



Landschapspark Lonneker Land en Vliegveld Twente,

Bestemming van het vrijkomende vliegveld

Inleiding

Met het vertrek van Defensie komen de terreinen van vliegbasis Twenthe beschikbaar voor gewenste ontwikkelingen. De basis bestaat uit twee delen, het eigenlijke vliegveld en het Zuidkamp. Het laatstgenoemde is opgenomen in de al lang bestaande planning van de wijk Vaneker in noord Enschede en wordt niet verder besproken.



Fig. 1 Luchtfoto van vliegveld en omgeving



Fig. 2 Overzicht vliegveld, in militair gebruik

Verscheidene voorstellen voor een nieuwe bestemming van het vliegveld hebben het licht gezien. De belangrijkste alternatieven zijn Groen en Burgerluchtvaart. Met deze notitie wil landschapspark Lonneker Land deelnemen aan de discussie door een Groen voorstel uit te werken en het rapport van de Kamer van Koophandel¹ te becommentariëren.

Lonneker Land

Alvorens met het voorstel te komen, willen we de context en de achtergrond bespreken.

Lonneker Land is het resultaat van een initiatief van enkele jaren geleden. De initiatiefnemers beoogden een landschapspark in het ruitvormige gebied tussen Oldenzaal, Hengelo, Enschede en Losser. Onlangs richtten de belangrijkste *stakeholders* de Stichting Lonneker Land op en brachten een visie uit². Zoals neergelegd in deze visie ontleent het gebied Lonneker Land zijn identiteit aan:

- de aanwezigheid van talloze landgoederen, natuurgebieden en historische boerenerven, in het befaamde kleinschalige Twentse landschap en zijn uitzonderlijke natuurwaarden.

¹ ACM-DHV, een in opdracht van de Kamer van Koophandel door ACM en DHV uitgebracht rapport over de financiële en maatschappelijke aspecten van een drietal mogelijke bestemmingen, variërend van Groen tot een grootschalig commercieel vliegveld met bedrijfsvestigingen rondom.

² "Visie Lonneker Land" van de Stichting Lonneker Land.

- Zijn functie als uitgestrekt, samenhangend, uitloopgebied voor de burgers van het aangrenzende stedelijk gebied van Enschede, Hengelo en Oldenzaal.

In "Visie Lonneker Land" zijn we uitgebreid ingegaan op de essentiële rol die een dergelijk uitgebreid gebied grenzend aan de stad heeft voor leef- en vestigingsklimaat. Het draagt door zijn stilte, natuur en landschap aanzienlijk bij aan de leefbaarheid in ZO-Twente en aan de gezondheid van de burgers in het stedelijk gebied³.

Geografische context, relatie met Netwerkstad

Lonneker Land, met in zijn midden het vliegveld, maakt deel uit van de Ecologische Hoofdstructuur, die zich uitstrekt van NO-Twente via de Oldenzaalse Stuwwal tot aan Hengelo–Enschede. Het grenst aan drie kanten aan het stedelijk deel van Netwerkstad Twente en vormt daarvan een perfecte contramural, zie fig. 3.

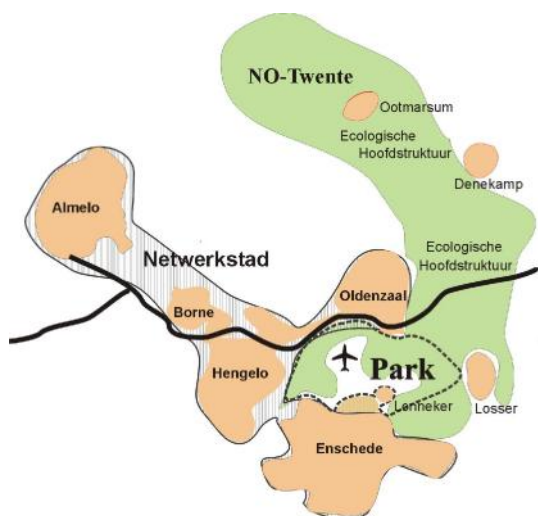


Fig. 3 Landschapspark "Lonneker Land"
(Omlind door de stippellijn).

