management. With this initiative the parties are aiming to jointly exploit the development opportunities offered by the A1 and preserve and further enhance the area's qualities so as to transform the zone

into a calling card for the eastern Netherlands. The programme focuses not only on cohesion but also on the interplay between the region's economic opportunities, its accessibility and the quality of the living environment.

09

The EIA advisory committee and the planning process up to 2009

To transform the Twente military air base into a regional civil airport, various decisions are required, such as an amendment of the regional plan, a decision on the airport and amendments of the zoning plan. An environmental impact assessment is a prerequisite for these decisions.

The Provincial Council adopted the initial memorandum in December 2006. Partly as a result of the reactions received in the consultation period, it was decided at that time that the environmental impact assessment would have to include an examination of the planned activities and any significant environmental consequences they might have. The economic consequences of an alternative without an airport were also to be examined in the social cost/benefit analysis (SCBA).

EIA advisory committee

The EIA committee made its recommendation on 24 May 2007. This recommendation forms part of the proposal for the guidelines for the environmental impact assessment to be adopted by the Provincial Council. The Provincial Council discussed the proposal in June 2007 and adopted the guidelines.

The core issue in many of the reactions and the EIA Committee's recommendation was the need for a different approach from that described in the initial memorandum. Having assessed the viewpoints and recommendations, the municipality of Enschede and the province of Overijssel have opted for an approach that would pay more attention to the integral development of the area in an interplay between the three public bodies involved (the national government, the municipality and the province). This meant that an open planning process had to be organised which would offer more scope for interaction with the businesses, citizens and interest

groups involved. Besides realistic options for the airfield, a realistic alternative without commercial aviation also had to be examined and considered, with a view to making Twente more sustainable and economically stronger.

Based on its responsibility for adopting the guidelines for the EIA, the Provincial Council has decided the following:

- to compare alternatives with and without aviation in the initial phase of the EIA
- followed by a social debate, an assessment and a decision on which of the alternatives should be fleshed out in greater detail
- to come up with a more detailed comparison of the alternatives selected in the second phase of the EIA.

Phase 1 of the general environmental assessment

In May 2008 the environmental impacts of the models outlined – models with and without civil aviation – were mapped out. This will ultimately result in a proposal for a structure vision that must be adopted by the Provincial Council. A plan EIA will have to be performed as part of the substantiation of the structure vision. The general environmental impact assessment performed for the choice of the models that are now to be fleshed out in greater detail therefore forms part of the substantiation of the ultimate choice.

010

The social process

Since 2005 various social organisations in the Twente region have been involved in discussions and proposals for developing the airport area. About 30 organisations are represented in the Social Platform.

This concerns the proponents and opponents of an airport variant. It concerns representatives from nature and environmental organisations, organised industry and residents' organisations from Enschede and the surrounding municipalities.



T-Xchange model

During the meeting of the Social Platform in May 2007, the decision-makers called on the participants to come up with an alternative proposal for the development for Twente Airport area. A participation process was set up for this purpose in consultation with the participating social organisations. A professional methodology for the participation process was found in the T-Xchange and Grontmij method: an interactive and participating design process in which a number of stages were worked through in a highly structured way. All this took place in the T-Xchange 'virtual lab' at the University of Twente.

Innovative alternatives for area development without an airport were worked on by exchanging arguments and interests and building up scenarios, followed by the use of 'serious gaming' (i.e. assessing the various scenarios in terms of the shared interests). VTM supervised the process and had final responsibility for it.

The 'serious game' that has been produced for formulating an alternative development for Twente Airport and the surrounding area was designed partly by the involved parties themselves and was used to highlight the impacts on the economy, nature and

landscape and the residential and social climate in consultation with the experts at VTM and Grontmij.

The last game session at T-Xchange was concluded with a joint model. All participating parties have indicated that their own plans were compatible with the spatial structure presented in the model. Confidence was also expressed in the optimisation of the model by VTM.

Parallel processes

The social process described ran in parallel to the development of the area development scenarios which were managed by VTM and subsequently drawn up by the urban planning firm De Zwarte Hond. De Zwarte Hond has since obtained input from the social process.

Stichting Alternatieven Vliegveld Twente (SAVT) has set up a think tank with the remit of coming up with a feasible commercial use for the area. This produced the 'De Twentse Basis' vision, with a special combination of care functions, wellness and small-scale residential building in relation to the design and management of the whole area. The Triple E knowledge centre was commissioned by SAVT to flesh out this vision into a



business plan. The vision was used as input for the 'serious gaming' exercise, and was incorporated in the resultant T-Xchange model. As a statutory authority, the Regge and Dinkel water authority played a special role in this. On account of its valuable input and responsibility for the stream structure, the aim is to involve the water authority more intensively in the future.

The participating organisations contributed a great deal of knowledge and insight to the development of most of the models being assessed. The jointly developed T-Xchange model was optimised by experts and was included in VTM's assessment to arrive at two site plans.

011

Description of five models

VTM presented four working models in February 2008. These are the 'Twente Eco Park', 'Twente Resort Park', 'Twente Air Park', and 'Twente Airport' models. These models were discussed with the stakeholders in VTM, i.e. the joint development company (GOB) set up by the national government, the province of Overijssel and the municipality of Enschede. The models were also submitted to the so-called HOLD municipalities (Hengelo, Oldenzaal, Losser and Dinkelland) and the Regge and Dinkel water authority.

These bodies' reactions have resulted in modifications that do not affect the essence of the models, which are the updated and optimised models 1b, 2b, 3b and 4b. A fifth model, the T-Xchange model, was developed by the social organisations.

Model 1: Twente Eco Park

In Model 1: Twente Eco Park (illustration p. 118), a landscape core has been created to form a green-blue framework. Two streams that connect to the historic stream structure and connect other streams to each other will be created in this zone.

On both sides of the two streams there will be a new landscape with open spaces interspersed with heathland, woods and wetlands which will support diverse flora and fauna. This green-blue zone will only be accessible to walkers, cyclists and horse riders.

The existing infrastructure – the runways, taxiways, roads and paths – will be partly demolished and partly left to decay naturally. The outside walls of the bunkers will no longer be maintained and in time will develop a green, mossy appearance. There is room for a large bat sanctuary in the shelters. This sanctuary will be in the middle of the green zone and will form part of a public route through the park. The other parts of the area on both sides of the green-blue zone will each be open to motor traffic.

In the north-east there will be a large funeral home with urn walls which will be integrated naturally into the landscape. Given the traffic movements this function will generate, it has been decided to locate this funeral home as close as possible to a regional road. The funeral home will be accessed via the A1 via Hanzepoort to the south of Oldenzaal. Visitors will arrive at their destination via Noordergrensweg.

The area on the north side will also be accessed via the same route. The programme here consists of holiday bungalows, the R&D Knowledge Campus and exclusive holiday homes.

No new primary roads will be built; instead, existing roads and taxiways on the airfield will be used. Part of the runway will be reused for the country hotel. This will create a monumental 600 metre 'avenue' which, with the right design, will create a country estate feel.

To the south of the project area, space has been set aside for a large farm, a farm campsite, exclusive bungalows and a multifunctional events site using the existing hangars. The south side will be accessible via De Oude Deventerweg or Vliegveldstraat and Weerseloseweg and will thus connect to the A1.

Model 1 B

This model (illustration p. 119) differs slightly from model 1, but the contours of the basic model 1 are retained. The green-blue framework is still the spatial planning core, and has been strengthened in part by increasing the size of the new nature package on the advice of the regional water authorities so that more space is used around the stream courses. The area in front of the funeral home has been reduced so that a wider nature zone can be developed on the north side, which will strengthen the wet area of the national ecological network. A bigger section of the runway is being retained to reduce demolition costs.

Some of the programmes have been changed. The holiday homes in the northern area have been replaced by a residential area with stabling facilities. Only a small

number of holiday homes has been retained; these will be exclusive holiday homes. The nature and study centre has been replaced by a bigger R&D area. There is also room here for a regional training centre for the fire brigade, which is regarded as a facility with good potential.

Model 2: Twente Resort Park

As in Model 1, the basis of the planning concept in Model 2: Twente Resort Park (illustration p. 120) is a landscape core with streams and new nature. Two streams that connect to the historic stream structure and connect other streams to each other will be created in this zone. On both sides of the two streams there will be new landscape with open spaces comprising wet heathland interspersed with woods which will support diverse flora and fauna. Only the edges of this green-blue zone will be accessible by car. The area is intended for horse riders, walkers and cyclists.

The existing infrastructure (runways, taxiways, roads and paths) will be partly demolished and partly used for access to the new programme to be created on either side of the green-blue framework. The bunkers located in the middle of the new natural area will be given 'green jackets' over time, and will become a natural part of the area without losing their original identity.

In contrast to Model 1, in which the emphasis is on the perception of extensive nature with as little as possible in the way of a physical programme, Model 2 seeks a combination of functions with supra-regional significance for the area. For example, a holiday park is planned for the north-eastern corner of the project area, which will be accessed via the A1 and via Hanzepoort.

On the south side there will be a large residential area with stabling facilities combined with sports functions, retail and leisure. These lifestyle homes will meet the growing desire of horse-lovers to live and spend their leisure time near their horses. The existing shelters will be used as stables.

The equestrian hotel on the eastern side of the project area is a modern farmstead consisting of a complex with stables and accommodation. People will be able to come here and enjoy the beautiful scenery for short or long stays.

The western side will be accessed via Weerseloseweg. There will be a campus with various health functions in a 'care and cure' concept. The Twente Resort Park will be easily accessible and will also be located in a very attractive position in relation to the new nature area. It

will be within easy reach for people who are recovering from medical interventions. Car parking will be between the bunkers, so the natural look and feel of the area will be preserved intact as far as possible.

Model 2 B

Some adjustments have been made to parts of the programme for the use of the area, whilst preserving the so-called green-blue framework through the central area, as shown in Model 2 (illustration p. 121).

