

Andere bevredigende oplossing plannen voormalige vliegbasis Twenthe

Enschede, januari 2018

Inleiding

Met de realisatie van de ruimtelijke ontwikkelingen die in de voorgenomen bestemmingsplannen voor de voormalige vliegbasis Twenthe zijn voorzien, is sprake van handelingen in het kader van de ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden zoals bedoeld in artikel 3.10 lid 2 onder a Wet natuurbescherming.

Als in de uitvoeringsfase een ontheffing aangevraagd gaat worden, dan moet door de initiatiefnemer aangetoond worden dat er geen andere bevredigende oplossingen (alternatieven) zijn voor de geplande handeling, waarmee minder of geen verbodsbepalingen worden overtreden.

In de bijlagen zijn verschillende documenten opgenomen die nader onderbouwen waarom er geen alternatieven zijn. Daarnaast is uitkomst van de onderzoeken naar de economische behoefte dat de marktkansen zich voordoen vanwege het unieke karakter van het gebied. Voor meer informatie wordt verwezen naar de rapporten behorende bij de bestemmingsplannen (Oosterman Vrijetijdszaken, Oostkamp en De Strip Enschede - Regionale behoefte Leisure, 3 april 2017 / Stec, Ladder bedrijfsruimte Technology Base Twente, 24 april 2017).

Bijlage 1: Economische ontwikkeling en werkgelegenheid in de regio Twente

Bijlage 2: Advies Commissie van Wijzen

Bijlage 3: Brochure 'Kansen voor Twente'

Bijlage 4: Brochure 'Een Nieuwe Basis'

Bijlage 1: Economische ontwikkeling en werkgelegenheid in de regio Twente

Economische ontwikkeling en werkgelegenheid in de regio Twente

De basis van de regionale economie

De regio Twente kampt al jaren met hogere werkloosheidscijfers dan andere regio's. De regio is het verlies van de textielindustrie in de vorige eeuw wat dat betreft nooit echt te boven gekomen. De grote werkloosheid en daarmee samenhangende sociale ontwrichting waren het gevolg van onder meer het achterblijven van innovatie in de textielindustrie. Vanuit verschillende overheden zijn maatregelen genomen om de ontstane werkloosheid tegen te gaan. Veel van de maatregelen hadden te maken met (blijvend) innoveren en hebben de regio een nieuw elan gegeven. Met de komst van de Universiteit Twente (UT) werd innovatie toegevoegd aan de sterke punten van de regio: de (groene) ruimte, betrouwbaarheid en arbeidsethos. Echter, de problematiek van de hoge werkloosheid en haar sociale gevolgen is nog steeds aanwezig en vraagt om blijvende aandacht. Ondanks de positieve impulsen kampt Twente nog met een groot aantal maatschappelijke opgaven zoals een mismatch van vraag en aanbod van arbeid en van onderwijs en arbeidsmarkt, lage productiviteit en minder gezonde inwoners.

Iedere dag werkt Twente keihard om kansen te pakken en problemen op te lossen. Dat geldt voor de 625.000 inwoners, de vele ondernemers, de kennis- en onderwijsinstellingen en de (lokale) overheden. Een bloeiende economie is essentieel voor de kracht waarmee we de maatschappelijke opgaven kunnen aanpakken. Zo draagt een goede economische positie van onze inwoners direct bij aan bijvoorbeeld een betere gezondheid en indirect zorgt economische voorspoed voor het draagvlak onder maatschappelijke voorzieningen in de regio. Daarom is duurzame economische structuurversterking een van de belangrijkste doelstellingen voor Twente.

Wat komt er op ons af

De wereld staat niet stil: technologische innovaties volgen elkaar in razendsnel tempo op. Slimme robottechnologie, 'zelflerende' computers, het zogenoemde Internet of Things, 3D-printen, nanotechnologie en analysetechnologie voor big data bepalen in toenemende mate de economische groei van een land én de verdienmodellen van bedrijven. Smart Industry moet in Nederland de aanjager worden van economische groei en de banenmachine van de toekomst.

Ook de arbeidsmarkt flexibiliseert en dwingt tot een leven lang leren, globalisering zet door en roept als tegenhanger sterke lokale en regionale netwerken op. Die grote lokale, regionale en mondiale bewegingen bieden ongekende kansen en uitdagingen. Op die dynamische toekomst kan en moet Twente nu al inspelen. Ze kan hier waarde en inhoud aan toevoegen.

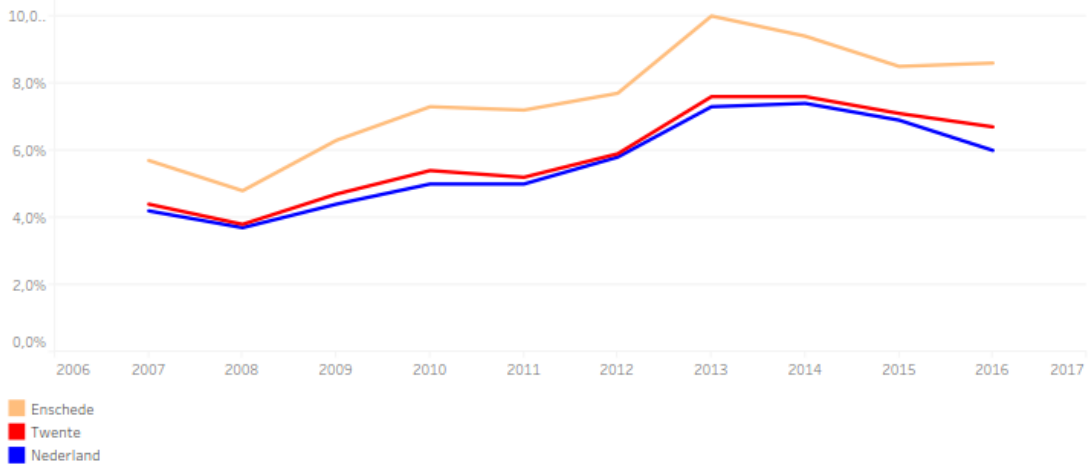
Regio's moeten voldoende aanzuigende werking hebben om in topconditie te blijven. Twente zet daarvoor verder in op de integratie van ICT en geavanceerde technologieën in de industriële productieketen: robotica, nanotechnologie, cybersecurity en slimme materialen.

De cijfers

Werkloosheid

Het werkloosheidspercentage van Twente ligt structureel iets hoger (+0,7% in 2016) dan het gemiddelde van Nederland. Enschede ligt echter structureel flink hoger zoals 2,6% in 2016.

Werkloosheidspercentage in Enschede, Twente, Nederland, 2007 to 2016



	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Enschede	5,7%	4,8%	6,3%	7,3%	7,2%	7,7%	10,0%	9,4%	8,5%	8,6%
Twente	4,4%	3,8%	4,7%	5,4%	5,2%	5,9%	7,6%	7,6%	7,1%	6,7%
Nederland	4,2%	3,7%	4,4%	5,0%	5,0%	5,8%	7,3%	7,4%	6,9%	6,0%

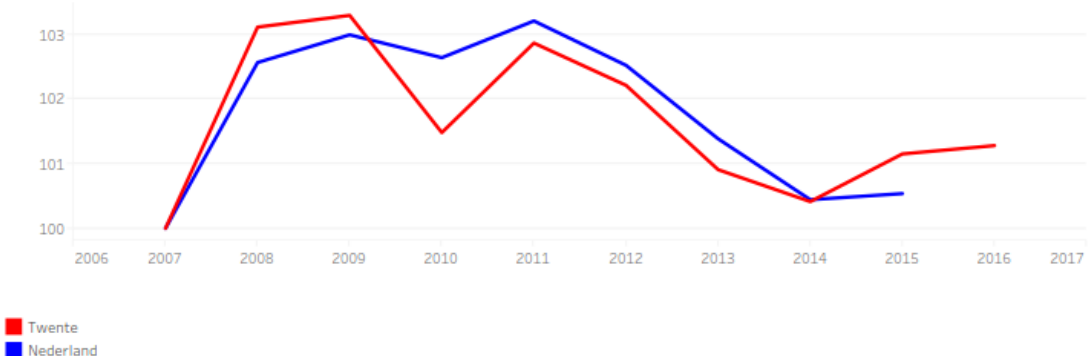
Bron: www.twenteindex.nl

De netto arbeidsparticipatie ligt in Enschede ook structureel lager dan het Nederlands gemiddelde. De regio Twente ligt hier op het Nederlands niveau.

Werkgelegenheid

De ontwikkeling van de werkgelegenheid vertoont een iets grilliger lijn vergeleken met het gemiddelde van Nederland. In 2016 is een groei te zien maar deze weegt niet op tegen de hoge werkloosheid in de regio.