Netwerkstad⁴ en Lonneker Land dragen beide bij aan Z.O.-Twente, ieder met eigen, essentiële inbreng: het stedelijk gebied met werkgelegenheid, wonen en cultuur, het landelijk gebied met agrarische producten, rust en natuurbeleving. Een beleid waarin één van deze twee componenten schade leidt, kan niet duurzaam zijn.

Het eeuwen lange proces⁵ dat geleid heeft tot Lonneker Land, zoals het er nu uitziet, heeft in 1929 een plotselinge wending genomen en een vliegveld opgeleverd. Aanvankelijk verstoorde het de omgeving nauwelijks wegens zijn kleinschalig karakter. Om militaire redenen werd het in de tweede wereldoorlog aanzienlijk uitgebreid door inlijving van de landgoederen die het huidige vliegveld omringen: Holthuis, Oosterveld, Hof Espelo, Lonnekerberg e.a. Na de oorlog bleef het militaire karakter, maar werd de omvang teruggebracht. Oorlogshandelingen ten tijde van de tweede wereldoorlog hebben geleid tot aanzienlijke hoeveelheden explosieven in de grond van het toenmalige militaire gebied.

Het militaire vliegverkeer brengt enorme geluidshinder voort, waardoor grote delen van het omringende gebied ongeschikt zijn voor bewoning en bedrijvigheid. Deze delen zijn daardoor groen gebleven. De overige interactie met de omgeving is gering, zodat het verkeer van en naar het vliegveld met secundaire wegen kon volstaan.

Tenslotte kan worden opgemerkt dat defensie een actief natuurbeleid heeft gevolgd, dat geleid heeft tot een hoge natuurwaarde van het gebied.

³ Onderbouwd in de Nota Ruimte van VROM (2004) en het rapport Natuur en Gezondheid van de Gezondheidsraad (2004)

⁴ Gemakshalve rekenen we Oldenzaal (ten onrechte) ook tot Netwerkstad

⁵ Beschreven in de visie Lonnekerland.

Samenvattend kunnen we zeggen dat het militaire vliegveld enerzijds een ongewenste onderbreking is van de EHS, maar anderzijds deze structuur heeft beschermd en versterkt. Het heeft geen ingebouwde neiging tot uitbreiding of verdere versterking en vormt daardoor geen bedreiging voor de omgeving, i.c. Lonneker Land.

Twentse reactie op het vertrek van Defensie

Met het vertrek van de militairen, komt er niet alleen een vliegveld vrij, maar vervalt ook een aanzienlijke hoeveelheid werkgelegenheid. Netwerkstad heeft zich daarom tot de landelijke overheid gewend met een verzoek om compensatie. De Tweede Kamer heeft zich unaniem achter dit initiatief gesteld. Met het uitzicht op deze miljoenen heeft Twente⁶ zijn wensen en behoeften in een ambitieus rapport "Nieuw Perspectief voor Twente" neergelegd. Dit rapport gaat uit van de volgende kernwaarden:

- § **Kwaliteit** in termen van een moderne, internationaal georiënteerde kenniseconomie, een volledig onderwijsaanbod, alle typen woonkwaliteiten op een hoog niveau, stedelijke voorzieningen, zorgvoorzieningen en goed opgeleide mensen.
- § **Ruimte** staat voor bereikbare steden en bereikbare stadscentra, stedelijkheid in een groene omgeving, ruimte voor ondernemen, ruimte om te wonen en te recreëren maar *ook ruimte om mens te zijn, rust en natuur op tien minuten fietsafstand, zorg voor elkaar (noaberschap). Kortom: de menselijke maat.*

Geheel in overeenstemming met deze kernwaarden geeft Netwerkstad zijn strategische visie de naam:

“Europees stedelijk netwerk in het groen ”

De strategische visie gaat uit van het gegeven dat in Netwerkstad de groep hoger opgeleiden in de beroepsbevolking ondervertegenwoordigd is. Omdat er genoeg opgeleiden zijn, moet de oorzaak in de aard en omvang van de werkgelegenheid gezocht worden. "Nieuw Perspectief voor Twente" noemt dan ook als speerpunten van een beleidsagenda:

1. ontwikkeling van Twente als kennisintensieve regio, met overdracht en toepassing van geavanceerde technologie.
2. een wervend vestigingsklimaat, om bedrijven aan te trekken die werkgelegenheid bieden waarmee we ook de hier opgeleiden vast kunnen houden.