The holiday park in the north-eastern corner has been reduced in size so that a wider nature zone can be developed in connection with the wet nature in the adjacent part of the national ecological network. The remainder has been earmarked for exclusive holiday homes.

The 'care and cure' campus is still the same size, but it has been less extensively integrated into the area. A centre consisting of a fire brigade training complex and a sports and events centre has been added to the Eastern part/ Oostkamp. A glider runway has been incorporated on the south side.

Model 3: Twente Air Park

In Model 3 (illustration p. 122) the airfield has been retained in line with the principle of General Aviation (GA), aviation based on small aircraft for business and private use. As GA airfields can only be used by smaller aircraft, the runways can be shorter than for civil aviation. GA airfields also cause much less noise.

Subject to various international safety rules such as the distance between the runway and the nearest buildings being complied with, special living and working premises will be built close to the runway.

Next to the taxiway opposite Oostkamp there will be a fly-in community for people who own an aircraft and want to use it for business and private purposes. The members of this target group like to live as close as possible to a runway, and want to be able to get around in their private aircraft as quickly and efficiently as possible. After a flight, the aircraft is parked in a garage next to the house.

This type of dwelling has been in existence in the USA for some time, and there have been some developments along these lines in Europe recently as well. The Twente Airpark Fly In Community would be the first residential area in the Netherlands (and north-western Europe) based on this principle. Next to the runway and in the central area there will be exclusive golf facilities for the

homeowners. The Golf Resort will consist of a number of villas located directly on their own greens.

A residential area with stabling and other associated facilities is planned for the eastern side of the planning area. This area will contain various types of homes ranging from large detached houses to collective stable apartments, farmsteads and courtyard homes. All the residents in this area will have one thing in common: they want to live close to their horses in a rural environment.

Besides various specialist forms of living, a zone will be reserved for small-scale economic activities. The strip will be located on the old taxiway opposite the south entrance. At the end of this strip there will be a Fly In Hotel, a five-star hotel with various facilities for business use.

Model 3B

When the airfield was built, a new dry nature area was created on the south-eastern side of the runway. Unlike the other models, this model (illustration p. 123) does not seek to repair the stream structures but maintains the existing dry natural values. There will therefore be no golf homes in the central area.

Despite the fact that not all of the existing runway is needed for General Aviation, as was also the case in Model 3, the unused parts of the runway will not be demolished. This reduces demolition costs and keeps options to upscale this valuable infrastructure open.

On the northern side of the runway, the residential and sports resort programmes in Model 3 are exchanged for airport-related economic activities and research and development.

The events site near Oostkamp will be extended with facilities for a sports complex and a fire brigade training centre.

Model 4: Twente Airport

This model (illustration p. 124) examines how an international airport for civil aviation might operate in an area adjacent to the national ecological network. Or: how can integration between airport and nature be achieved?

Instead of aiming to avoid disturbing existing nature as far as possible with the operation of a new international airport, the basic principle is rather to enable new nature to be developed by creating a compact airfield that uses the existing infrastructure and buildings.

In order to create this compact, easily accessible airport, a new location will be sought for the future terminal. The northern side of the site is well situated because of the regional traffic links, and is therefore more easily accessible via the existing infrastructure than the southern side. There is also plenty of space for parking facilities at ground level on the northern side. The spaces reserved for parking and businesses are interchangeable.

The focus here is on a passenger-oriented airport. This means that in addition to the revenues from parking, the necessary income will be generated inside the terminal, for example from hospitality. As the airfield will be less dependent on income from the business parks that characterise the typical image of many present-day airports, the compact airfield with a smaller business park for airport-related economic activities will be able to be integrated into the landscape. Regional economic activities around the airfield will take place on existing sites and sites to be developed around the main regional infrastructure.

The objective of using one half as a utilitarian strip and creating new nature in the other half can be achieved by upgrading existing roads, using existing buildings for cargo handling and creating a compact structure between Weerselose Weg and the N733.

In Oostkamp, which is already in the middle of a natural area, an events site will be created using the existing hangers, fencing and infrastructure. Special facilities will be able to be created for festivals, happenings and cultural activities with minimal resources.

Model 4 B

This adapted model (illustration p. 125) bundles the commercial service functions more around the terminal on the northern side of the runway. The building mass on site has also been intensified. The air site has been widened to accommodate the glider runway.

An extension for a fire brigade training centre is planned next to the events site at Oostkamp. The link between these two sites offers opportunities for exchanging and sharing the mutual facilities. In view of the outcome of the market orientation exercise, an adjacent commercial leisure site is also planned. For a growth model from General Aviation to a commercial airport with specific segmentation of activities (near the runway and further away), it is important to bear in mind the required spatial reservations.

Model 5: T-Xchange

This model (illustration p. 126) offers an alternative without an airport, in which the supporting core is a green-blue framework. The green-blue framework is not one combined zone but a framework in which the historic stream structures are restored and around which new nature will develop. This model is based on five key starting points:

- As much of the main runway as possible will need to be retained for cultural heritage reasons and to avoid unnecessary demolition costs.
- As much of the existing buildings and infrastructure as possible will be preserved intact and reused.
- Existing green areas will be taken into account where possible. This means that any new buildings will have to be adapted to them.
- Routes for walkers, cyclists and horse riders will be created in the 'green-blue framework'.
- Any new jobs created must not be at the expense of existing jobs in the region.

The concept of the T-Xchange model (5) is to restore the historic stream structure. Three new streams will be created on the airfield site, each with a wide green zone.

This structure is known as the green-blue framework. There will be space for new functions in the other areas between these stream zones.

The T-Xchange model is a combination of agricultural activities, recreation and various care functions – based on the 'care and cure' concept – all located in a green landscape. The existing and new livestock farms will be located in the western and southern part of the planning area. These farms will also be given secondary functions such as animal viewing pens, camp sites and care activities. To the west of the dairy farm there will be a new recreational area with the emphasis on sports and horse riding. The equestrian complex will consist of an equestrian centre, riding stables, veterinary surgeries, country stores, a riding school, an equestrian hotel and so on. This ties in with the residential area with stabling facilities in Prins Bernhardkamp and the existing riding stables in the immediate vicinity. Around hangar 11 near the Oostkamp area there will be a new events site which will make use of the existing buildings for festivities.

Care in a green environment

To the north of these recreational facilities there will be clinics and specialist care centres. To the south there

will be an exclusive bungalow park, holiday homes and a 'zorghotel' where people can stay to recuperate from care they have received. This bungalow park will be adapted for use by disabled people and convalescents.

To the west of the recreational facilities there will be high-quality innovative businesses mainly focusing on 'care', but also the theme of 'sustainability'.

To the north of the care centres there will be educational institutions (a learning park/centre) where care will play a prominent role. These institutions will also act as day-care centres for disabled people.

Access

The link to Weerseloseweg will be repaired and a new access road will lead from it to the activities to the north-west of the main runway. Around the airport grounds, there are already narrow roads, which will be upgraded to fully-fledged access roads.

012

Performance of the models and multi-criteria analysis

This chapter describes the performance of the models in terms of financial, economic and environmental effects. A discussion of the multi-criteria analysis in which all effects are weighed and compared follows.

12.1 Financial performance

The financial performance of the models is evaluated using the following components:

- Balance of residual land value
- Minimum costs
- Supplementary remediation costs
- Risk profile

For all the models, tentative land utilisation plans were drawn up in which the costs and yields are illustrated over time. The model with the same land value but fewer necessary costs / investments is deemed better. It is then looked into which additional remediation costs are needed, given the location of the functions and the type



of functions. Finally, the risk profile is determined per model on the basis of the aforementioned results.

The business case of the VTM in formation is then further elaborated on the basis of the airfield land utilisation plans.

Elaboration of business case

The basis for the business case is the development of the approximately 469 hectares of state land, consisting of:

Twente airfield	ca. 414 ha
Zuidkamp	ca. 43 ha
Prins Bernhardkamp	ca. 10 ha
Kamp Overmaat	ca. 1,6 ha

This is excluding the parts that the defence department continues to utilise at the airfield and the Zuidkamp.

12.1.1 Residual land value and costs

In drawing up the tentative land utilisation plans, the main concerns are the yields from the various programme parts, the value of the existing property and subsidies. The necessary investment in demolition, main infrastructure, making the premises ready for construction or living, funds, planning costs and temporary management are included in the costs.

The land utilisation plans are based on a utilisation horizon up to 2030 and are therefore of a long-term nature. In most of the models, it has been assumed that land will start being released in 2014.

With regard to the airport development (models 4 and 4b), the value of the concession is set at PM (€ 0: costs and yields of airport) because further research is needed to be able to estimate this valuation with certainty.

Models 3 and 2b generate the highest residual land value (see figure 12.1). This value is mainly generated by the residential building functions in the area. This produces more than 70% of the yields. Models 1 and 4 score lowest. The improvement in model 4b compared with model 4 can be explained by the addition to the programme of fire brigade facilities, sports and events facilities and commercial leisure. Models 3b and 4b and the T-Xchange model generate comparable land values. Residential construction is also an important generator of yields in the T-Xchange model.

The costs and yields of the models are illustrated in the table below (see figure 12.2).

The yields in most of the models are largely created by the release of land for residential construction (models 1, 2, 3, 1b, 2b, 3b, T-Xchange). This represents more than 70% of the total income in models 1, 2, 3 and 2b, and as much as 80% in model 3. Since the residential building programme constitutes so great a share, it has been given special attention in the risk analysis.

In models 4 and 4b, the release of land for business represents the most important income.

In the T-Xchange model, the facilities and care are an important source of income, accounting for approximately 25%. The same basic amount of subsidy is assumed for all the models.

From the figure, it can be gathered, among other things, that the models with higher yields (more programme) also require higher investment. This is because higher yields are caused by more programme, which requires extra investment particularly for making the land ready for construction and living.