Ontwikkeling werkgelegenheid Twente & Nederland, 2007 to 2016



	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Twente	286.840	295.790	296.310	291.100	295.080	293.200	289.450	288.030	290.150	290.520
Nederland	7.942.220	8.146.430	8.180.530	8.152.400	8.197.610	8.142.960	8.052.500	7.977.540	7.985.040	

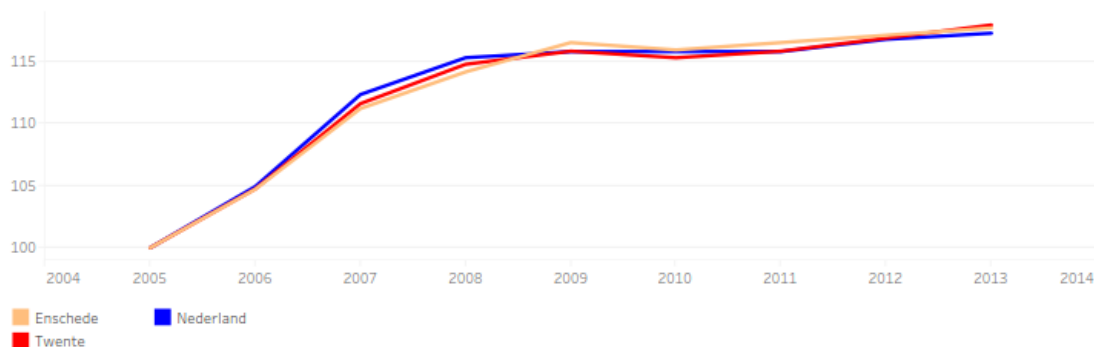
Bron: www.twenteindex.nl

Gekeken naar het totaal aantal arbeidsplaatsen in de regio (2015) zijn de meeste mensen werkzaam in de sector handel (21%), zorg (16%) en de industrie (15%). Het aandeel van de HTSM-sector in de totale werkgelegenheid is in Twente (9%) hoger dan in Nederland (7%). In de sectoren die in Twente relatief sterker zijn vertegenwoordigd zoals de bouw en vervoer & opslag, is een flink verlies van werkgelegenheid sinds het begin van de economische crisis in 2009.

Gemiddeld inkomen

Het gemiddeld inkomen ligt structureel lager dan het Nederlands gemiddelde.

Ontwikkeling gestandaardiseerd inkomen naar huishoudens (Inclusief studenten) in Enschede, Twente, Nederland, 2005 to 2013



		2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Enschede	Inclusief studenten	16.900	17.700	18.800	19.300	19.700	19.600	19.700	19.800	19.900
Twente	Inclusief studenten	18.900	19.800	21.100	21.700	21.900	21.800	21.900	22.100	22.300
Nederland	Inclusief studenten	20.200	21.200	22.700	23.300	23.400	23.400	23.400	23.600	23.700

Bron: www.twenteindex.nl

De ontwikkeling van het gemiddelde inkomen gaat gelijk op met Nederland, maar absoluut gezien ligt het inkomen echter standaard lager in Twente (- €1400) en Enschede (- €3000).

Conclusie

Ondanks een opleving van de economie in de afgelopen jaren blijft Twente - en vooral Enschede - kampen met een hoge werkloosheid. Duurzame versterking van de economie en daarmee banen blijft dus topprioriteit. En de regio moet dit op eigen kracht doen door haar grensligging en slechte bereikbaarheid van banen in andere regio's.

De Twentse aanpak

Twente heeft techniek in het DNA: slimmer bedenken van slimmere producten en diensten en deze op een slimmere manier maken. Die kracht bezitten gevestigde bedrijven en sectoren en vinden we bij de ondernemende startups, die grotendeels zijn ontstaan uit de UT en Saxion.

In Twente wordt al langer ingezet op het creëren van hoogwaardige en duurzame werkgelegenheid: versterking van de economie via techniek. Het gaat om banen voor de nu werkzoekenden maar vooral om banen voor de toekomstige beroepsbevolking. Innovatie en scholing staan zodoende ook hoog op de agenda.

Door het creëren van hoogwaardige werkgelegenheid in de regio kan de kennis worden vastgehouden die de onderwijsinstellingen UT en Saxion en het bedrijfsleven genereren.

Twente heeft zich al gespecialiseerd in smart materials (HTSM) en is verworven tot een technologische topregio. Door Twente in te richten als een regio met kansrijke technologische proeftuinen ontstaat een vestigingsklimaat waarin nog slimmer wordt ontworpen, slimmere oplossingen worden gecreëerd en op een slimmere manier wordt geproduceerd. Het technisch cluster verdient een verdere versterking om van theoretische kennis via onderzoek naar de praktijk in het bedrijfsleven (van 'bedenken' naar 'maken') te komen en zo bij te dragen aan een vitale en economisch krachtige regio.

Via de Twente Board, waarin kennis- en onderwijsinstellingen, bedrijfsleven en overheden vertegenwoordigd zijn, wordt gewerkt aan een nieuwe investeringsagenda voor de komende jaren. In de afgelopen tien jaar is een agenda uitgevoerd waarbij werd geïnvesteerd in innovatie en bereikbaarheid.

Door Rijk, provincie en regio zijn economische programma's opgezet, waarbij de nadruk ligt op open innovatie en de samenwerking tussen bedrijven onderling wordt gestimuleerd. Daarbij ligt de nadruk op kennisvalorisatie, waarmee de overdracht van kennis van de UT en Saxion Hogeschool naar het bedrijfsleven wordt gestimuleerd. Eén van de programma's is Innovatiedriehoek. Deze kent een fysiek en een organisatorisch segment:

- De fysieke Innovatiedriehoek bestaat uit de werk(top)locaties rondom de Technology Base met de vestiging van Twente Airport, Kennispark/UT in Enschede en Hart van Zuid/High Systems Park Twente. Alle drie de gebieden hebben een eigen, uniek profiel. Het is het kerngebied waar de regio inzet op de ontwikkeling van haar innovatieve kenniseconomie en van belang voor de hele regio Twente.
- Novel-T (voorheen Stichting Kennispark) werkt aan het samenbrengen van partijen om de kennisvalorisatie te bevorderen.

De grensligging met Duitsland die in het recente verleden een obstakel was voor economische groei blijkt hier een positieve troef. De recente vestiging van het Fraunhofer Project Center en het Max Planck Instituut op de campus van de Universiteit Twente, de samenwerking met Duitse universiteiten zoals Munster op het gebied van nanotechnologie helpen de kennisvalorisatie in de regio maar ook op internationaal niveau.

Daarnaast wordt een regionale aanpak voor technisch geschoold personeel uitgevoerd ('Human Capital Agenda Twente' met het 'Techniepact Twente' als uitvoeringsprogramma), waarin door de regio wordt geïnvesteerd in het menselijk kapitaal. Naast de inzet op technisch geschoold personeel via het Techniepact Twente, is een bredere arbeidsmarktaanpak opgesteld via het 'Twents Arbeidsmarktperspectief 2020'. Verder wordt gewerkt aan een volledig geaccrediteerd internationaal voortgezet onderwijs, naast het bestaande internationaal basisonderwijs.

Twentse bedrijvigheid

De economie van de regio wordt gekenmerkt door een grote vertegenwoordiging van industriële bedrijvigheid. Dit zijn voornamelijk kleine en middelgrote ondernemingen, maar in de regio zijn ook diverse grote industriële bedrijven gevestigd, zoals Koninklijke Ten Cate, Thales, Siemens, Grolsch en Stork met een sterke internationale uitstraling. De tendens is echter dat in Twente het aandeel van de werkgelegenheid in de industriële bedrijvigheid zal afnemen en het aandeel in de commerciële en niet-commerciële dienstverlening geleidelijk zal toenemen. De industriële sector in Twente blijft echter - vergeleken met het landelijke gemiddelde - bovengemiddeld vertegenwoordigd. Dus is het belangrijk in de industrie te blijven investeren: de industriële werkgelegenheid blijft op termijn alleen behouden als de bedrijven

in staat zijn te concurreren op de wereldmarkt. Vernieuwing van producten, processen en markten is voor deze bedrijven daarom essentieel. De voorwaarden daarvoor zijn gunstig: Twente vormt één van de belangrijkste kennis- en innovatieclusters van Nederland en is zodoende ook belangrijk voor de BV Nederland. Twente kent een hoogwaardig en groen investeringsklimaat met een intermediaire ligging op de as tussen de economische kerngebieden Randstad, Berlijn en het Ruhrgebied. Kennis- en innovatieclusters in de (Eu)regio bieden belangrijke aanknopingspunten voor nieuwe (internationale) bedrijvigheid en productiviteitsontwikkeling. Deze ontwikkeling is ook benoemd in de Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) als nationaal belang (zie <https://www.mirtoverzicht.nl/mirt-gebieden/oost-nederland/gebieden-nationaal-belang>).

Twente heeft alles in huis om van Smart Industry een succes te maken zoals een krachtige industriële basis van grote én mkb-ondernemingen. De ambitie is een nóg sterkere en duurzame industrie die groeit en voor banen zorgt. De sector HTSM/AMM is onderdeel van Smart Industry en zowel landelijk als door provincie Overijssel uitgeroepen tot één van haar Topsectoren. Binnen haar industriële sector vormt HTSM één van de sterke punten van Twente. In Twente werken relatief meer mensen in deze sector dan in Nederland en het aantal banen ontwikkelt zich in deze sector ook positiever dan landelijk.