Het eerste punt is nader uitgewerkt in het project "Kennispark Twente als katalysator voor de ontwikkeling van kennisintensieve bedrijvigheid voor de Netwerkstad en de overige gemeenten in Twente". De partners stellen in hun convenant dat hun beoogde acties binnen drie jaar na hun formele oprichting tot 500 nieuwe arbeidsplaatsen in het kennisintensieve segment zullen leiden. De overheid heeft concrete financiële hulp toegezegd.

Samenvattend: Netwerkstad en Regio Twente, samen met de provincie, hebben een duidelijke marsroute ingesteld. In de nadruk op de groene omgeving ziet Lonneker Land een erkenning van zijn identiteit en een uitdaging voor verdere ontwikkeling.

De beoogde stedelijke bedrijvigheid heeft behoefte aan verbindingen, regionaal, nationaal en internationaal: weg, water, rail en lucht. Dit laatste impliceert de aanwezigheid van een vliegveld binnen aanvaardbare afstand⁷. Ruim binnen deze afstand ligt FMO, Flughafen Münster-Osnabrück. Politiek worden de beide steden gezien als naaste burens door het aangaan van het verband "Städtedreieck Hengelo/Enschede-Münster-Osnabrück".

⁶ Netwerkstad, Regio, Provincie en maatschappelijke organisaties.

⁷ ACM-DHV definieert deze afstand impliciet met de straal van de primaire "catchment area", zijnde 100 km.

Onze conclusie is dat ZO-Twente al een vliegveld heeft, FMO, en dat de afweging moet gaan tussen Groen en een tweede, nabij gelegen, vliegveld.

Voorstel tot bestemming

Geïnspireerd door deze overwegingen stellen we voor het vrijkomende vliegveld dezelfde bestemming te geven als het omsluitende Lonneker Land: natuurgebied, particuliere landgoederen en agrarische bedrijvigheid, met een ruime mogelijkheid voor recreatie. Al deze bestemmingen dragen bij tot natuurbeleving

Een financiële dekking voor de aankoop van het gebied kan gevonden worden in de uitgifte voor de gebruikelijke prijzen van:

- natuurterrein van Landschap Overijssel
- een tiental particuliere NSW-landgoederen
- drie boerderijen

Recreatie is van groot belang, maar landgoederen, natuurgebieden en landbouwbedrijven krijgen steeds meer te maken met nadelige effecten hiervan. Sommige vormen van recreatie richten schade aan of hinderen andere recreanten (bijvoorbeeld mountainbikers, ruiters, skaters). Het terrein van het vliegveld zou door zonering juist ruimte kunnen bieden aan extensieve vormen van recreatie die in de andere omgeving voor overlast zouden zorgen. Te denken valt aan voorzieningen die speciaal gericht zijn op deze groepen van recreanten.

Aan de indeling moet een zorgvuldige analyse van de natuurwaarden en ecologische mogelijkheden voorafgaan.



Fig. 4 De elementen die een plaats moeten vinden op het vliegveld. De getekende beken zijn op de eerste topografische kaarten (ca. 1860) te vinden. Een zorgvuldige analyse van de natuurwaarden en ecologische mogelijkheden moeten aan de positionering voorafgaan.

Met deze bestemming kan het gehele gebied beschouwd worden als buitengebied en vallen onder de daarbij passende hoofdbestemmingen, met gastbestemmingen ten behoeve van het gebruik van bestaande bebouwing en ten behoeve van recreatie.

Volgens overheidsbeleid moet de waterhuishouding bepalen waar welke functies kunnen komen. Ook moeten beken zichtbaarder en natuurlijker worden en moet de grondwaterstand omhoog, terwijl water zo lang mogelijk vastgehouden wordt. Voor het terrein van het vliegveld betekent dit dat de oorspronkelijke beeklopen zoveel mogelijk hersteld worden en de natuurlijke omstandigheden bepalen waar plaats is voor de verschillende functies. Van hoog tot laag kan men zich een zonering indenken van bos (hoge, gesloten beplanting), landbouwgebied en droge open natuurgebieden (uitgestrekte openheid met verschillende kleurvlakken), beekdalen omgeven door brede stroken natte natuur en retentiegebieden (afwisseling van water, lage en hoge beplanting).