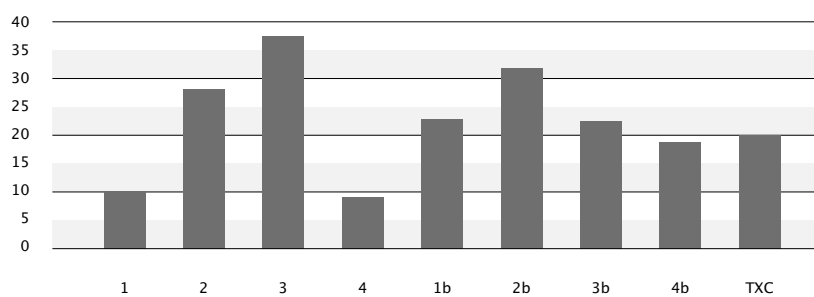
If models have comparable residual land values in the utilisation plan, the one with the lowest necessary investment (costs) scores the best. Models 4 and 4b have the lowest cost level, which is also due to the fact that the concession value is set at PM (€ 0). Models 3 and 2b require the most investment. This is mainly due to the extra investments in making the land ready for construction and living since these models have more programme than the other models.

12.1.2 Remediation costs

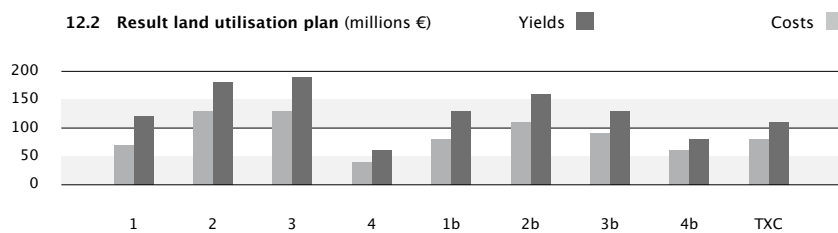
The supplementary remediation costs for the airfield depend on the function and location of this function. Relatively lower remediation costs are expected especially in models 4 and 4b because of the fact that more functions can be acquired here in the destination industry. The costs therefore increase to the extent that more residential building or agriculture/nature is planned in the area (see figure 12.3)



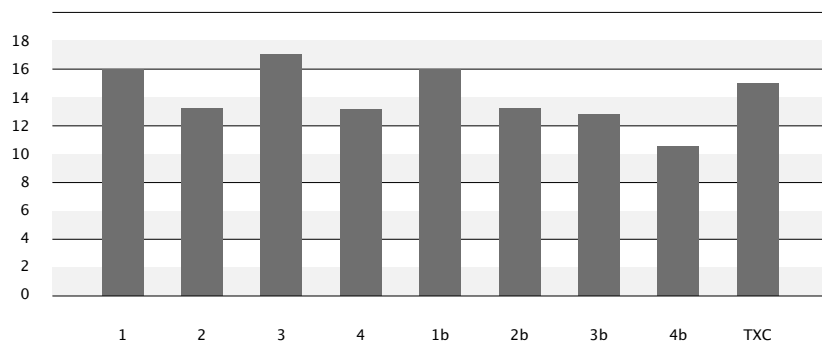
12.1 Net cash value (millions €)



12.2 Result land utilisation plan (millions €)



12.3 Remediation costs (millions €)



12.1.3 Risk profile

The following elements are used to determine the risk profile for the five models described:

- Result of risk-spread and particular events
- Maximum borrowing requirement
- Exchangeability of parts of the programme

Risk-spread and particular events

With regard to the spreading of risks, a panel of specialists estimated the bandwidth within which the costs and yields will fluctuate. The bandwidths vary per component (costs/yields). From the analysis it can be derived that the risk analysis for model 3 produces the least favourable result and that the analysis for the models T-Xchange, 1 and 4 produce the best result (see figure 12.4).

Maximum borrowing requirement

The maximum borrowing requirement is used as an indicator of the risk profile of the development models for the airfield (see figure 12.5). In particular models 4, 4b and T-Xchange involve a lower borrowing requirement. Model 3 requires the highest level of borrowing, which can be explained by the ambition (amount of programme) and the necessary investment it entails.

Exchangeability of parts of the programme

The exchangeability of parts of the programme, the degree to which certain programme components can be changed/moved within the spatial planning concept, is an indication of the robustness of the plan and the individual tolerance of the various programme components.

Models 3, 4, 3b, and 4b score worse than models 1 and 1b. Both General Aviation and commercial aviation make the various programme components relatively specific, both in terms of residential construction in 3 and 3b and in terms of business in 4 and 4b. Model 4b shows some relative improvement compared to model 4. This has to do with the expansion of several programme components (commercial services and commercial leisure).

Overview of total profile

The total risk profile was subsequently charted out based on the inventory of risk-spread, particular events, maximum borrowing requirement and exchangeability

of parts of the programme. Models 3 and 3b score the lowest for the component risk profile, followed by models 1b and 4b. Model T-Xchange has the best risk profile.

12.2 Economic impact

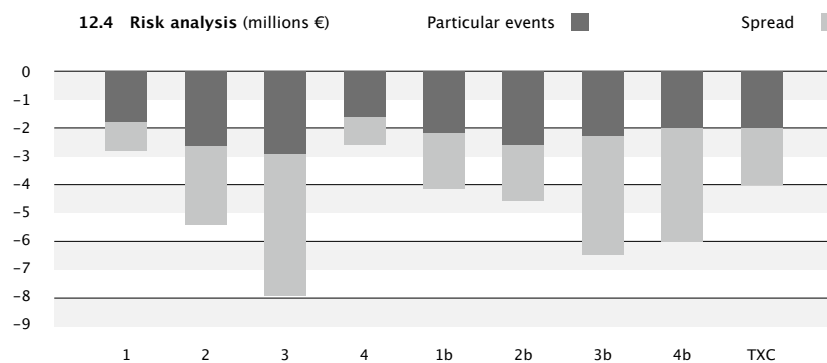
Ecorys has performed a study of the economic impact of all the models. Two indicators were used in this: the effects on employment, and added value. Direct employment is the employment directly linked with the model. Indirect employment is the effect created when other sectors profit from the model - suppliers for instance.

A net effect is an effect that is added to the research area, as a result of the project. Gross effects are the effects that various programme components have as if they were independent projects. In this, no account is taken of the region where the effects occur and the possible elbowing out of competing businesses or institutions. The total employment was used for calculation for the further assessment (multi-criteria analysis). This employment is structural. This produces figure 12.6.

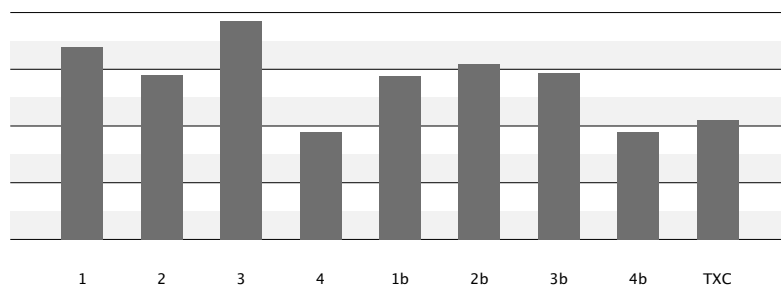
Models 4 and 4b assumed 1.2 million passengers, the number that was also used in the environmental impact report carried out earlier. This figure is based on the market research by L.E.K. Consultancy. In that study, a bandwidth of between 0.9 and 1.6 million passengers was determined as regards the minimum passenger numbers required on the basis of three different break-even conditions. The middle value of this bandwidth represents 1.2 million passengers.

It is noticeable that models 4b and 5(T-Xchange) score the best. Models 2b, 2 and 4 score well here as well. The other models score significantly lower.

If the number of passengers is varied, we see the following: in the case of 0.6 million passengers, rather than 1.2 million, models 4(b) and 5(T-Xchange) remain clearly in the lead. Although model 5 then overtakes model 4b, with 580 and 540 jobs. If we base the calculations on more than 1.2 million passengers, then model 4b surpasses 5 by an increasing margin. Model 4b generates 940 jobs in the event of 2 million passengers and 1,580 jobs in the event of 4 million passengers.



12.5 Borrowing requirements



12.6 Effects on employment (in fte)

Model	Gross jobs			Net jobs		
	Direct	Indirect	Totaal	Direct	Indirect	Totaal
1	250	290	540	180	80	260
1b	640	330	970	180	60	240
2	900	380	1280	440	60	500
2b	920	380	1300	450	70	520
3	620	420	1040	240	70	310
3b	790	370	1160	210	50	260
4	1100	1150	2250	250	230	480
4b	1540	1290	2830	430	250	680
5 (Tx)	1210	440	1650	520	60	580

The other aspect looked at is the added value. This is the sales price (market value) minus the purchase value of the service or product. The picture for added value is as follows:

	Added value (millions €)	
Model	Gross impact	Net impact
1	24	13
1b	47	12
2	54	23
2b	56	23
3	52	21
3b	53	14
4	85	19
4b	117	29
5 (Tx)	76	29

It is noticeable here again that models 4b and 5 (T-Xchange) score the best, followed by models 2b, 2 and 3. The other models score significantly worse. If we vary the number of passengers, we see the same effect as for employment.

If we look at these two indicators, then it is clear that models 4b and 5 (TX) score the best in terms of economic impact. Models 1 and 1b score the worst in this area.

The full report can be viewed on the VTM website: www.vliegwieltwente.nl.

12.3 Environmental impact

Arcadis investigated the environmental effects for traffic, noise, air quality, external security, nature, landscape and cultural history, water, soil, archaeology and spatial planning. These effects are illustrated in figure 12.7.

The first thing one notices is that the original models and the updated and optimised models result in only marginally different scores, with the exception of the step from 3 to 3b, which shows some improvements.

On the whole, models 1 and 1b score the best here. But models 2, 2b and 5 (T-Xchange) also score well. Models 4 and 4b score just below average, but models 3 and 3b score significantly lower.

The full report is available at VTM's website: www.vliegwieltwente.nl.