Ruimtelijke opgave voor de nieuwe economie

De nieuwe maakindustrie vraagt een andere benadering van ons ruimtelijk-economisch beleid en (bestaande) werklocaties. Dit is een heel grote opgave voor alle regio's. Ontwikkelingen als digitalisering en globalisering van productieketens zullen de vraag naar ruimte voor bedrijven drastisch veranderen. Willen we economisch vitaal blijven dan moeten we een nieuwe ruimtelijke strategie ontwikkelen. Een strategie die ook ingaat op werkmilieus die productie en R&D omvatten. Naarmate de maakindustrie meer gaat leunen op hoger opgeleiden en schaars talent op de arbeidsmarkt, worden voor die groep aantrekkelijke werkmilieus ook relevanter.

Technology Base voor de regionale opgaven en kansen

De beoogde ontwikkeling van het gehele luchthavengebied Twente draagt bij aan de versterking van de werkgelegenheid in de regio. Niet alleen door het creëren van een innovatief ontwikkelingsklimaat, maar ook door het realiseren van een aantrekkelijke woon- en leefomgeving met de versterking van de natuurwaarden en landschapswaarden in de omgeving van de luchthaven.

De geschiedenis

In 2003 besloot het Rijk de militaire luchtmachtbasis Twente te sluiten. Op 1 januari 2008 is het militair gebruik officieel beëindigd. Het beschikbaar komen van zo'n groot terrein bood een kans om zowel aan het gebied van de luchthaven zelf als aan het omliggende gebied nieuwe functies toe te kennen. Gemeente Enschede, provincie Overijssel en het Rijk hebben deze kans aangegrepen om - in de vorm van een gebiedsontwikkeling - de economie van de regio te versterken. Door Area Development Twente (ADT) - een samenwerkingsverband van de provincie Overijssel en de gemeente Enschede - is gewerkt aan het realiseren van deze ontwikkeling. Het eerste plan bestond uit een ontwikkeling van bedrijvigheid en leisure rondom een volwaardige burgerluchthaven. Dit plan bleek echter om meerdere redenen onhaalbaar en is in 2014 stilgelegd.

Commissie Wientjes

In de zomer van 2014 hebben de gemeenteraad van Enschede en Provinciale Staten van Overijssel besloten een commissie van wijzen in te stellen, onder voorzitterschap van Bernard Wientjes. De commissie kreeg de opdracht om opnieuw haalbare en wenselijke invullingen van de voormalige Luchtmachtbasis Twente te onderzoeken met de ambitie om de invulling te laten bijdragen aan een duurzaam en economisch sterker Twente; een generiek belang voor de Twentse samenleving.

De Commissie Wientjes adviseerde aansluiting te zoeken bij het topsectorenbeleid door binnen de regionale economie een nog sterkere focus te leggen op High Tech Systemen en Materialen (HTSM) en daarbinnen op het specialisme Advanced Materials and Manufacturing (AMM). De commissie adviseerde om de voormalige luchtmachtbasis Twente om te vormen tot dé iconische internationale ontwikkel-, demonstratie- en productiezone onder de naam Technology Base Twente met behoudt van de landschappelijke kwaliteit van het gebied en respect voor ruimtelijke en cultuurhistorische waarden. Het gebied met ruim 400 ha. is dusdanig groot dat er ruimte is voor meerdere ontwikkelingen die het samen iconisch maken.

De focus op de voor Twente kansrijke sector HTSM sluit goed aan bij het DNA van Twente met zijn langjarige traditie in de maakindustrie en biedt perspectief voor toekomstige en bestendige werkgelegenheid. De Commissie Wientjes bracht hiermee niet alleen advies uit over het luchthaventerrein maar het advies voorzag ook in een ontwikkelingsperspectief voor de regio Twente als geheel en sloot aan bij de conclusies van het rapport Draijer¹.

Op Technology Base Twente worden nu unieke vormen van bedrijvigheid beoogd. Het gaat om bedrijven in de innovatieve maakindustrie, bedrijven die baat hebben bij een luchthavenfunctie en bedrijven die werken met een mix van techniek (automotive), testen en leisure. Ook wordt de ontwikkeling vanwege de grootte en aanwezige natuurwaarden gebruikt voor het realiseren van het Natuur Netwerk Nederland (NNN). Zo ontstaat ook ruimte voor milieuvriendelijke recreatie en sport, zoals fietsen en wandelen. Tenslotte is er een deelgebied met specifieke voorzieningen (hangars, korte airstrip, afzonderlijke historische militaire bebouwing) die worden ingezet voor evenementen en leisure, waarmee een unieke locatie wordt ontwikkeld voor de (inter)nationale evenementenmarkt. Enschede zet zich hiermee cultureel op de kaart, er komt een breder aanbod aan voorzieningen (aantrekkelijker vestigingsklimaat voor hoger opgeleiden) en de locatie biedt Twentse bedrijven de mogelijkheid om producten te testen (bijvoorbeeld de solarwagen van de Universiteit Twente) en om te presenteren in een unieke omgeving. Uit onderzoek naar de regionale behoefte (zie verder de toelichting van het bestemmingsplan) blijkt o.a. dat er in Twente sprake is van een cluster van bedrijven, instellingen en evenementen in de automotive sector. Oostkamp en De Strip kunnen bedrijven en evenementen in deze specifieke sector mogelijk met elkaar verbinden en uitgroeien tot een permanente fysieke ontmoetingsplek voor de sector (indirecte werkgelegenheid). Daarnaast is er in Nederland en Duitsland behoefte aan zeer grootschalige locaties voor unieke grootschalige evenementen met een unieke belevingswaarde. Oostkamp en De Strip zijn in Twente de enige locatie in Twente die zijn grote oppervlaktes, zowel overdekt als niet-overdekt dergelijke evenementen kunnen accommoderen (directe werkgelegenheid).

¹ Versterken economische kracht van Twente, Versnellen en handelen, Draijer e.a., 10 juni 2014

Het gebied als geheel krijgt zo een nieuwe invulling in een cultuurhistorische omgeving, passend in de lijn met regionale economische speerpunten: De groene omgeving, HTSM en toerisme/leisure.

Effect Technology Base op economie Twente

Ondanks de op zich gunstige kenmerken van de regio moet worden geconstateerd dat de economie van Twente nog kwetsbaar is. De mogelijkheden om werkgelegenheid voor laag- en hoogopgeleiden vast te houden c.q. te creëren zijn schaars en de kansen die er zijn moeten waar mogelijk worden benut. De specialisatie op de AMM/HTSM sector, het benutten van haar groeipotenties en het inrichten van een heel nieuwe werkomgeving dragen daarin bij. Voor de ontwikkeling van economie en werkgelegenheid in Twente is de beoogde ontwikkeling van het gebied van de luchthaven een belangrijke factor. Deze ontwikkeling is een concrete mogelijkheid tot het realiseren van hoogwaardige directe en indirecte werkgelegenheid. Voor het aantrekken van nieuwe, internationale bedrijven is de aanwezigheid van een Twente Airport met een 2400 m lange landingsbaan een extra vestigingsfactor.

Werkgelegenheidseffecten

Het voornaamste doel voor de ontwikkeling van de Technology Base is het creëren van meer (duurzame) werkgelegenheid en versterking van de economie in Twente. Er is onderzoek gedaan naar de potentiële werkgelegenheidseffecten van de ontwikkeling. Daarbij is onderscheid gemaakt naar banen die direct te maken hebben met de vliegfunctie, de Twente Safety Campus, de AMM/HTSM-ontwikkeling (inclusief Drones²) en leisure ('werkparken').

In het onderzoek is uitgegaan van de netto werkgelegenheidseffecten die direct en indirect worden toegevoegd. 'Direct' betekent het aantal nieuwe banen dat wordt gerealiseerd op het terrein zelf, 'indirect' zijn de banen die als gevolg van de activiteiten worden gerealiseerd bij toeleveranciers, schoonmaak, catering, e.d. Omdat de effecten niet precies te bepalen zijn, worden er bandbreedtes gehanteerd. Op basis van het onderzoek worden de volgende werkgelegenheidseffecten verwacht:

Bandbreedte inschatting effecten	Minimum	Maximum
Vliegfunctie	150	325
Twente Safety Campus	270	330
AMM / HTSM	415	505
Werkparken van Eck (evenementenlocatie)	195	250
Totaal	1.030	1.410

Bron: Economische Effecten Analyse Luchthaven Twente, Ecorys, 2016

Daarnaast kan er ook sprake zijn van zogenaamde afgeleide werkgelegenheidseffecten. Dit gaat om mogelijke toevoeging van werkgelegenheid als gevolg van o.a. meer bestedingen door toeristen of door meer werkgelegenheid als gevolg van een beter vestigingsklimaat door de nabijheid van een luchthaven. Deze effecten zijn echter moeilijk kwantificeerbaar en daarom buiten beschouwing gelaten.