Recreanten kunnen er van natuur en landschap genieten vanaf een netwerk van paden, met op strategische plaatsen een uitzichtspunt en informatiebord.

De aanleg van het vliegveld heeft geleid tot een groot open gebied. Deze openheid is een welkome aanvulling op de diversiteit van het Parklandschap. Als zodanig en als monument van een heftig verleden dient het behouden te blijven. Door gebruik van wildroosters kan het publiek toegang verschaft worden tot grote begraasde delen ervan.

Een doordacht ontwerp zou lichte luchtvaart te midden van natuur en landschap mogelijk moeten kunnen maken. De keuze voor geluidsarme recreatie in het Park betekent dat bij eventueel zweefvliegen slechts opblijven toegestaan wordt. Om dezelfde reden wordt circuitvliegen negatief beoordeeld.

De aanwezigheid van de vrijkomende gebouwen biedt wellicht ruimte voor kleinschalige activiteiten (zoals horeca, sport), die geen negatieve invloed hebben op de kwaliteit van natuur en landschap.

De hier voorgestelde bestemming sluit goed aan bij wat in de Nota Ruimte van de overheid wordt gesteld: " Militaire terreinen die zijn gelegen in de begrensde Ecologische Hoofdstructuur, de Vogel- en Habitatrichtlijngebieden of natuurbeschermingswetgebieden en die door Defensie worden afgestoten, krijgen bij voorkeur de bestemming natuurgebied"⁸.

Er is vanuit natuurbeleving weinig reden om startbanen en andere infrastructurele werken te verwijderen. Zij vormen een aandenken aan een heftig verleden en dienen voor een deel als zodanig behouden te blijven. Als zij op den duur geen nieuwe bestemming vinden en ongewenst blijken te zijn, kunnen ze in een langjarig programma verwijderd worden.

Financiering

Nu het overleg tussen het Ministerie van Defensie, de eigenaar, en de verschillende overheden zich geheel achter de schermen afspeelt en de staf van de luchthaven geen enkele informatie over het terrein mag verstrekken, is het slechts mogelijk in algemene termen te spreken over financiering.

Als wij hier uitgaan van een groene bestemming voor het vliegveld, en beseffen dat de gemeente Enschede Zuidkamp opgenomen heeft in zijn plan voor de woonwijk Vaneker, is het duidelijk dat het grootste deel van de prijs voor de vliegbasis opgebracht moet worden door het Zuidkamp: rood voor groen! Zoals gezegd, gaan we voor het vliegveldgedeelte uit van de marktprijzen voor de hierboven genoemde bestemmingen.

De toekomstige eigenaren zijn verantwoordelijk voor de inrichting van het gebied. Daarbij moet beseft worden dat de landgoedeigenaren, particulier of (semi) publiek, een uitzonderlijk mooie groene infrastructuur aantreffen. Defensie heeft een traditie van natuurbeheer op militaire terreinen! Voorts kan bij goede planning gebruik worden gemaakt van een bestaand wegennet.

Sanering en amovering

Het vliegveld is vervuild, zowel chemisch als door onontplofte springstoffen. Springstoffen, in de vorm van niet ontplofte bommen en granaten, zijn een aantal malen aangetroffen in het gebied van het vliegveld, zoals het in de bezettingstijd was, meestal buiten het hek van het huidige vliegveld. De daar gelegen landgoederen staan open voor bezoekers en worden mede voor agrarische doeleinden gebruikt. Het feit dat de overheid daar geen probleem in ziet, suggereert dat het probleem noch urgent, noch ernstig is. Binnen het hek zijn belangrijke delen wel gesaneerd. Het is dan ook begrijpelijk dat talloze betredingen van het gebied door patrouilles, vogeltellers, natuurbeheerders en anderen daar in de laatste 40 jaar niet tot ongevallen als gevolg van explosies hebben geleid. Landbouw tot aan de startbanen werd nog tientallen jaren na de oorlog beoefend. Het laat zich echter denken dat zwaarbeladen vliegtuigen die buiten de startbaan terecht komen, bij het ogenblik van contact diepliggende springstoffen tot ontsteking kunnen brengen. Men verwacht

⁸ Nota Ruimte, (2004), pag. 43

de eis tot sanering dan ook aan te treffen bij de bespreking van de luchtvaartbestemming en niet bij de groene variant.