12.4 The multi-criteria analysis

The question then is how all these results are integrally weighed against each other in a so-called multi-criteria analysis (MCA).

In other words, how do you weigh the three areas in which performance was evaluated against each other and how much weight is assigned to each of the indicators used within these three areas?

We first made a general decision on the weighting of the factors on the basis of the vision. Since the economy and sustainability (environment) are explicitly included in the mission as strategic goals, it seems logical that these two aspects be assigned equal weight. The financial aspect is extremely important but serves more to create conditions rather than as a goal in itself. The following main weighting factors were therefore selected:

Economy	40%
Environment	40%
Finances	20%

Four indicators were used within the assessment of the financial effects. The balance of residual land value is weighted more heavily than the other indicators. This produces the following weighting factors for a total of 20% for financial effects.

Balance of residual land value	8%
Risk profile	4%
Minimum costs	4%
Remediation costs	4%
Total	20%

Two indicators were used within the assessment of the economic effects, specifically employment and added value.

Since employment is a main focus in our vision, we have decided to weight this aspect more heavily than the other indicator. For the rest, both indicators have a strong correlation to each other.



Impact	Criterion	m1	m1b	m2	m2b	m3	m3b	m4	m4b	m5 tx
Traffic	Acceptance	0	0	-1	-1	-2	-1	-2	-2	-2
	Safety	0	0	-1	-1	-2	-1	-2	-2	-2
	Opportunities for public transport	0	0	1	1	1	1	3	3	1
Nature	Destruction	0	0	-1	-1	-3	-2	0	0	0
	Fragmentation	2	2	2	2	-1	-1	2	2	1
	Disruption	-1	-1	-2	-2	-3	-3	-2	-2	-2
	Dehydration	1	1	1	1	-2	-1	0	0	0
Land./cult.	Landscape values	1	1	-1	-1	-2	-2	1	1	1
	Perception of landscape	2	2	1	0	-2	-2	-1	-1	1
	Cultural heritage values	-1	-1	-1	-1	0	0	1	1	0
	Property patterns and structures	-1	-1	-2	-2	0	0	-1	0	1
Water	Change	3	3	3	3	0	0	2	2	2
	Intersection	3	3	3	3	0	0	1	1	2
	Disconnection	1	1	1	1	-1	-1	-1	-1	-1
	Water quality	2	2	2	2	-1	-1	-2	-2	2
	Groundwater quantity	1	1	1	1	-1	-1	0	0	-1
Soil	Contaminated sites	2	2	2	2	2	2	1	1	2
	Contamination by activities	2	2	2	2	1	1	0	0	2
Arch.	Disturbance of arch. sites	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1
	High expectation value	-2	-2	-2	-2	-2	-2	-1	-1	-1
Spat. plan.	Impact of recreation	3	3	3	3	2	2	1	1	3
	Impact of agriculture	1	1	0	0	0	0	-1	-1	1
	Impact of residential locations	2	2	2	2	0	0	2	2	1
Ext. security	External security in aviation	3	3	3	3	-1	0	-2	-1	3
Air	Aviation emissions	3	3	3	3	-1	0	-1	-1	3
	Road traffic emissions	2	2	0	0	-2	-1	0	0	0
Noise	Aviation noise	3	3	3	3	-1	0	-2	-2	3
	Road traffic noise	1	1	0	0	-2	-1	-1	-1	0

12.7 Environmental impact

Employment	25%
Added value	15%
Total	40%

Ten indicators were used within the assessment of the environmental effects. Since renewing and enhancing the character of Lonnekerland is a main focus in our vision, we have decided to weight the aspects nature, landscape and cultural history more heavily than the other indicators. This produces the following weighting factors for a total of 40% for environment:

Traffic	3%
Nature	7%
Landscape & cultural history	7%
Water	7%
Soil	3%
Archaeology	2%
Spatial planning	2%
External security	3%
Air quality	3%
Noise	3%
Total	40%

The total input from the assessments in each sector can be seen in figure 12.8.

12.8 Vision VTM

Vision VTM	40%	Environmental impact	3% Traffic // 7% Nature // 7% Landscape & cultural history // 7% Water // 3% Soil // 2% Archaeology // 2% Spatial planning // 3% External security // 3% Air quality // 3% Noise
	20%	Financial performance	8% Balance of residual land value // 4% Risk profile // 4% Minimum costs // 4% Remediation costs
	40%	Economic impact	15% Added value 25% Employment

Outcomes of the multi-criteria analysis

In the BIZON model, all the results of these sectoral scores were ultimately ranked in order of total performance, weighted as shown above. In doing so the best performing model overall was awarded 100 points, and the worst performing model overall was awarded 0.

The multi-criteria analysis can be compared to an all-round skating championship: if you win one distance event, but lose all the others, you won't become an all-round skating champion.

This produced the following total overview:

	Model	Overall score on a scale of 0 to 100
1	Txchange	100
2	4b	91
3	2b	83
4	2	78
5	4	46
6	1b	35
7	1	34
8	3	6
9	3b	0

Model 1 and model 1b score well for environmental effects. But these models both score significantly worse for financial and economic effects. That is why they do not achieve a high ranking in the MCA.

If the decision was based purely on financial yields, then Model 2B (resort park) would score the



best of the optimised models with yields of about € 10 mln higher. This plan also entails the largest construction programme and scores better on the whole in environmental terms than the airfield model (in particular with regard to nuisance, but with a worse score for the component landscape and culture) but scores lower in terms of economic impact. It therefore does not emerge a winner from the multi-criteria analysis.

Models 3 and 3b score well and reasonably well, respectively, in the financial area, but score very poorly for environmental effects. They receive an average score for economic effects. The overall performance in the MCA is therefore low.

Models 4 and 4b score well in the economic area and financial area. In the environmental area they score below average, but score relatively better within the environmental area in terms of the indicators related to structural changes to the surroundings, thus emerging second from the MCA.

Model 5 (T-Xchange) scores well in all areas and therefore, returning to the metaphor of the skating championship, achieves the best final ranking for all distances.

Adecs also carried out a sensitivity analysis for the various indicators. This shows how the total model scores change if only the weighting factor varies. For employment, for example, this means that the more the weighting for employment is increased, the greater the differences between the leading models and those lagging behind become. The heavier the weighting factor assigned to employment, the better model 4b in particular performs.

It must be noted however that this concerns a robust model. The weighting factors are logical and consistent from the perspective of the mission and vision, of course before the outcomes are worked out in the MCA. We did however “play” with the weighting factors in the 40-40-20 ratio in connection with the robustness of the models. That indicated that changes to the weighting factors only resulted in extremely minor changes in the total overall score. The ranking remained the same and the significant difference between the leading group 5 (T-Xchange), 4b, 2b and 2 and the other models remained in place. An essential change was only observed with extremely unrealistic starting points. By assigning virtually the entire 40% in environmental effects to a single criterion for instance.

The full report is available on VTM's website:

www.vliegwieltwente.nl

When it was established, the VTM opted for an interactive planning process. As part of this, a number of steps are being taken towards a definitive choice for the best plan for the redevelopment of the airport. Which plan is the best is determined on the basis of the contribution that the plan makes towards creating an economically stronger and more sustainable Twente and the social support for the plans. The approach to the area development and the manner in which the decision process will be structured was discussed in the municipal council of Enschede (23 and 25 October 2007), the provincial executive of Overijssel (23 October 2007), and in the official commissioning authority meeting of the state (6 February 2008). The decision making also aimed to involve a model with an airport and one without in the elaboration.

The choices are made on the basis of the vision on the area and the significance that its development can have for the region. This vision is further fleshed out in this document. The vision serves as a guiding principle in the weighting of the decision criteria. In this regard, it was decided to balance the needs of the population in terms of ecological, economic and financial concerns. As a first step in this decision process the VTM proposes that two site plans be worked with in the coming year, on the basis of the vision and the multi-criteria analysis carried out, as a framework for further elaboration.

The reasons for this are:

- The basic models were used to be able to calculate and sketch out possible land uses in the previous phase. The form, exact scope, compatibility, opening up and spatial cohesion of these programmes are not however at the level of an urban planning and landscape design;
- The framework of the site plans serves as a guiding principle for the elaboration but offers the leeway for a good and attractive plan with a robust landscape framework for further development (structure vision);
- The site plan also offers the leeway to further define the market feasibility and the associated spatial, programmatic and financial constraints on the basis of market consultations and a greater involvement of market parties in the next phase.



Site plan A (illustration p. 127) is based on the model that was made with the contribution of numerous social parties in the T-Xchange sessions. It makes grateful use of the business case set up by the Stichting Alternatieven Vliegveld Twente. In its functional elaboration, the existing landscape is utilised. The underlying care & cure programme connects with one of the strong sectors in the Twente economy. Under certain conditions it can create good employment opportunities, both in the lower and upper segments of the labour market.

Further arguments for elaborating this site plan are:

- performs the best economically, ecologically and financially on the whole;
- scores well in terms of nuisance because of the closing of the airport;
- makes a good contribution to the perception of the landscape and the restoration of the green-blue framework of Lonnekerland;
- offers good compatibility with the existing pavement and buildings;
- offers direct (net) employment of 520 FTEs (Ecorys);
- enjoys good support;
- produces land yields of € 28.3 mln, excluding € 13.7 mln in remediation costs.

Site plan B (illustration p. 128) is based on model 4B, a compact airport in a green setting. Development and realisation of a compact airport in a green setting will in practice be a long-term project in which the desired transformation will take place step by step. This model satisfies the desire of many residents to keep the possibility of flying from Twente open and fits in with initiatives from among others the Chamber of Commerce, Twente businesses and the Innovation network. It provides opportunities for innovative businesses, for example in the strong Twente M3 cluster (Mechatronics, Materials, Maintenance) which can reinforce the structure of the regional economy. This model emerged second in the multi-criteria analysis.