² Naar de werkgelegenheidskansen voor Twente van de dronesindustrie wordt nu een studie uitgevoerd door PricewaterhouseCoopers Advisory

Het effect aan arbeidsplaatsen is essentieel om op korte termijn nieuwe werkgelegenheid te creëren maar vooral om de economische positie van de regio op lange termijn te verstevigen.

Waarom hier?

De voormalige luchthaven is een ruige plek met historische gebouwen in een groene omgeving, met een unieke lange start-/landingsbaan en fieldlabs. Dat maakt het voor ondernemers een prachtige locatie om te pionieren, uit te proberen en te vernieuwen en zij krijgen de ruimte om hier ideeën te onderzoeken, producten te testen en systemen te valideren voor ze de markt op gaan. En dat in een (be)veilig(d)e omgeving. De start- en landingsbaan is daarbij een unieke faciliteit en kan gebruikt worden door luchthavengebonden bedrijvigheid. Ook de hightech AMM-bedrijven hebben baat bij de luchthaven. Er is een luchthaven gerealiseerd met een beperkte luchthavenfunctie voor zakelijk en recreatief vliegverkeer en vliegverkeer voor onderhoud en vliegtuigontmanteling. Binnen dit concept van testen en demonstreren past ook de sector Safety en Security, waar ook grote aantallen mensen getraind en opgeleid kunnen worden. De Twente Safety Campus (TSC) is een toonaangevend veiligheidscentrum, dat nu bijvoorbeeld al jaarlijks tussen de 5.000 en 7.000 mensen traint op rampscenario's op de locatie. Verder maken een Riskfactory, dronetestcentrum en Troned deel uit van het TSC. Het is bovendien de ideale locatie om allerlei soorten unmanned systems ('drones') te testen op bijvoorbeeld veiligheid, sensoren en nieuwe systemen en/of materialen. Deze markt is sterk in ontwikkeling en biedt ook kansen voor de versterking van de regionale economie.

Technology Base is een aanvulling op de andere toplocaties in Twente vanwege de focus op ontwikkelen, testen, demonstreren en produceren van nieuwe producten. Naast de bestaande bebouwing wordt er ruimte geboden voor flexibele, schaalbare en aanpasbare moderne fabrieken. Voor ondernemingen die de eerste stap van laboratorium naar grootschalige toepassing zetten. De mix van sectoren is heel specifiek gekozen omdat zij elkaar aanvullen: vervaardiging van prototypen van thermoplastische materialen met toepassingen in met name de automotive en luchtvaartindustrie. Door de verbinding met de al aanwezige Safety en Security campus kunnen de producten direct op bijvoorbeeld de veiligheid worden getest.

Conclusie

De beoogde ontwikkeling van het gebied van de voormalige militaire luchthaven Twente tot de Technology Base levert een specifieke en noodzakelijke bijdrage aan de regionale werkgelegenheid en de ontwikkeling van de economie in een unieke omgeving. Technology Base is één van de Toplocaties in Twente. De gebiedsontwikkeling geeft een extra impuls aan een goed woon-, leef- en werkklimaat voor de gehele regio. De programma's Innovatiedriehoek en Agenda van Twente maar ook landelijke programma's ondersteunen deze ontwikkeling.

Bijlage 2: Advies Commissie van Wijzen

TECHNOLOGY BASE TWENTE



*dé iconische internationale
ontwikkel-, demonstratie- en productiezone
voor
Advanced Materials and Manufacturing*

Commissie van Wijzen

Op verzoek van de Provinciale Staten van Overijssel en gesteund door de gemeenteraad van Enschede is een onafhankelijke adviescommissie in het leven geroepen, de Commissie van Wijzen, hierna: de commissie. De commissie onderzoekt de kansen voor een duurzaam economisch sterker Twente en welke rol de voormalige luchthaven Twente daarbij kan spelen.

Werkwijze

Op basis van bestaande rapportages, interviews en gesprekken met betrokken partijen en ideeën uit de maatschappij is een analyse gemaakt. De commissie is 6 september 2014 gestart en heeft haar advies op 30 oktober 2014 aangeboden aan de commissaris van de Koning, mevrouw Ank Bijleveld-Schouten en de burgemeester van Enschede, Peter den Oudsten.

Leden

De commissie staat onder voorzitterschap van Bernard Wientjes, tot voor kort voorzitter van ondernemingsorganisatie VNO-NCW. De andere leden van de commissie zijn mevrouw Hilde Blank (directeur BVR adviseurs ruimtelijke ontwikkeling Rotterdam), Frans van Vught (Voormalig Rector Magnificus en voorzitter van het College van Bestuur van de Universiteit Twente, voormalig lid van het Innovatieplatform, thans top-adviseur bij de Europese Commissie) en Loek de Vries (bestuursvoorzitter en CEO van Koninklijke Ten Cate NV). De commissie wordt ondersteund door de griffier van Provinciale Staten van Overijssel, Renée Wiggers.



v.l.n.r. Loek de Vries, Bernard Wientjes, Hilde Blank, Frans van Vught, Renée Wiggers

<i>Inhoudsopgave</i>	3
<i>Voorwoord</i>	5
<i>Samenvatting</i>	6
<i>Hoofdstuk 1</i>	9
<i>Twente in de wereld</i>	
<i>Globalisering als kans</i>	
<i>Sneller groeien en markten veroveren door specialiseren</i>	
<i>Aansluiten bij ontwikkeling urbanisatie</i>	
<i>Hoofdstuk 2</i>	13
<i>De Europese basis voor welvaart</i>	
<i>'De industrie' van Twente</i>	
<i>Stip op de horizon voor sterkere industrie</i>	
<i>Europese en Nederlandse aansluiting</i>	
<i>Hoofdstuk 3</i>	17
<i>Het vliegveld van Twente</i>	
<i>Bijdrage aan duurzame economische ontwikkeling</i>	
<i>Van visie naar uitvoering</i>	
<i>Hoofdstuk 4</i>	21
<i>Gebiedsontwikkeling Technology Base Twente</i>	
<i>Landschap en cultuurhistorie als kwaliteitsdragers</i>	
<i>Behoud van de landingsbaan</i>	
<i>Integraal ontwikkelperspectief</i>	
<i>Hoofdstuk 5</i>	25
<i>Wie neemt de regie?</i>	
<i>Achtergrond</i>	27
<i>Ideeën en inloopavond</i>	
<i>Procesverslag</i>	
<i>Bronnen</i>	



Luchthaven Twenthe in perspectief

De sluiting van de Luchtmachtbasis Twenthe leverde een verlies van circa 2500 directe en indirecte arbeidsplaatsen op. Het compenseren van dit banenverlies stond centraal in de plannen van Rijk, provincie en gemeente. Er ontstond een nieuwe politieke ambitie die luidde: "Het transformeren van de huidige vliegbasis tot een vliegwiel voor een economisch sterker en duurzamer Twente."

Dit is geen luxe maar pure noodzaak. Het werkloosheidscijfer ligt in Twente op 12,3% in augustus 2014¹, dit is 14% hoger dan in augustus 2013. Het stedelijk gebied kent de hoogste uitschieters: Enschede 18,3%, Almelo 17,3% en Hengelo 11,4%. Met 55% arbeidsmarktparticipatie scoort Enschede het laagste niveau van Nederland. De 14 Twentse gemeenten geven jaarlijks naar schatting ruim € 1 miljard uit aan uitkeringen, sociale werkvoorzieningen en bijbehorende uitvoeringsinstanties².

De economische motor van Twente hapert. De negatieve impact van de huidige economische problematiek laat zich niet alleen voelen bij de lokale overheden, maar wordt ook bij het bedrijfsleven zichtbaar (o.a. verslechterende concurrentiepositie en minder aantrekkelijke vestigingsfactoren). De Twentse economische structuur is dringend toe aan een krachtige en perspectiefrijke vernieuwing die structureel van aard zal moeten zijn.

Tegen deze achtergrond zijn gedurende de afgelopen jaren verschillende ontwikkelingen ingezet om het vliegveld tot nieuwe banenmotor om te vormen. Dit resulteerde in twee alternatieve visies: structuurvisie A (zonder vliegen) en structuurvisie B (met vliegen). Met het oog op de verwachte positieve economische effecten is in 2009 gekozen om structuurvisie B verder te ontwikkelen; daarbij was een belangrijke rol voor commerciële burgerluchtvaart weggelegd. Het stoppen met de ontwikkeling van een commerciële burgerluchthaven op 5 juni 2014 leidde tot de noodzaak om alternatieve scenario's te verkennen.