Chemische vervuiling is gelokaliseerd in beperkte gebieden en vormt zelden een hinderpaal voor een natuurgebied⁹. De vervuiling zal dientengevolge met grote waarschijnlijkheid vallen in categorie '*niet ernstig en niet urgent*'. Dit betekent dat de vervuiler geen verplichting heeft het direct op te ruimen, maar dat geraamde kosten voor schoonmaken in de verkoopprijs verrekend worden. Is er onverhoopt kans op grondwatervervuiling, dan moet de huidige eigenaar alsnog vóór de overdracht tot schoonmaken overgaan.

Amovering is niet urgent in de voorgestelde bestemming. Als blijvende herinnering aan de huidige bestemming blijven een aantal hangars zichtbaar aanwezig. De overige kunnen desgewenst door bedekking met grond aan het zicht onttrokken worden. Aan een aantal andere gebouwen kan een nuttige bestemming gegeven worden zonder het groene karakter van het gebied aan te tasten. Verder zijn in een groene bestemming landingsbanen niet echt hinderlijk. Indien nodig kan er t.z.t. aandacht aan besteed worden. Zorgvuldige analyse van bestemming en het gegeven zal een aanzienlijke vermindering van de kosten betekenen vergeleken met die welke op basis van kengetallen berekend worden.

Commentaar op de uitgebrachte rapporten

Inleiding

Inmiddels zijn er een aantal andere voorstellen voor invulling van het vrijkomende vliegveldterrein uitgebracht en in een rapport neergelegd. Het zijn *Twenthe Park*, opgesteld door ir. J.J.L. Snijders in opdracht van Groen Links, en *ACM-DHV*, een in opdracht van de Kamer van Koophandel door ACM en DHV uitgebracht rapport over de financiële en maatschappelijke aspecten van een drietal mogelijke bestemmingen, variërend van Groen tot een grootschalig commercieel vliegveld met bedrijfsvestigingen rondom.

In onze meningsvorming hebben we het voordeel gehad bovendien over de kritieken van Kuiper¹⁰ en Van der Burg¹¹ te kunnen beschikken.

Twenthe Park

Twenthe Park hecht evenals *Lonneker Land*¹² veel waarde aan het groene uitloopgebied nabij de grote stad. In het voorstel wordt een tamelijk uitgewerkt plan gepresenteerd met betrekking tot de invulling van de terreinen van de vliegbasis. De mogelijkheden die het huidige landschap biedt in de vorm van gradiënten en (voormalige) waterlopen worden volledig benut. Het legt echter meer nadruk op recreatie en reserveert aanzienlijke ruimte voor vakantiewoningen. Ook hier worden nieuwe landgoederen ontwikkeld. Belangrijk is dat bestaande bebouwing op het vliegveld wordt bestemd voor kennisintensieve bedrijven en dat een nieuwe wijk wordt voorgesteld in het aan Hengelo grenzende deel van het landschapspark. Deze wijk is mede bedoeld ter financiering van de ambitieuze plannen. Er wordt een redelijk bedrag opgevoerd voor de overdracht.

De verschillen met *Lonneker Land* zijn het ontbreken van woonwijken, vakantiehuisen en bedrijvigheid in de plannen van de Stichting. Juist deze drie bestemmingen worden door ons gezien als toekomstige groeikernen die spoedig of in de verre toekomst het omliggende gebied onder druk

⁹ mededeling van Landschap Overijssel

¹⁰ Een op ons verzoek uitgebracht rapport door ir. K.Kuiper, een voormalig voorzitter van een vliegmaatschappij in Zuidelijk Afrika, General Manager, Botswana Development Corporation Ltd. (BDC), en Hoofd Industriële Ontwikkeling en bedrijfscoördinator, DGIS, Den Haag. *Kuiper*

¹¹ Evaluatierapport van dr. T. van der Burg, docent Micro-economie en Industrial Economics aan de Universiteit Twente, auteur van diverse publicaties op het vakgebied. *Burg*

¹² Als *Lonneker Land* cursief gedrukt is, wordt het hierboven ontvouwde bestemmingsplan van de gelijknamige stichting bedoeld.

zullen zetten. Voor kennisintensieve bedrijven geldt bovendien dat zij gevestigd moeten worden nabij het kennispark van de Netwerkstad. In geen geval horen zij geïsoleerd te worden in een natuurgebied.