The arguments for this model are:

- there is no clarity as yet in the national airport policy and the role of Twente airport within it as a possible regional airport in a national system and strategic reserve;
- it has the greatest gross employment effect and added value in the event of 1.2 million passengers;

- it allows good compatibility with cultural-historical values;
- it offers the best opportunities for public transport;
- it receives adequate scores for landscape, water and nature even though the maintenance of the main landing runway does disrupt waterways;
- it has a land yield of € 27.9 mln, excluding € 10.2 in remediation costs.

The estimated land yields from both site plans are less than the targets of the state but match the shared mission of the three governments cooperating in the VTM and the outcomes of the social process. In this stage the calculations are also based on key figures and not yet on detailed urban plans and trial allotments.

The greatest difference between the site plans is the programme. Site plan A depends heaviest on the care and cure facilities with room alongside this for innovative (small scale) business and professional services, excluding residential and green/agricultural purposes.

Site plan B depends on an airport built up around the existing main landing runway and the infrastructure, facilities and (platform-related) activities involved. In addition there is still wide bandwidth in this economic function, ranging from the industrial airport to theme parks with a (super) regional appeal. Oostkamp has an economic zoning and offers space for events, business, research, sports and training facilities, including a regional fire brigade centre. An event terrain is also among the possibilities (in both site plans).

These main programme components offer opportunities to reinforce the regional economy in balance with landscape values. There are still significant market risks associated with both programmes in this exploratory phase.

In the next phase, during the elaboration of both site plans, the market consultations will be stepped up and the aim will be to obtain more certainty about the commitment from market parties to the development of (parts of the) programme in the area. The VTM will also develop initiatives to actively track down businesses and institutions and garner intentional support for the realisation of (parts of) the plans, on condition that the definitive structure vision for the area is administratively defined.

For site plan A this means, among other things, the further elaboration of possibilities deemed promising for realising a wellness programme, consultation with Twente care providers and insurance companies on the business case of the Twente basis, tracking down

excellent specialists who want to set up business in Twente with specialised clinics, and looking into (inter) national initiatives in the Dutch care market, which is currently undergoing liberalisation. On an entirely different level, initiators are also welcome for sports and events facilities and for new estates and/or care farms.

For site plan B the main aim is to get a clear decision in the debate and decision making on the national airport memorandum about the position of Twente airport in the national airport system. After all, if the state does not speak out about this clearly in the coming months, there is the chance that this state infrastructure and strategic infrastructure will lose a reserve.

The resolution made to keep Twente open for General Aviation fits in with such a decision. Along with this, the market parties will be consulted in investigation into whether and if so under what conditions it would be possible to operate a smaller airport for regional jets, business traffic and charters. In light of the limited returns forecast, it will be further investigated whether a concession in line with the market can arise with a combination of area development and the right functions and how the phasing can best be organised.

A necessary condition for managing the risks is that the market opportunities are further explored and that promising concepts with strong businesses are willing to commit in terms of development and realisation. In light of the fact that virtually all Twente property markets are saturated, primarily niches in the market will have to be sought out in both cases. That is why the site plans must incorporate the necessary leeway for further fleshing out and design. Initiatives for temporary use or exploitation of the terrain or existing property must fit within the envisioned purposes and can contribute to the desired transformation and improvement of the cash flow.

As the process continues, the VTM will continue to organise a structured consultation with the social groups involved in the T-Xchange so as to secure their contribution to this next phase as well and make use of the networks built up around the Twente Basis.

These considerations lead to the following recommendations for the follow-up process until the summer of 2009 when a choice must then be made for the definitive use of the area in the structure vision and the MER and MKBA linked with it.

Recommendation 1

Define the vision for the redevelopment of Twente airfield as a framework for fleshing out the plans, based on the mission: 'To transform the current air base into a driving force in making Twente economically stronger and more sustainable.'

Recommendation 2

When assessing the basic models, give the environmental impact a 40% weighting, the economic impact a 40% weighting and the financial performance a 20% weighting.

Recommendation 3

Use the two site plans A and B as a programmatic and spatial framework for the fleshing out of the plan with the indicated flexibility in zoning and step up the interaction and involvement of market parties in the elaboration of the plan.

Recommendation 4

When formulating the structure vision, continue consulting and interacting with social groups and intensify the involvement of private sector parties.

Recommendation 5

Temporary (property) functions at the airport that are compatible with the intended uses in site plans A and B can be made possible for a maximum period of four years under Section 17 of the Spatial Planning Act [Wet op de ruimtelijke ordening] at the recommendation of the VTM and DSOB Municipality of Enschede.



014

The market approach

On 17 January 2007 the Minister of Finance set the course for organising the (re)development of the Twente air base. Among other things, he made known his intention to involve the private sector in this (re)development. VTM was therefore given this assignment. The aim is to combine the strengths of the private and public parties involved as much as possible in order to generate synergy in the decision-making process and in the product itself.

That is why VTM has put together a team that combines private and public sector expertise to an equal extent.

This report was written to enable as a first step towards reaching a decision on the ultimate use of the former Twente Air Force Base. It is not the case that this would only require a vision for long-term cooperation to be developed, but that is not the case. To minimise the current operating burden such as property maintenance, repairs and security, temporary operators are sought for the airport and its associated property. The fact that the final use is as yet unclear makes this interim operation a difficult phase.

The short term

Signing up private sector parties for the short term provides insight into the opportunities offered by the area and the buildings on it, and therefore plays an important role in building confidence in promising development directions.

Collaboration needs to be sought with parties who are able to operate the site and the buildings on it without affecting the decision to be reached on its ultimate use.

From the point of view of cash flow management as well, it will be essential for VTM to grasp opportunities that present themselves in terms of the interim operation of the airport, speeding up the development or entering into subtransactions (e.g. for the parcels of land around the airport), provided they tie in with the desired development directions. Some initiatives falter because of the uncertainty as to whether or not the airport will continue to exist.

The long term

For the long term it is probable that, if the definite decisions on the area development are taken, there will be sufficient confidence in the commercial feasibility of the area development. That is why it is important to carry out market orientation at an early stage of plan development and to select the most promising initiatives and involve them in the fleshing out of the plans.

Within the adopted spatial plans – given the uncertainty of market developments in the medium term and the length of time it will take to implement the plans – it is important to retain scope for private sector initiatives in the ultimate uses of the land within a certain bandwidth. These bandwidths will be defined in the ultimate structure vision. This structure vision will therefore have to set the course for the utilisation of the site, but in such a way that the general constraints ensure a sufficiently high quality standard. They must not be so constricting that good initiatives are discouraged.



A close-up photograph of a magnifying glass held over a colorful map. The lens of the magnifying glass is positioned in the upper right quadrant, focusing on a specific area of the map. The map shows various roads, including one labeled 'TWENTHE/80' and another 'LONNEXEL'. A prominent road is labeled 'NIEUW-MILLIEN' in large blue letters. Other visible text includes 'SCHEDE', '200', '325', '200', '408', '261', 'Glanerbrug', and 'LC 6'. A small box on the map contains the text 'N 35'. The background of the map is yellow, with blue lines representing roads and green areas representing parks or fields. The magnifying glass has a silver rim and a dark handle.

Bijlagen Beilage Appendix

Twente Ecopark



Model 1

- 1 30,9 ha **Uitvaartcentrum** 7.000 m2 bvo **Bestattungszentrum** 7.000 m2 BNF **Funeral home** 7.000 m2 gfa
- 2 9,7 ha **Natuur- onderzoekscentrum** 10.000 m2 bvo **Natur-Forschungszentrum** 10.000 m2 BNF
Nature- research centre 10.000 m2 gfa
- 3 39,0 ha **750 Vakantiewoningen** **750 Ferienwohnungen** **750 Holiday homes**
- 4 24,8 ha **Landschapshotel** 14.000 m2 bvo **Landschaftshotel** 14.000 m2 BFN **Country hotel** 14.000 m2 gfa
- 5 97,3 ha **Natuurgebied** **Naturgebiet** **Nature area**
- 6 54,2 ha **Veeboerderij** **Bauernhof mit Tierhaltung** **Livestock farm**
- 7 14,4 ha **215 Vakantiewoningen** **215 Ferienwohnungen** **215 Holiday homes**
- 8 5,8 ha **Camping** **Campingplatz** **Camp site**
- 9a 12,2 ha **Evenemententerrein** **Veranstaltungsgelände** **Events site**
- 9b 24,7 ha **Evenemententerrein** 20.000 m2 bvo **Veranstaltungsgelände** 20.000 m2 BNF **Events site** 20.000 m2 gfa
- 10 7,7 ha **40 Vakantiewoningen** **40 Ferienwohnungen** **40 Holiday homes**

nieuw te ontwikkelen natuur ca 50 ha **Naturentwicklungsgebiet ca. 50 ha** **new nature approx. 50 ha**

Model 1B



Model 1B

- 1a 17,2 ha **Uitvaartcentrum** 5.000 m2 bvo **Bestattungszentrum** 5.000 m2 BNF **Funeral home** 5.000 m2 gfa
- 1b 28,6 ha **Natte natuur** **Feuchtgebiete** **Wet nature**
- 2 22,4 ha **Research & Development** 25.000 m2 bvo **Forschung und Entwicklung** 25.000 m2 BNF
Research & development 25.000 m2 gfa
- 3 37,3 ha **Paarden woonwijk** 185 woningen **Wohnviertel für Pferdehalter** 185 wohn.
Residential area with stabling facilities 185 homes
- 4 23,9 ha **Landschapshotel** 14.000 m2 bvo **Landschaftshotel** 14.000 m2 BNF **Country hotel** 14.000 m2 gfa
- 5 133,4 ha **Natuurgebied** **Naturgebiet** **Nature area**
- 6 12,7 ha **125 Vakantiewoningen bij de boer** **125 Ferienwohnungen auf dem Bauernhof** **125 Farm holiday homes**
- 7 72,8 ha **Melkveehouderij** **Milchviehhaltung** **Dairy farm**
- 8 **Zweefvliegbaan onderdeel Veeboerderij (deels dubbel grondgebruik)** **Segelflugplatz Bestandteil des Bauernhofs mit Tierhaltung (teilweise doppelte Bodennutzung)** **Glider runway part of livestock farm (some double land use)**
- 9 40,8 ha **Evenementen, sport, brandweer** 20.000 m2 bvo
Veranstaltungen, Sport, Feuerwehr 20.000 m2 BNF **Events, sports, fire station** 20.000 m2 gfa
- 10 9,7 ha **50 Exclusieve vakantiewoningen** **50 Exklusive Ferienwohnungen** **50 Exclusive holiday homes**

nieuw te ontwikkelen natuur ca 98 ha **Naturentwicklungsgebiet ca. 98 ha** **new nature approx. 98 ha**