In het rapport 'Noordelijke plangebied Gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente e.o.' (ADT, 6 juni 2014) zijn vier mogelijke scenario's beschreven waaraan ADT tot 26 augustus 2014 heeft gewerkt:

- Business- en General Aviation met bedrijvigheid
- Bedrijvigheid met beperkt gebruik van de landingsbaan
- Mixed-zone aan de baan
- Buitenplaats Twente

Alle bevindingen en plannen aangaande deze scenario's zijn ter beschikking gesteld aan de commissie en in afwachting van het advies is een pas op de plaats gemaakt met de verdere verkenning.

¹ http://www.regiotwente.nl/images/Arbeidsmarktmonitor_2014_nr_4_incl_cijferbijlage_definitief_plus_special.pdf

² Actieplan Twente Werkt!

Twente is een regio met potentie, maar de economische structuur is kwetsbaar en de (inter)nationale positionering onvoldoende. Toen de commissie de opdracht kreeg te kijken naar de toekomst van de luchthaven Twente hebben wij direct aangegeven dat dit alleen maar kan als er ook over het lange termijn economisch perspectief van Twente kan worden nagedacht. Want wat heb je aan een luchthaven als niemand er op zit te wachten? Wat heb je aan arbeidsplaatsen die niet duurzaam zijn? Bovendien zijn alle rapporten nu wel geschreven en zijn er veel overlegstructuren. Hoe komt het dat deze rapporten steeds in bureaulades verdwijnen? Waarom mist men visie, daadkracht en leiderschap? Het zijn deze en vele andere vragen die de commissie heeft gehoord, onderzocht en waar mogelijk in dit advies zal benoemen. De opdracht van de commissie is als volgt gesteld:

De commissie onderzoekt de kansen voor een duurzaam economisch sterker Twente en welke rol de voormalige luchthaven Twente daarbij kan spelen.

Waar wil Twente naartoe? Antwoord geven op deze vraag kan vanuit verschillende perspectieven. Ons vertrekpunt is echter niet de luchthaven. Het perspectief van commerciële burgerluchtvaart ('charters en vakantieluchten') hebben wij beschouwd als een gegeven onmogelijkheid. Maar wat dan wel met het terrein? Antwoord geven op deze vraag kan alleen wanneer helder is wat de korte, middellange en lange termijnvisie op de economische ontwikkeling is. Daarbij doen wij geen zaken dubbel, maar zoeken we juist de verbinding. Voor de middellange termijnvisie is voor ons het rapport van de commissie Draijer richtinggevend en voorstellen voor de korte termijn staan in het rapport Twente Werkt! van de Twente Board.

Onze commissie kijkt verder vooruit, naar de lange termijn: hoe kan Twente mee (blijven) spelen in de wereld van morgen? Hoe ziet die wereld eruit en wat betekent dit dan voor de manier waarop focus kan worden aangebracht om vervolgens massa te maken? Welke impliciete keuzes moeten nu expliciet worden gemaakt? Welke rol kan het luchthaventerrein daar vervolgens in spelen? Dat is wat wij proberen op een duidelijke en leesbare manier te beschrijven.

Afgelopen weken hebben wij 42 gesprekken gevoerd met 129 gesprekspartners. De enorme eensgezindheid is opvallend. De start- en landingsbaan wordt door bijna iedereen gezien als een kans en het terrein heeft een ongekende unieke kwaliteit voor de regio. Voor- en tegenstanders van de burgerluchthaven zeggen openlijk: 'dit unieke gebied vraagt om een duurzame ontwikkeling voor heel Twente'. Nu is dan ook het moment om met elkaar vooruit te kijken en door te pakken.

In één van de gesprekken is gezegd dat Twente een gemeenschappelijke vijand nodig heeft om interne krachten te mobiliseren. De huidige economische situatie is die vijand. Het vliegveld is een kans om economische ontwikkeling op gang te krijgen en hoe dit kan, leest u in dit rapport.

Het is 1 voor 12. Daar is iedereen het over eens. Nu is dan ook het moment om door te pakken en om te breken met de interne krachten van 'Kiek'n wat wordt' en 'joah joah'. Gun elkaar ruimte, geef elkaar steun en verdeel de taken. Verover eerst met elkaar de wereld en deel daarna het succes met elkaar in Twente.

Commissie van Wijzen

De commissie onderzoekt de kansen voor een duurzaam economisch sterker Twente en de rol die de voormalige luchthaven Twente daarbij kan spelen. Twente zal moeten blijven aansluiten bij de wereldwijde trends van globalisering en urbanisatie. Ons advies daarover luidt:

Het mondiale spel als regio mee (blijven) spelen is het uiteindelijke doel. Het spel (steviger) mee mogen spelen is de eerste opgave. Het antwoord van Twente op de aansluiting met de mondiale ontwikkeling zal via Europa gevonden moeten worden. Een eenduidige en goede economische verbinding met Europa is van wezenlijk belang om mondiaal te kunnen opereren. Twente moet daarvoor met haar economisch beleid aanhaken bij het nationaal Topsectorenbeleid. Bovendien zal Twente via Oost-Nederland een leidende rol moeten spelen in de trend naar cross-overs tussen de topsectoren. Deze trend is duidelijk zichtbaar in de 'Grand Challenges', die de basis zijn van het Europese innovatiebeleid. Twente kan zich zo steeds verder ontwikkelen in de globaliserende en specialiserende wereld.

Het antwoord van Twente op de mondiale urbanisatietrend zal moeten bestaan uit een aantal regio-brede en algemeen gedragen agenda's op het gebied van bereikbaarheid. Daartoe is het van belang om de stedelijke ruimte van Twente als één geheel te zien, zodat een hoogwaardig en aantrekkelijk voorzieningenniveau op peil gehouden kan worden. Deze agenda's moeten in samenhang zijn gericht op de versterking van het urbane voorzieningenniveau van de regio en op de aansluitingspoort van Nederland richting Duitsland en verder.

Welvaart en werkgelegenheid worden gecreëerd door het bedrijfsleven. In Europa biedt de (nieuwe) maakindustrie veel potentie voor welvaart. Het gaat om 10% van het totaal aantal bedrijven in de EU, oftewel om zo'n 2 miljoen bedrijven. Om duurzame economische ontwikkeling te realiseren is het van belang deze industrie te versterken en binnen deze ontwikkeling te focussen. Ons advies daarover luidt:

De moderne maakindustrie is zelf een 'banenmachine' omdat elke baan in deze industrie minimaal één extra baan genereert in gerelateerde bedrijvigheid zoals logistiek, marketing, sales, dienstverlening en administratie. De toegevoegde waarde voor duurzame economische ontwikkeling van de regio Twente is groot.

Voortgaande baanbrekende technologische innovaties door middel van fundamenteel, toegepast en industrieel onderzoek zijn noodzakelijk om vernieuwende veranderingen naar de toekomst mogelijk te maken. Dit kan met gerichte onderzoeksinstituten op het gebied van 'advanced materials and manufacturing' die gezamenlijk worden opgezet, alsmede door verbindingen aan te gaan met andere netwerken en ontwikkelingen, zeker ook elders in Europa.

Het EU-innovatiebeleid en de Slimme Specialisatiestrategie Oost-Nederland zijn de dominante bewegingen waarbij aansluiting noodzakelijk is. Daarbinnen moet de focus voor Twente gezocht worden in het algemene domein van High Tech Systemen & Materialen door het accent te leggen op 'advanced materials and manufacturing' en door inhoudelijke verbindingen te leggen met andere initiatieven in Oost-Nederland en daarbuiten.

Het gebied is een fraai groen landschap tussen de steden dat gekoesterd moet worden. Het is ook een actief landschap waar volop bedrijvigheid heeft plaatsgevonden, en nog steeds plaatsvindt, en waar het samenspel tussen activiteiten en landschap een bijzondere ruimtelijke kwaliteit vertegenwoordigt, met een hoge belevings- en gebruikswaarde. Het advies van de commissie over de rol van de luchthaven in de economie voor heel Twente luidt:

Maak van de luchthaven Twente een iconische internationale ontwikkel-, demonstratie- en productiezone voor 'Advanced Materials and Manufacturing':

'Technology Base Twente'

In een fraai coulisselandschap rond het Twentse vliegveld worden groen en rust gecombineerd met de bruisende energie van duurzame hightech bedrijvigheid. Kortweg: Technology Base Twente.

Vanuit deze visie luidt het advies met betrekking tot de voormalige luchthaven:

Het concept voor Technology Base Twente vraagt om een integrale ontwikkelvisie voor het gebied waarbij ruimte is voor luchtvaartgerelateerde bedrijvigheid en General en Business Aviation, maar dit is geen doel op zich. Het gebruik van de baan moet op een logische manier inhaken bij de gebiedsontwikkeling en een toevoeging zijn als vestigingsfactor voor Twente.