Verder kenmerkt *Lonneker Land* zich door een *low budget* plan met een over lange tijd uitgestrekte ontwikkeling.

ACM-DHV

ACM-DHV pretendeert een evenwichtige verkenning en evaluatie te zijn van de verschillende mogelijke bestemmingen voor het vliegveld. Achtereenvolgens worden de volgende bestemmingen besproken:

- Groen
- General Aviation ofwel kleinschalig vliegen zoals we ook vinden op vliegveld Teuge
- Civil Aviation of wel burgerluchtvaart op kleine, middelgrote en grote schaal

Het rapport ontleent zijn waarde aan de uitvoerige bespreking van vele aspecten die het exploiteren van een vliegveld met zich mee brengt. Het verantwoordt zijn aannames en verwachtingen. In hoeverre deze realistisch zijn, wordt in het commentaar van Van der Burg besproken¹¹. Dit laatste rapport richt zich in het bijzonder op de bedrijfseconomische kant. Evenals het rapport van Kuiper heeft het grote en onderbouwde kritiek op de methode (RONA) waarmee het rendement berekend wordt.

Geen goede woorden voor de evaluatie van de Groene variant. De situatie wordt volkomen vertekend voorgesteld. Bij de sanering wordt geen rekening gehouden met het principe "de vervuiler betaalt", uitgewerkt in de betreffende wetgeving. Bij de amovering wordt uitgegaan van een urgente actie van vele miljoenen, in plaats van een veeljarig programma dat we hebben leren kennen van de jaren na de tweede wereldoorlog.

Overdrachtsprijs

Het is teleurstellend te moeten constateren dat *ACM-DHV* op belangrijke aspecten niet ingaat. Zo wordt met betrekking tot de overdrachtsprijs geen rekening gehouden met de bestemming en wordt deze prijs niet meegenomen bij de berekening van het rendement:

"De kosten van overname gronden en opstallen van de KLu/Domeinen zijn per saldo als investering opgevoerd. Hierbij is uitgegaan van een overnamesom van € 1,00".

In het voorgaande hebben we echter beargumenteerd dat de prijs van het vliegveld in sterke mate zal afhangen welke bestemming het gebied krijgt. Bij een rode bestemming als vliegveld met (al of niet luchtvaart gelieerde) bedrijvigheid heeft het vliegveldterrein, met zijn startbanen en gebouwen, een financieel hogere waarde dan bij een groene bestemming. Dit blijft zo indien de gemeente Enschede eigenaar wordt van het burgervliegveld, al of niet voor € 1,00.

Als de gemeente het terrein vervolgens voor € 1,00 verpacht aan EAT impliceert dit een aanzienlijke financiële steun. Deze steun komt boven op de van Rijksweg verwachte bijdrage voor het onderhoud van de startbanen, facilitering en luchtverkeersleiding in de moeilijke beginjaren. Er wordt tevens vanuit gegaan dat de miljoenen die hiervoor worden aangewend los gezien mogen worden van de indirecte steun van de overheid via diverse rijksbudgetten aan Twentse projecten, genoemd in Nieuw Perspectief voor Twente.

Politiek werkt dat vaak niet: de Tweede Kamer zal mogelijkerwijs steun voor een regionaal vliegveld betrekken bij andere steun voor werkgelegenheid, bijv. in kennisintensieve industrie¹³.

¹³ Zie het hierboven bij Kennispark gestelde.

Los van de problematiek van overheidsbudgetten, is het in onze ogen nodig dat *ACM-DHV* een realistische huur of pacht prijs aanhoudt bij het doorrekenen van de exploitatiemogelijkheden voor de alternatieven: Civil Aviation en General Aviation.

Kosten van de infrastructuur

Het staat *ACM-DHV* vrij om zich tot het bedrijfseconomisch deel van het exploiteren van een luchthaven te beperken. De politiek heeft echter meer aspecten in overweging te nemen bij het bepalen van zijn keuze. Hiertoe behoort de ontsluiting van het vliegveld bij intensief gebruik. Tot deze kosten rekenen we allereerst de kosten van aanleg van nieuwe wegen, maar ook de schade die deze wegen aanbrengen aan het Lonneker Land. We denken aan versnippering van het landschap en verstoring van rust en stilte door auto- en vliegverkeer, in de week en op zondag, van 's ochtends vroeg tot 's avonds laat.