Twente Resort Park



Model 2

- 1 71,0 ha 990 Vakantiewoningen 990 Ferienwohnungen 990 Holiday homes
- 1 3,0 ha Voorzieningen vakantiewoningen 11.000 m2 bvo
Einrichtungen für Ferienwohnungen 11.000 m2 BNF Holiday home facilities 11.000 m2 gfa
- 2 72,4 ha Care en cure (22 ha actief) 35.000 m2 bvo
Care and Cure (22 ha aktiv) 35.000 m2 BNF Care and cure (22 ha active) 35.000 m2 gfa
- 3 45,0 ha Paardenwoonwijk 180 woningen Wohnviertel für Pferdehalter 180 wohn.
Residential area with stabling facilities 180 homes
- 4 12,1 ha Sportcentrum- Oostkamp 20.000 m2 bvo Sportzentrum- Oostkamp 20.000 m2 BNF
Oostkamp Sports Centre 20.000 m2 gfa
- 5 7,6 ha 10 Exclusieve vakantiewoningen 10 Exklusive Ferienwohnungen 10 Exclusive holiday homes
- 6 5,5 ha Paarden Hotel 10.000 m2 bvo Pferdehotel 10.000 m2 BNF Equestrian hotel 10.000 m2 gfa
- 7 127,0 ha Natuurgebied Naturgebiet Nature area

nieuw te ontwikkelen natuur ca 85 ha Naturentwicklungsgebiet ca. 85 ha new nature approx. 85 ha

Model 2B



Model 2B

- 1a 45,9 ha Vakantiepark 450 woningen Ferienpark 450 wohn. Holiday park 450 homes
- 1a 2,4 ha Voorzieningen vakantiepark 11.000 m2 bvo
Einrichtungen für Ferienpark 11.000 m2 BNF Holiday park facilities 11.000 m2 gfa
- 1b 20,4 ha Natte natuur Feuchtgebiede Wet nature
- 2 31,8 ha Care 'n cure 35.000 m2 bvo Care and Cure 35.000 m2 BNF Care 'n' cure 35.000 m2 gfa
- 3 44,7 ha Paarden woonwijk 180 woningen Wohnviertel für Pferdehalter 180 wohn
Residential area with stabling facilities 180 homes
- 4a 14,7 ha Sportcentrum Oostkamp 20.000 m2 bvo Sportzentrum Oostkamp 20.000 m2 BNF
Oostkamp Sports Centre 20.000 m2 gfa
- 4b 16,7 ha Brandweer oefencentrum Feuerwehrübungszenrum Fire brigade training centre
- 5 9,6 ha 25 Exclusieve vakantiewoningen 25 Exklusive Ferienwohnungen 25 Exclusive holiday homes
- 6 7,6 ha Paardenhotel 10.000 m2 bvo Pferdehotel 10.000 m2 BNF Equestrian hotel 10.000 m2 gfa
- 7 41,9 ha Zweefvliegbaan Segelflugplatz Glider runway
- 8 144,3 ha Natuurgebied Naturgebiet Nature area

nieuw te ontwikkelen natuur ca 135 ha Naturentwicklungsgebiet ca. 135 ha new nature approx. 135 ha

Twente Airpark



Model 3

- 1 8,5 ha Paardencentrum incl wonen 20.000 m2 bvo Reitsportzentrum inkl. Wohnen 20.000 m2 BNF
Equestrian centre including residential accommodation 20.000 m2 gfa
- 2 11,0 ha Multifunctioneel centrum Oostkamp 23.000 m2 bvo Multifunktionszentrum Oostkamp 23.000 m2 BNF
Oostkamp multifunctional centre 23.000 m2 gfa
- 3 27,4 ha Fly in community (individueel) Fly-in-Community (individuell) Fly-in community (individual)
- 4 8,3 ha Fly in community (collectief) 35 woningen Fly-in-Community (kollektiv) 35 wohn.
Fly-in community (collective) 35 homes
- 5 39,0 ha 115 Golf en boswoningen 115 Golf- und Waldwohnungen 115 Golf and 'homes in the woods'
- 6 32,5 ha Golf faciliteiten Golfinrichtungen Golf facilities
- 7 10,0 ha Commerciële dienstverlening (GA) Gewerbliche Dienstleistungen (Allgemeine Luftfahrt) Commercial services (GA)
- 8 3,7 ha Fly inn Hotel 10.000 m2 bvo Fly-in-Hotel 10.000 m2 BNF Fly-in hotel 10.000 m2 gfa
- 9 4,0 ha Wonen op de bunkers 20 woningen Wohnen auf Bunkern 20 wohn. Homes on bunkers 20 homes
- 10 6,9 ha Eco community 30 woningen Eco-Community 30 wohn. Eco-community 30 homes
- 11 4,4 ha 70 Vakantiewoningen 70 Ferienwohnungen 70 Holiday homes
- 12 17,0 ha 180 Paardenwoningen 180 Wohnungen für Pferdehalter 180 Homes with stabling facilities
- 11 10,0 ha Hippodrome Hippodrom Hippodrome
- 13 30,0 ha Sport resort 90 woningen Sport-Resort 90 wohn. Sports resort 90 homes
- 14 11,5 ha Bunkerwijk in bos 15 woningen Bunkerviertel im Wald 15 wohn. Bunker area in woods 15 homes

Nieuw te ontwikkelen natuur ca. 34 ha Naturentwicklungsgebiet ca. 34 ha New nature approx. 34 ha

Model 3B



Model 3B

- | | | | | |
|------------------|---------|--|--|---|
| 1 | 18,0 ha | Platformgebonden bedrijvigheid–commerciële dienstverlening | Flugplatzgebundenes Gewerbe–gewerbliche Dienstleistungen | Airport-related economic activity– commercial services |
| 2 | 20,8 ha | Research & Development | Forschung und Entwicklung | Research & development |
| 3 | 5,5 ha | Research & Development | Forschung und Entwicklung | Research & development |
| 4 ^{a,b} | 20,6 ha | Paarden woonwijk 125 woningen | Wohnviertel für Pferdehalter 125 wohn. | Residential area with stabling facilities 125 homes |
| | 6,5 ha | Voorzieningen paardenwoonwijk 10.000 m2 bvo | Einrichtungen für Wohnviertel für Pferdehalter 10.000 m2 BNF | Facilities in residential areas with stabling 10.000 m2 gfa |
| 5 | 8,3 ha | Fly in community (collectief) | Fly-in-Community (kollektiv) | Fly-in community (collective) |
| 6 | 7,1 ha | Eco community 40 woningen | Eco-Community 40 wohn. | Eco-community 40 homes |
| 7 | 30,4 ha | Fly in community (individueel) 45 woningen | Fly-in-Community (individueel) 45 wohn. | Fly-in community (individual) 45 homes |
| 8 | 4,0 ha | Wonen op bunkers 20 woningen | Wohnen auf Bunkern 20 wohn. | Homes on bunkers 20 homes |
| 9 | 25,3 ha | Evenementen, sport, brandweer 23.000 m2 bvo | Veranstaltungen, Sport, Feuerwehr 23.000 m2 BNF | Events, sports, fire station 23.000 m2 gfa |
| 10 | 71,6 ha | Droge natuur (publiek toegankelijk) | Trockenes Naturgebiet (öffentlich zugänglich) | Dry nature (open to the public) |
| 11 | 45,0 ha | Zweefvlieveld | Segelflugplatz | Glider airfield |

Nieuw te ontwikkelen natuur ca. 45 ha Naturentwicklungsgebiet ca. 45 ha New nature approx. 45 ha