Er dient gekozen te worden voor een integraal ontwikkelperspectief. Kiezen voor een integraal ontwikkelperspectief betekent dat de huidige ontwikkelstrategie voor het gebied zal moeten worden aangepast. Het zal consequenties hebben voor de wijze van financieren, grond uitgeven, parkmanagement etc. De commissie constateert dat door de huidige wijze van gebiedsontwikkeling het hele gebied versnipperd en het ensemble verloren dreigt te gaan. Om te kunnen beoordelen of huidige en toekomstige initiatieven en activiteiten passen in het totaalbeeld is het te overwegen een gebiedsteam of kwaliteitsteam samen te stellen die vanuit een integrale afweging bekijkt wat wel of niet wenselijk is, maar ook initiatieven aan elkaar koppelt en zoekt naar synergie met de omgeving.

Breng de ontwikkeling snel op gang door initiatieven tijdelijk mogelijk te maken.

De positie van Twente versterken door een heldere visie op de economische ontwikkeling met daarbij een rol voor het luchthaventerrein is niet afdoende. Het gaat ook om daadkracht en doorzettingsvermogen ofwel de 'governance': wie doet wat en wie is waarvoor verantwoordelijk? Het advies hierover luidt:

Twente dient met haar economische beleid het voorbeeld van het landelijke Topsectorenbeleid te volgen. Een model dat, ondanks tekortkomingen, succesvol is gebleken. Een alliantie tussen bedrijfsleven, kennisinstellingen en overheid. Een publiek-private aanpak geleid door een klein topteam. Een team dat door kennis en statuut gezag heeft en voorop gaat. Dit team zou binnen een maand geformeerd moeten worden zodat uiterlijk in mei 2015 een aanvalsplan voor concrete uitvoering gereed is.

De commissie is er van overtuigd dat iedereen in Twente de urgentie ervaart: er moet nu iets gebeuren! Ga gezamenlijk voor die stip op de horizon. Maak van Technology Base Twente iets bijzonders. Kijk naar de wereld om je heen en niet meer naar elkaar. Gun en vier met elkaar de successen. De commissie wenst u dit van harte toe!

Twente in de wereld

De commissie onderzoekt de kansen voor een duurzaam economisch sterker Twente en de rol die de voormalige luchthaven Twente daarbij kan spelen. Onze aanvliegroute is de wereld. Wereldwijde trends en ontwikkelingen hebben namelijk onmiskenbaar invloed op Twente. Wij wijzen met name op twee trends: globalisering en urbanisatie.

Globalisering als kans

De globalisering heeft grote invloed op 'de nieuwe regels van de economie'. Het zijn tegenwoordig de continenten die met elkaar in competitie zijn op het gebied van kennisontwikkeling en productie. Het gaat niet om de concurrentie tussen 'Twente' en 'Azië' of 'Amerika'; het gaat om 'Europa' versus andere werelddelen zoals de VS en Zuid-Oost Azië. In dit speelveld wordt de regio op de wereldkaart gezet door toonaangevende bedrijven, ofwel de 'ambassadeurs van Twente'.

Diverse bedrijven en onderzoeksinstituten in Twente zijn geziene spelers op de wereldmarkt. Deze 'ambassadeurs van Twente' creëren vanuit de wereldeconomie banen in Twente en daarbuiten. Voor deze partijen moet Twente een aantrekkelijke vestigingsregio zijn en blijven. Onder andere door kennispartners, gekwalificeerd personeel, maar ook door betrokken en slimme toeleveranciers blijven deze partijen trouw aan de regio. Bovendien kunnen nieuwe spelers via deze ambassadeurs en hun netwerk toegang krijgen tot de wereldmarkt. Groei en vernieuwing zijn daarbij belangrijke onderdelen. Het 'ondernemende ecosysteem' van Twente is dan ook van groot belang. Maar er is ook concurrentie die aan partijen trekt.

Dit is geen verre toekomst. Wereldwijd worden hele groepen wetenschappers met onderzoeksbudgetten en -faciliteiten verleid om zich elders te vestigen. Ook zorgt industriepolitiek er vaak voor dat mondiale bedrijven via lokale partners toegang krijgen tot nieuwe markten. Dat kan ook in Twente. De uitdaging voor Twente is om meer dan een broedplaats alleen te zijn. Elke regio wil 'Silicon Valley' imiteren, maar niets is beter dan het origineel. Daarom moet Twente de kracht in de regio benutten voor een uniek eigen profiel op wereldniveau. De wereld ziet Twente nu als interessante snoepkast om innovaties te verwerven. Daarmee kan duurzame werkgelegenheid verdwijnen. Omgekeerd kan de regio ook mondiale bedrijven aantrekken op nichemarkten door zelf als 'technologische hotspot' te boek te staan.

Sneller groeien en markten veroveren door specialiseren

De globalisering biedt grote kansen doordat steeds meer nieuwe markten zich openen. De wereldhandel groeit al jaren. Naar verwachting neemt de groei van de wereldeconomie toe van 2,75% in 2013 tot 3,5%³ in 2014. Dit is meer dan de groei van de VS, Europa en Nederland. Dit is goed voor de stabiliteit in de wereld en voor het exporterend bedrijfsleven. De keerzijde is de steeds sterker wordende concurrentie. Deze dwingt tot specialisatie. De trend naar specialisatie is niet alleen zichtbaar bij grote multinationals. Zelfs gigantische landen als China en India maken keuzes; China kiest voor industrie en in toenemende mate voor technologie; India kiest voor ICT.

Het 'Topsectorenbeleid'⁴ is het antwoord van Nederland op het maken van specialisatiekeuzes. Voor alle duidelijkheid: overheden bepalen niet de keuzes van het bedrijfsleven, dat doet elk bedrijf zelf. Overheden kunnen wel samen met het bedrijfsleven en de kennisinstellingen de krachten bundelen in die sectoren, die mondiaal een (potentieel) sterke positie hebben. Het Topsectorenbeleid is geen speeltje voor de grote concerns. Integendeel, juist kleinere MKB-bedrijven kunnen samen met, en soms in het kielzog van, de grote bedrijven van dit beleid profiteren. Grote bedrijven kunnen simpelweg niet floreren zonder de vele MKB-bedrijven die hen toeleveren en hen van gespecialiseerde kennis voorzien. Ook regio's ontkomen niet aan keuzes, dus zeker niet een subregio als Twente.

In Twente is de 'Topsector High Tech' (High Tech Systemen en Materialen, kortweg HTSM) sterk ontwikkeld en zeer kansrijk. Hierop wordt in het volgende hoofdstuk nader ingegaan. Dit betekent niet dat andere sectoren geen bestaansrecht hebben. Integendeel, een topsector als 'Life Science and Health' heeft samen met de niet-topsectoren 'bouw' en 'toerisme' ook veel potentie om bij te dragen aan de versterking van de

³ <http://www.cpb.nl/publicatie/macro-economische-verkenning-2014>

⁴ <http://topsectoren.nl>

Twentse economie. Het gaat dan ook niet zozeer om een keuze tussen sectoren, maar het focussen op de meest kansrijke verbindingen om als regio aan te sluiten bij de mondiale economische ontwikkelingen.

Ons advies luidt:

Het mondiale spel als regio mee (blijven) spelen is het uiteindelijke doel. Het spel (steviger) mee mogen spelen is de eerste opgave. Het antwoord van Twente op de aansluiting met de mondiale ontwikkeling zal via Europa gevonden moeten worden. Een eenduidige en goede economische verbinding met Europa is van wezenlijk belang om mondiaal te kunnen opereren. Twente moet daarvoor met haar economisch beleid aanhaken bij het nationaal Topsectorenbeleid. Bovendien zal Twente via Oost-Nederland een leidende rol moeten spelen in de trend naar cross-overs tussen de topsectoren. Deze trend is duidelijk zichtbaar in de 'Grand Challenges', die de basis zijn van het Europese innovatiebeleid. Twente kan zich zo steeds verder ontwikkelen in de globaliserende en specialiserende wereld.

Aansluiten bij ontwikkeling urbanisatie

De zojuist getypeerde economische trend gaat gepaard met een sociologische. In 2014 woont 54% van de wereldbevolking in een stedelijke omgeving en in 2050 is dat naar verwachting 66%. De trend van urbanisatie is onomkeerbaar⁵. Vroeger duidde de trend vooral op mensen die van het platteland naar de stad verhuisden voor werk; tegenwoordig gaat het ook om schaalgrootte en voorzieningenniveau. Wat betekent dit? En wat is dan een stedelijke omgeving? Ook hier moet het antwoord niet op Twentse schaal worden gezocht. Nederland kent geen wereldsteden met miljoenen inwoners. De hele Randstad samen komt in de buurt en daarom ligt de Nederlandse urbanisatie-focus op het gebied in de driehoek van de twee Mainports: Rotterdam en Schiphol, en de Brainport: regio Eindhoven.