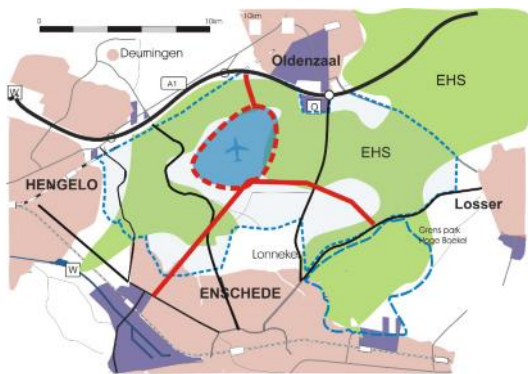


Fig. 5. Nieuwe wegen ten behoeve van de ontsluiting van het vliegveld bij intensief gebruik

Hiermede wordt een belangrijke functie van het landschapspark, het bieden van rust en stilte in een aan de stad grenzend gebied ondermijnd. Twente verzwakt daarmee een belangrijke karakteristiek: eenheid van bedrijvigheid en natuur en verliest daarmee aan aantrekkelijkheid als vestigingsplaats.

Betrokkenheid van gemeente Enschede

In het *ACM-DHV*-plan raakt gemeente Enschede financieel betrokken bij het wel en wee van de luchthaven. Het kan zich vanaf het begin geen mislukking veroorloven. Dit heeft ernstige consequenties als in het geval van financiële tegenvallers extra inkomsten zullen moeten worden gegenereerd. Zij zullen voldoende excuus bieden om de voorgenomen strenge randvoorwaarden te wijzigen. Dit betekent méér industriële bedrijvigheid op het vliegveld, op den duur leidend tot aantasting van de omgeving.

De impasse waartoe dit leidt, wordt geïllustreerd door de ervaring met grote infrastructurele werken: HSL, Betuwelijn. Ook daar hanteerde men aannames en schattingen van de kosten. Omdat de plaatselijke en provinciale overheden zwaar hebben moeten investeren, kunnen zij bij verlies en dreigende opheffing geen passieve rol spelen.

Verhouding met Rheinland-Westfalen

Gezien de geringe omvang van de huidige commerciële luchtvaart kan gesproken worden van de vestiging van een “nieuwe” luchthaven in de stedendriehoek Hengelo/Enschede-Münster-Osnabrück. Deze vestiging zal gepaard gaan met aanzienlijke (directe of indirecte) overheidssteun. Dit zal de onderlinge verhoudingen met de Duitse burens wellicht onder spanning zetten.

Samenvatting

- Voorgesteld wordt het vliegveld een groene bestemming te geven. De overdrachtprijs blijft daarmee aan de lage kant en kan opgebracht worden door stichting van publieke en particuliere landgoederen, samen met enkele agrarische bedrijven. Eventuele compensatie voor het vertrek van Defensie kan aangewend worden voor versterking van kennisintensieve industrie. Het resultaat is hoogwaardige werkgelegenheid.
- Hiermede krijgt het gat in de EHS een groene bestemming en vervalt de dreiging van aantasting van Lonneker Land. Beide kernwaarden van Twente worden versterkt en het vestigingsklimaat verbeterd.
- Met de bestemming "vliegveld en (enige) bedrijvigheid" ontstaat een hoge vraagprijs van Defensie. Daar tegenover staat het uitgangspunt van "een overdracht om niet" van *ACM-DHV*. Verwacht wordt dat hiervoor publieke gelden aangewend worden. Deze gelden kunnen echter beter ingezet worden voor de kwaliteitsverbetering die omschreven is in "Nieuw Perspectief voor Twente".
- De voor intensieve luchtvaart benodigde infrastructuur betekent schadeberokkening aan Lonneker Land en daarmee aantasting van een der kernwaarden van Twente.
- Burgerluchtvaart betekent een groot financieel risico: de aannames en ambities zijn onbegrijpelijk hoog, het financiële rendement wordt met een vertekenende methode (RONA) berekend.

Enschede, november 2004

prof. dr. D. Feil, voorzitter
drs. A.G. van Leersum
dr. G.M.H van de Velde, secretaris