Twente Airport

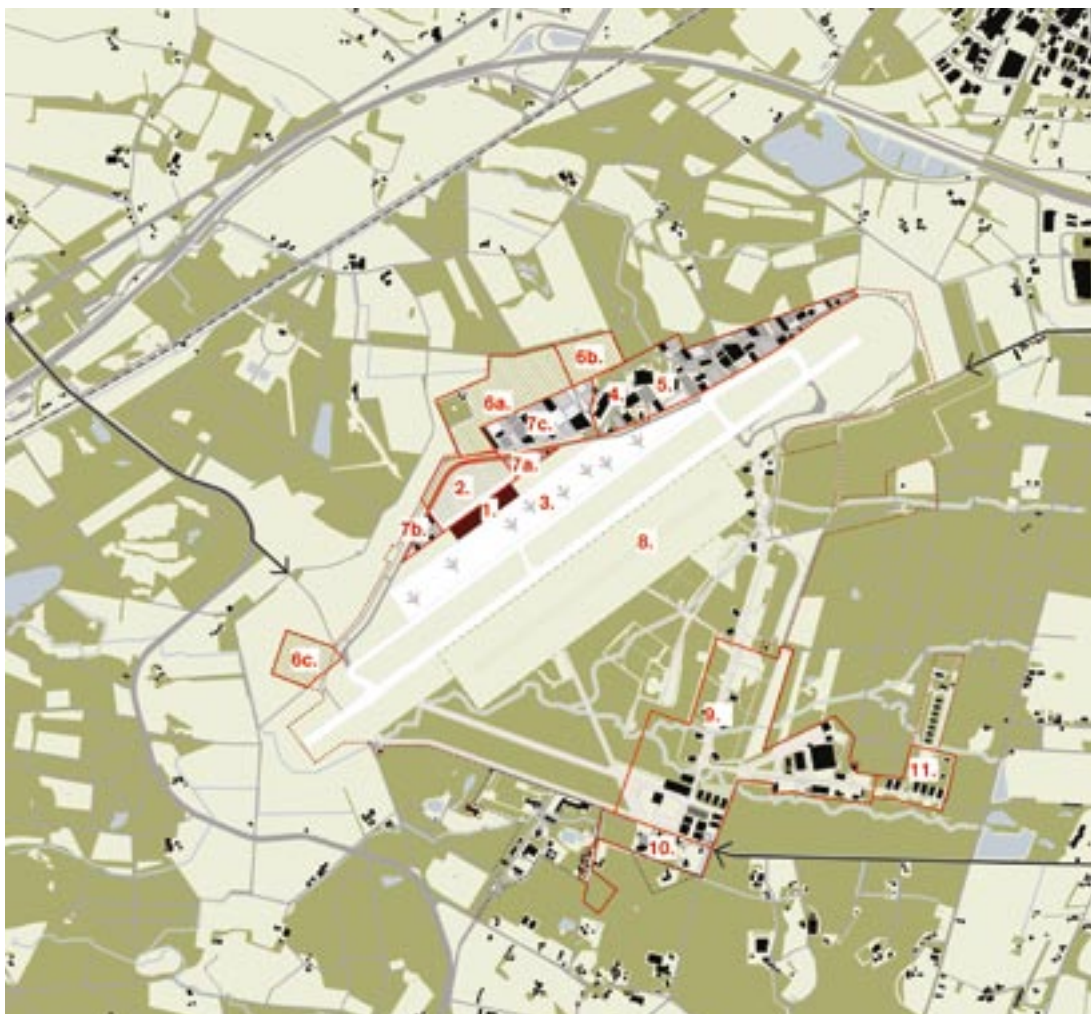


Model 4

- | | | | | |
|----|----------|---|--|---|
| 1 | | Terminal | Terminal | Terminal |
| 2 | 6,1 ha | Parkeren | Parken | Parking |
| 3 | 143,0 ha | Airside | Airside | Airside |
| 4 | 3,0 ha | Hergebruik bestaand vastgoed 10.000 m2 bvo | Nutzung bestehender Immobilien 10.000 m2 BNF | Reuse of existing property 10.000 gfa |
| 5 | 16,9 ha | Cargo en commerciële dienstverlening | Luftfracht und gewerbl. Dienstleistungen | Cargo and commercial services |
| 6a | 20,4 ha | Lange termijn parkeren | Langzeitparken | Long-term parking |
| 6b | 5,1 ha | Lange termijn parkeren | Langzeitparken | Long-term parking |
| 6c | 1,2 ha | Lange termijn parkeren | Langzeitparken | Long-term parking |
| 7a | 4,4 ha | Commerciële dienstverlening | Gewerbliche Dienstleistungen | Commercial services |
| 7b | 1,2 ha | Commerciële dienstverlening | Gewerbliche Dienstleistungen | Commercial services |
| 7c | 1,2 ha | Commerciële dienstverlening | Gewerbliche Dienstleistungen | Commercial services |
| 8 | 12,0 ha | Multifunctioneel centrum Oostkamp 23.000 m2 bvo | Multifunktionszentrum Oostkamp 23.000 m2 BNF | Oostkamp multifunctional centre 23.000 m2 gfa |

Nieuw te ontwikkelen natuur ca. 120 ha Naturentwicklungsgebiet ca. 120 ha New nature approx. 120 ha

Model 4B



Model 4B

- | | | | | |
|-------|----------|--|---|---|
| 1 | | Terminal | Terminal | Terminal |
| 2 | 6,1 ha | Parkeren | Parke | Parking |
| 3 | 137,0 ha | Airside | Airside | Airside |
| 4 | 4,0 ha | Vrachtloodsen (bestaand) 10.000 m2 bvo | Frachtschuppen (vorhanden) 10.000 m2 BNF | Cargo warehouses (existing) 10.000 m2 gfa |
| 5 | 17,3 ha | Cargo, Commerciele dienstverlening | Luftfracht, gewerbliche Dienstleistungen | Cargo, commercial services |
| 6a | 13,2 ha | Parkeren lang | Langzeitparke | Parking, long-term |
| 6b | 4,3 ha | Parkeren lang | Langzeitparke | Parking, long-term |
| 6c | 4,4 ha | Parkeren lang | Langzeitparke | Parking, long-term |
| 7 a,b | 2,4 ha | Commerciele dienstverlening | Gewerbliche Dienstleistungen | Commercial services |
| 7 c | 9,3 ha | Commerciele dienstverlening 24.000 m2 bvo | Gewerbliche Dienstleistungen 24.000 m2 BNF | Commercial services 24.000 m2 gfa |
| 8 | 39,6 ha | Evenemententerrein -brandweer oefencentrum 53.000 m2 bvo | Veranstaltungsgelände-Firewehrübungscentrum 53.000 m2 | Events site-fire brigade training centre 53.000 m2 |
| | | leisure | Freizeit | leisure |
| 9 | 45 ha | Zweefvliegveld (deels dubbel grondgebruik luchthaven) | Segelflugplatz (teilweise doppelte Bodennutzung des Flughafens) | Glider airfield (partly double land use by airport) |

Nieuw te ontwikkelen natuur ca. 100 ha Natureontwikkelingsgebied ca. 100 ha New nature approx. 100 ha