De aantrekkingskracht van steden is ongekend. Door schaalvergroting ontstaan meer en betere vervoersmogelijkheden, is er een rijker cultureel leven en zijn er meer carrière-mogelijkheden. Zeker voor internationale kenniswerkers vertegenwoordigt een hoogwaardige stedelijke omgeving een grote aantrekkingskracht. Werken in Eindhoven, wonen in Amsterdam? Het is heel normaal. Het niet kunnen concurreren met steden als Amsterdam of Berlijn wil niet zeggen dat deze 'agglomeratiekracht' niet kan worden geleend. En dit geldt bijvoorbeeld ook voor Zwolle, Arnhem-Nijmegen, Wageningen en Eindhoven. Daartoe is het van belang om de stedelijke ruimte van Twente als één geheel te zien, een geïntegreerd netwerk, zodat een hoogwaardig en aantrekkelijk voorzieningenniveau op peil gehouden kan worden. Daarnaast zijn goede verbindingen essentieel: internet, water, spoor, weg en lucht.

De kern voor het aansluiten ligt in drie factoren die van belang zijn voor economische groei: agglomeratiekracht (hoeveel massa kan je binnen betrouwbare reistijd bereiken); connectiviteit⁶ (met wie moet je verbonden zijn en waarom) en vestigingsklimaat (hoe aantrekkelijk ben je voor bedrijven, (kenniswerkers). Deze factoren komen naar voren in verschillende studies, onder meer van het Planbureau voor de Leefomgeving. Nabijheid en fysieke bereikbaarheid zijn, ondanks alle ontwikkelingen op het vlak van ICT, nog steeds belangrijke factoren. Belangrijk is dat de regio zelf ook een attractie/bestemming is in het netwerk; anders trekken mensen weg.

Onze advies luidt:

Het antwoord van Twente op de mondiale urbanisatietrend zal moeten bestaan uit een aantal regio-brede en algemeen gedragen agenda's op het gebied van bereikbaarheid. Daartoe is het van belang om de stedelijke ruimte van Twente als één geheel te zien, zodat een hoogwaardig en aantrekkelijk voorzieningenniveau op peil gehouden kan worden. Deze agenda's moeten in samenhang zijn gericht op de versterking van het urbane voorzieningenniveau van de regio en op de aansluitingspoort van Nederland richting Duitsland en verder.

⁵ Zie ook <http://esa.un.org/unpd/wup/Highlights/WUP2014-Highlights.pdf>

⁶ Agglomeratiekracht en connectiviteit gaan eigenlijk over hetzelfde: het krijgen van zoveel mogelijk massa en het binden aan zoveel mogelijk relevante netwerken.

Verbindingen: weg, spoor, water en lucht

De discussie over de luchthaven gaat ook over fysieke verbindingen en de relatie met Duitsland. De commissie heeft daarom gekeken naar deze verbindingen in relatie tot de urbanisatie. De commissie ondersteunt de lijn van het actieplan Twente Werkt! op het gebied van infrastructurele investeringen en het actieprogramma Duitsland. Bovendien liggen in de logistieke sector grote kansen om nieuwe werkgelegenheid te creëren aan de onderkant van de arbeidsmarkt. Twente kan een 'logistieke groeiregio' worden door achterstanden in te lopen en een concurrerend aanbod te ontwikkelen voor partijen die zaken willen doen. Het vertrouwen, dat tot uitdrukking komt in de infrastructuurplannen op lange termijn, is daarvoor van groot belang.

Het samenspel van verbindingen per weg, spoor, water en lucht bepaalt mede de economische potentie van een gebied en de relatie met het buurland is een interessante vestigingsfactor. **De ambitie voor Twente moet zijn: het structureel verkorten van reistijd en het verbeteren van aansluitingen.**

De bereikbaarheid via de weg moet topprioriteit zijn en blijven. De A1, A35 en N18 dienen zo snel en efficiënt mogelijk op niveau te worden gebracht. Voor de logistieke sector mag de concurrentiepositie niet verslechteren. De verbreding van de A1 zou daar ook symbool voor mogen zijn; liever vandaag dan morgen en qua ambitie direct een extra rijstrook om te onderstrepen dat de regio toekomstbestendig investeert voor haar bedrijfsleven.

De Containerterminal Twente heeft de potentie om in het belang van de haven Rotterdam verder te groeien. Het op orde zijn van het Twentekanaal en de koppeling met de railterminal zijn belangrijke vereisten. De provincie Overijssel en Gelderland spannen zich met het havenbedrijf Rotterdam in voor de ontwikkeling van de Noordtak van de Betuwelijn⁷. Het is belangrijk een aantal logistieke knelpunten in Twente op te lossen, zoals de verdringing van personenvervoer door goederenvervoer op de Twentelijn; dit verdient hoge bestuurlijke prioriteit.

Voorbeeld concurrerende reisafstand⁸

De reisafstand Twente-Schiphol is per trein 2:07 en naar Amsterdam Centraal 2:15 met verplichte overstap. Per auto is de reis vanuit Twente zonder file ongeveer 1:30 uur. Vanuit Eindhoven bedraagt de treinreis 1:41 naar Schiphol en 1:20 naar Amsterdam Centraal zonder overstap en per auto ongeveer 1:15 uur. Hier ligt voor Twente een forse uitdaging om aan te blijven sluiten en reistijden te verkorten. De ambitie zou moeten zijn dat Twente uiteindelijk binnen 1:25 uur 'trein afstand' van Schiphol ligt in 2025.

De ontwikkeling van het spoor tot hoogfrequent spoor ('Randstedelijk kernnet zonder spoorboekje') is een kans om de verslechterende verbinding tussen Twente en de Randstad structureel aan te pakken. Met het oog op deze ontwikkeling is nu al actie nodig. De oplossing ligt in het verbeteren van de infrastructuur op de lijn Amsterdam/Schiphol - Lelystad - Zwolle - Hengelo - Osnabrück - Hannover en Berlijn.

De elektrificatie van het spoor tussen Zwolle en Enschede heeft forse impact op de aansluiting van Twente bij de regio Zwolle. Daarnaast zal de aansluiting op de Hanzelijn verbeteren waardoor via Zwolle naar Lelystad Airport, Schiphol en Amsterdam kan worden gereisd. Vanuit de economische visie voor Twente is dit spoor van essentieel belang.

De spoorverbinding met Duitsland loopt via Hengelo - Bad Bentheim - Rheine. Dit traject is aanbesteed door Deutsche Bahn en staat op het punt gegund te worden zodat een goede verknoping met het Duitse spoorwegennet geborgd is.

Vanuit bovenstaande basis in Nederland en Duitsland kan de Berlijn-lijn worden versneld (reistijd verkorten) en kunnen de stedelijke netwerken beter verbonden worden. De ambitie in Zwolle en Twente moet zijn dat de Berlijn-lijn wordt verlegd naar Zwolle en bestaande lijnen aan weerszijden van de grens worden verbonden, geëlektrificeerd en bediend met bi-courant materieel. Hierdoor kan een internationaal, bovenregionaal en grensoverschrijdend netwerk ontstaan van Berlijn naar Amsterdam en worden de stedelijke netwerken Zwolle-Kampen, Twente, Osnabrück en Hannover beter met elkaar verbonden.

Op regionaal niveau betekent dit dat er op termijn een intercity-dienst kan worden ontwikkeld tussen Münster & Zwolle en Enschede & Osnabrück/Hannover. Dit kan naadloos aansluiten op de internationale diensten van de Berlijn-lijn waarop met hetzelfde traject tot een uur reistijdwinst kan worden gerealiseerd. De verkenning zal worden opgenomen in het werkprogramma van de Ten-T uitvoeringsplannen voor de Northsea-Baltic corridor. In het kader van CEF en/of Interreg kan de verkenning worden gestart in januari van 2015. Haalbaarheid zal dan eind dat jaar duidelijk worden. Dan wordt ook duidelijk of dergelijke ambities in aanmerking komen voor financiering vanuit Europa in het kader van de ontwikkeling van het Trans-Europese vervoersnetwerk. Het is van groot belang dat partijen zich hier vol ambitie voor inzetten⁹.

⁷ <http://nos.nl/artikel/648101-bouw-nieuwe-noordtak-betuwelijn.html>

⁸ Bron: NS-reisplanner, Google Maps

⁹ Bron: provincie Overijssel

Samenwerking met Duitsland

De voordelen van de grensligging kunnen beter worden benut. De fiscale en praktische barrières voor Twentse grenswerkers zijn nog te groot om volop te profiteren van de werkgelegenheid in de Duitse grensstreek. Belangrijk is om inzicht te krijgen in de concurrentiepositie van Twente t.o.v. Duitsland want naast export en werkgelegenheid is de Duitse economische strategie gericht op het aantrekken van bedrijvigheid. Vanuit Twente Werkt! zijn er plannen om de export vanuit het MKB te bevorderen, handelsmissies op te zetten en komt er een arbeidsmarktoffensief om Twentse werkzoekenden te koppelen aan Duitse vacatures¹⁰. Deze plannen moeten absolute prioriteit hebben.

¹⁰ Actieplan Twente Werkt!

De Europese basis voor welvaart

Welvaart en werkgelegenheid worden gecreëerd door het bedrijfsleven. In Europa biedt de (nieuwe) maakindustrie veel potentie voor welvaart. Het gaat om 10% van het totaal aantal bedrijven in de EU, oftewel om zo'n 2 miljoen bedrijven.