T-Xchange

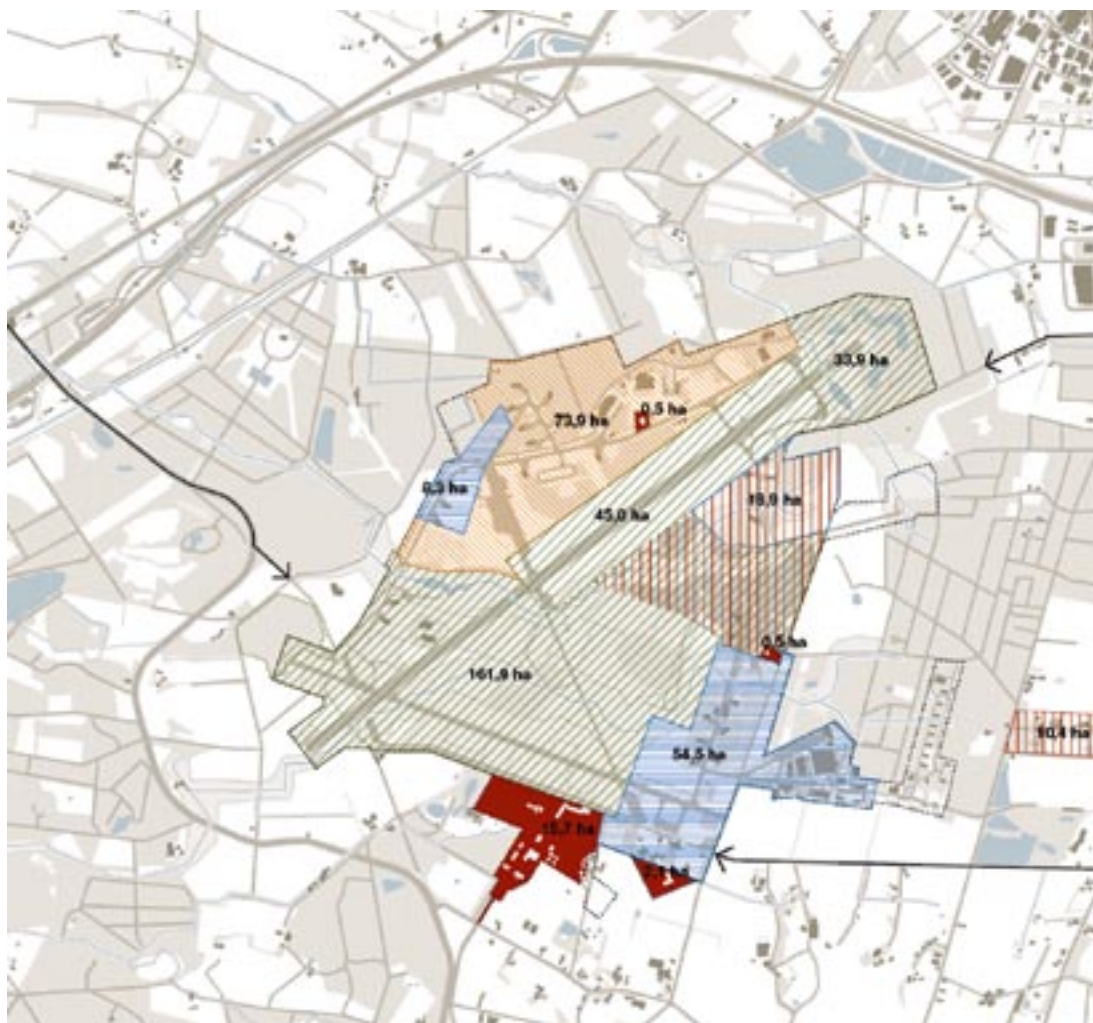


Model T-Xchange

1 ^{a,b}	64,0 ha	Melkveehouderij (excl. beek) Milchviehhaltung (exkl. Wasserlauf) Dairy farm (excl. stream)
2	1,0 ha	Maisvelddoolhof Maisfeldlabyrinth Maize maze
3	1,8 ha	Kamperen bij de boer Campingplatz auf dem Bauernhof Farm campsite
4	1,0 ha	Kijkstallen Schauställe Animal viewing pens
5a	9,7 ha	Zorgboerderij Therapiebauernhof Therapy farm
5b	3,3 ha	Zorgboerderij Therapiebauernhof Therapy farm
6	12,4 ha	Paardencomplex Reitsportcomplex Equestrian complex
7	7,0 ha	Sportcomplex Sportkomplex Sports complex
8	1,9 ha	Onderzoekscentr. naar zorg 5.000 m2 bvo Gesundheitsforschungszentr. 5.000 m2 BNF Care research centre 5.000 m2 gfa
9	0,8 ha	Uitkijktoren Aussichtsturm Viewing tower
11	4,5 ha	Wellness boerderij 4.000 m2 bvo Wellnessbauernhof 4.000 m2 BNF Wellness farm 4.000 m2 gfa
11	2,4 ha	Landschapshotel 7.000 m2 bvo Landschaftshotel 7.000 m2 BNF Country hotel 7.000 m2 gfa
12	11,5 ha	Multif. centr. Oostkamp 23.000 m2 bvo Multifunkt. zentr. Oostkamp 23.000 m2 BNF Oostkamp multifunct. centre 23.000 m2 gfa
13	10,2 ha	Paardenwoonwijk (Prins Bernhardkamp) Wohnviertel für Pferdehalter (Prins Bernhardkamp) Residential area with stabling facilities (Prins Bernhardkamp)
14	32,4 ha	Landgoederen-excl. wonen 50 won. Landgüter-exklusives Wohnen 50 wohn. Country estates - exclusive living 50 homes
15	45,0 ha	Zweefvliegen Segelfliegen Gliding
16	3,0 ha	Horeca 8.000 m2 bvo Hotel- und Gaststättengewerbe 8.000 m2 BNF Hospitality 8.000 m2 gfa
17	6,6 ha	Leisureplein 8.000 m2 bvo Freizeitplatz 8.000 m2 BNF Leisure park 8.000 m2 gfa
18	10,8 ha	Bungalowpark 110 woningen Bungalowpark 110 wohn. Bungalow park 110 homes
19	5,5 ha	Knoopperven 10 woningen Bauernhofsiedlungen 10 wohn. Communes in former farm buildings 10 homes
20	8,3 ha	Kleine innovatieve bedrijven Kleine innovative Unternehmen Small innovative companies
21	1,1 ha	Zotel 8.000 m2 bvo Gesundheitshotel 8.000 m2 BNF Zotel 8.000 m2 gfa
22	1,1 ha	Kuuroord met sauna 5.000 m2 bvo Kurzentrum mit Sauna 5.000 m2 BNF Spa with sauna 5.000 m2 gfa
23	7,3 ha	Ateliers in shelters Ateliers in Schuppen Sheltered workshops
24	7,7 ha	Woonwerkenheid 50 woningen Wohn-Arbeits-Einheit 50 wohn. Live-work unit 50 homes
25	8,1 ha	Zorgcentra (incl hergebruik bestaand Noord) 20.000 m2 bvo Gesundheitszentren (inkl. Nutzung bestehender Immobilien im nördl. Teil) 20.000 m2 BNF Care centres (incl. reuse of existing centres in north) 20.000 m2 gfa
26	12,0 ha	(anti-aging) klinieken 8.000 m2 bvo (Anti-aging-)Kliniken 8.000 m2 BNF (anti-ageing) clinics 8.000 m2 gfa
27	2,7 ha	Leerpark centrum Lernpark-zentrum Learning park centre

Nieuw te ontwikkelen natuur ca. 85 ha Natureontwikkelingsgebied ca. 85 ha New nature approx. 85 ha

Vlekkenplan A



Model A

62,8 ha economie & leisure
bedrijven, evenemententerrein,
research & development, sport/
zorgonderzoek, leisure, overig,
brandweeroefencentrum

73,9 ha resort park
zorgcentrum, stellers, kliniek,
kuuroord, zorgboerderij, overig,
woonwerkseenheden

29,3 ha wonen
paardenwoning, exclusief wonen,
landgoederen

240,8 ha groen
melkveehouderijen, zweefvliegveld,
zorgboerderijen

18,8 ha defensie
gehandhaafde gebieden

62,8 ha Wirtschaft und Freizeit
Unternehmen, Veranstaltungsgelände,
Forschung und Entwicklung, Sport/
Gesundheitsforschung, Freizeit,
Sonstiges, Feuerwehrübungszentrum

73,9 ha Resort Park
Gesundheitszentrum, Ateliers, Klinik,
Kurzentrum, Therapiebauernhof,
Sonstiges, Wohn-/Arbeitseinheiten

29,3 ha Wohnen
Wohnviertel für Pferdehalter,
Exklusives Wohnen, Landgüter

240,8 ha Grün
Milchviehbetriebe, Segelflugplatz,
Therapiebauernhof

18,8 ha Verteidigungsministerium
Weiterhin genutzte Gebiete

62,8 ha economy & leisure
companies, events site, research &
development, care research centre,
leisure, other, fire brigade
training centre

73,9 ha resort park
care centre, workshops, clinic,
spas, therapy farm, other,
live/work units

29,3 ha homes
residential area with stabling facilities,
exclusive living, country estates

240,8 ha green
dairy farms, glider airfield,
therapy farm

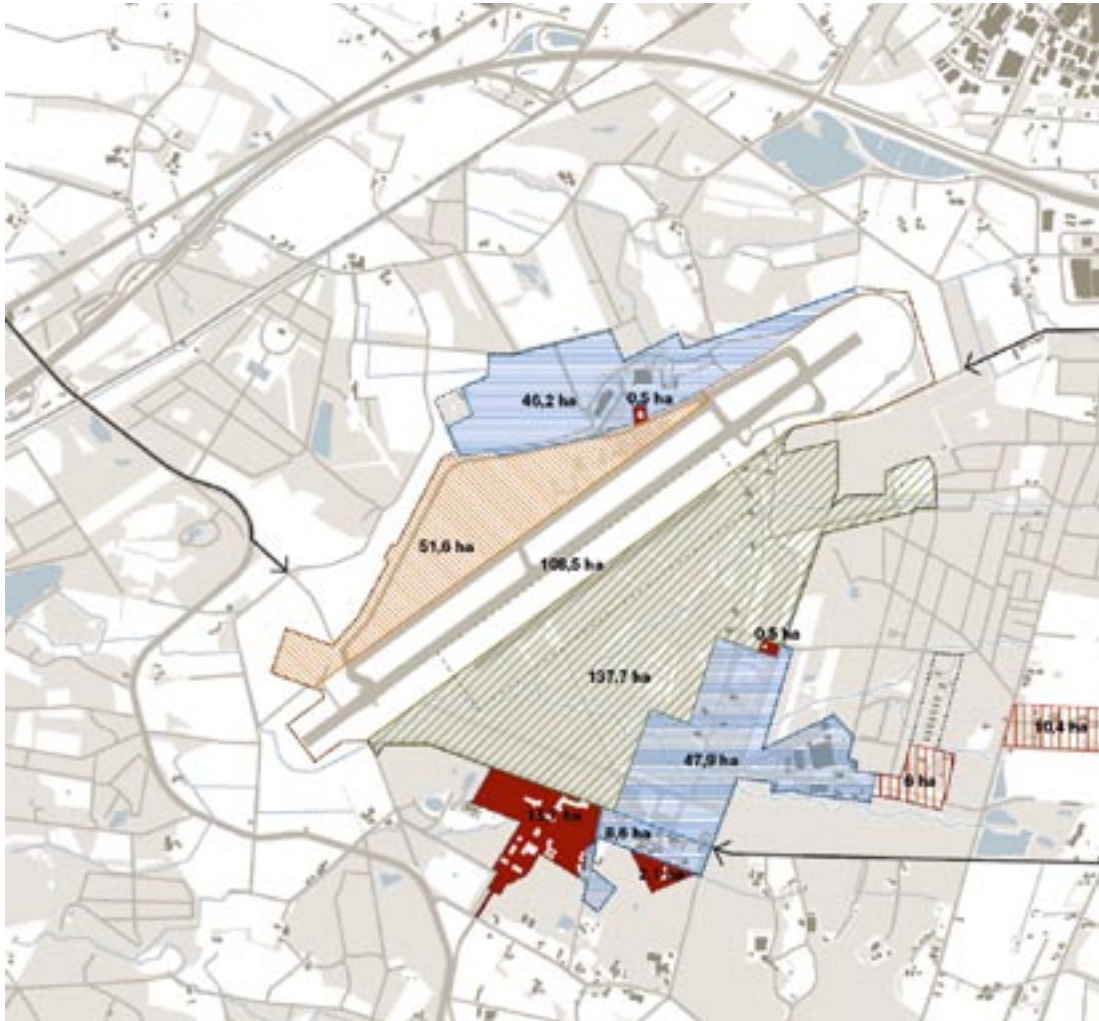
18,8 ha defence
maintained areas

Nederlands

Deutsch

English

Vlekkenplan B



Model B

102,6 ha economie & leisure
bedrijven, research & development,
leisure, brandweeroefencentrum,
evenemententerrein, overig

186,1 ha vliegveld
51,6 ha terminalzone / bedrijvigheid /
parkeren

45,1 ha zweefvliegbaan

16,4 ha wonen:
exclusief wonen, hotel

137,7 ha groen, nieuwe natuur

18,8 ha defensie
gehandhaafde gebieden

102,6 ha Wirtschaft und Freizeit
Unternehmen, Forschung & Entwicklung,
Freizeit, Feuerwehrgeschäftszentrum,
Veranstaltungsgelände, Sonstiges

186,1 ha Flugplatz
51,6 ha Terminalzone / Gewerbe /
Parkplätze

45,1 ha Segelflugplatz

16,4 ha Wohnen
Exklusives Wohnen, Hotel

137,7 ha Grün, Naturentwicklung

18,8 ha Verteidigungsministerium
Weiterhin genutzte Gebiete

102,6 ha economy & leisure
companies, research & development,
leisure, fire brigade training centre,
events site, other

186,1 ha airfield
51,6 ha terminal zone / economic
activity/ parking

45,1 ha glider airfield

16,4 ha homes
exclusive living, hotel

137,7 ha green, new nature

18,8 ha defence
maintained areas

Nederlands

Deutsch

English

Vliegwiel Twente Maatschappij