De maakindustrie in de EU was in 2012 goed voor € 7.000 miljard omzet, leverde directe banen aan 30 miljoen mensen en twee keer zoveel aan indirecte 'spin-off' banen waarvan in het midden- en kleinbedrijf (SME's) de meerderheid. De toegevoegde waarde van de sector is € 1.760 miljard. Van nog groter belang is de waarde voor de EU: de maakindustrie is goed voor 80% van de export. Hier staat tegenover dat sinds het begin van de crisis zeker 3,8 miljoen banen zijn verloren en de industrie nog niet op het oude niveau is¹¹. Bovendien verandert de industrie in snel tempo. Er moet dus worden geïnnoveerd om posities te versterken en groei te realiseren.

Toekomst van de maakindustrie

De Europese Commissie schets in haar rapport over de toekomst van de maakindustrie in Europa het volgende toekomstbeeld:

In 2025 zal er een volledig geglobaliseerde economie zijn gericht op een geïnformeerde en welgestelde middenklasse die behoefte heeft aan gepersonaliseerde goederen en diensten gebaseerd op geavanceerde maakindustrie die mogelijk wordt gemaakt door ICT en ondersteund door efficiënte, duurzame en schone industrie in Europa.

In dit kader zijn drie zaken van belang voor de industrie en diensten:

- 1. Consumenten willen steeds meer 'pakketten van producten en diensten' gericht op het individu.*
- 2. Productie en transport zal daardoor dichterbij de consument georganiseerd worden (regionalisering vs globalisering).*
- 3. Nieuwe productieprocessen zullen dit mogelijk maken (agile manufacturing smart industries).*

*Bron: A Manufacturing Industry Vision 2025, European Commission (Joint Research Centre) Foresight study, October 2013.
Link: Advance manufacturing: http://ec.europa.eu/enterprise/policies/innovation/policy/amt/index_en.htm*

'De industrie' van Twente

De maakindustrie is de basis van de Twentse welvaart. Het valt de commissie op dat in Twente vaak over individuele bedrijven wordt gesproken, maar nog weinig over de gezamenlijke industriekansen. Door het verdwijnen van bepaalde industrie zijn problemen ontstaan; door het stimuleren en revitaliseren van de industrie (naar Duits voorbeeld 'Industrie 4.0', zie kader) kunnen veel problemen duurzaam worden opgelost.

Toen de Universiteit Twente in september 1964 werd geopend ontstond nieuwe dynamiek en vanuit de universiteit zijn veel ondernemingen geboren. En nog steeds zijn er veel nieuwe start-ups. De uitdaging is dit proces te intensiveren en de regionale verankering verder te verstevigen. Het vernieuwen van de maakindustrie zal op de lange termijn een duurzaam economisch Twente opleveren met banen op alle niveaus: direct en indirect. Het bundelen van krachten tussen het industrieel bedrijfsleven en de kennisinstellingen, UT, Saxion en het ROC is hiervoor een cruciale voorwaarde!

Industrie 4.0

Met het grote project 'Industrie 4.0' bereiden de Duitse overheden, bedrijven en onderzoeksinstituten de Duitse markten gezamenlijk voor op de toekomst. In die toekomst zullen nieuwe internettechnologieën ervoor zorgen dat machines, goederen en onderdelen met elkaar kunnen communiceren in een 'internet of services and things'. Deze voorbereiding brengt echter grote uitdagingen met zich mee. Industrie 4.0 is onderdeel van de Duitse 'High Tech Strategie', het Duitse kader voor innovatiebeleid.

Link: <http://www.rvo.nl/actueel/nieuws/industrie-40-het-toekomstprogramma-voor-de-duitse-industrie>

¹¹ Bron: A Manufacturing Industry Vision 2025, European Commission (Joint Research Centre) Foresight study, October 2013

Er is in de ogen van de commissie veel begripsverwarring over Maakindustrie en 'High Tech' industrie. 'Vieze handen' lijken tegenover 'Cleanroom' te staan, maar dat is geenszins het geval. Beide industrieën kennen 'fabrieken' waar wordt 'geproduceerd' dan wel 'werkplaatsen' waarin wordt 'ontwikkeld' door medewerkers, door mensen. Vaak is de ene tak een voorloper voor de andere: chips ontwikkeld in een lab eindigen bijvoorbeeld in massaproducten als telefoons. De industrie komt sneller op dan voorheen (denk aan 3D-printen) en ook de ontwikkelsnelheid ligt hoger (o.a. Big Data, ICT) waardoor nieuwe kansen en verbindingen ontstaan om werkgelegenheid te creëren.

Maakindustrie wordt nog vaak geassocieerd met grootschalig en machinaal nieuwe producten produceren. De High Tech industrie met hoogwaardige complexe productietechnieken. In de praktijk is dit verschil steeds meer aan het vervagen. Dit komt onder andere door robotisering, innovatieve productiemethoden en smart industrie-ontwikkelingen. Bovendien is het grootste deel van de industrie duurzaam en schoon. Als het al niet door regelgeving is, dan is het wel door een duidelijke visie op duurzaamheid en ecologie. Kortom: 'High Tech' en Maakindustrie zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden.

Met een steeds 'slimmere' industrie verandert ook de werkgelegenheid. Zo is op de arbeidsmarkt de vraag naar passende opleidingen steeds nadrukkelijker. Machines worden slimmer, processen ingewikkelder en producten geavanceerder. Daarom zijn startkwalificaties en een 'leven lang leren' aan de orde van de dag. Problemen aan de onderkant van de arbeidsmarkt zullen in de industrie dan ook blijven bestaan zolang scholing en verbinding met bedrijfsleven niet structureel van aard zijn. Het is het netwerk van onderwijsorganisaties, overheid en ondernemers waarin dit probleem gezamenlijk moet worden opgelost.

Ons advies voor duurzame economische ontwikkeling is:

Kies voor de moderne maakindustrie. De moderne maakindustrie is zelf een 'banenmachine' omdat elke baan in deze industrie minimaal één extra baan genereert in gerelateerde bedrijvigheid zoals logistiek, marketing, sales, dienstverlening en administratie¹². De toegevoegde waarde voor duurzame economische ontwikkeling van de regio Twente is groot.

Stip op de horizon voor sterkere industrie

De industrie ontwikkelt zich door oplossingen te bieden voor verschillende wereldwijde markten (focus markets). Deze markten worden beïnvloed door trends en ontwikkelingen (world wide trends) en gevoed door oplossingen (hightech solutions). Het maken van deze oplossingen is een combinatie van goed opgeleide arbeidskrachten (enabling teaching), beschikbare technologie (enabling technologies) en onderzoek naar nieuwe technologie (disruptive technologies). Om het simpel te stellen: de beschikbare bronnen in de nabijheid van industriebedrijven zijn in belangrijke mate bepalend voor de ontwikkelrichting en het succes.

De trends in de maakindustrie bieden kansen voor Twente. Op basis van haar historische wortels kan de Twentse maakindustrie zich ontwikkelen tot een nieuwe maakindustrie, 'advanced materials and manufacturing', die met behulp van nieuwe materialen nieuwe systemen produceert.

Deze ontwikkeling van 'advanced materials and manufacturing' is dicht bij huis al bij veel bedrijven te zien die de transformatie van textiel en metaal naar hightech succesvol hebben doorgemaakt. Het zijn ook deze bedrijven die de basis bieden voor de doorontwikkeling van de industrie naar een niveau waarop de hele regio gaat profiteren. Voorbeelden van deze bedrijven zijn o.a. Thales, Demcon, Nedap, Norma, TKH, Bronkhorst High-tech, TenCate, Aeronamic, Pentair en vele andere innovatieve ondernemingen en spin-offs die Twente op de wereldkaart zetten met slimme producten, diensten en oplossingen.

¹² Bron: A Manufacturing Industry Vision 2025, European Commission (Joint Research Centre) Foresight study, October 2013.

De relevante vraag is: waar gaan we met de 'nieuwe Twentse maakindustrie' op inspelen en hoe gaan we dit doen? Door vol in te zetten op **advanced materials and manufacturing** en tegelijkertijd door het aanbrengen van focus naar relevante toepassingsgebieden en markten, kunnen economische krachten worden gebundeld en netwerken van samenwerkende bedrijven worden gesmeed. Voor Twente betreft dit een focus op de volgende toepassingsgebieden: **Infrastructure, Building & Constructions, Health, Water management, Defense & Emergency Response, Safety & Security en Mobility & Logistics.**

Genoemde sectoren zijn voor de Twentse economie van groot belang. Ter indicatie van de omvang: de huidige werkgelegenheid in Twente voor 2013 is in de sectoren Health: 46.266, Water management: 912, Infrastructure, Building & Constructions: 20.135, Mobility & Logistics: 11.018, Defense & Emergency response, Safety & Security¹³: 5.835. Deze laatste twee sectoren hebben veel aanknopingspunten. Zo tonen recente verkenningen van het Safety & Security cluster Twente aan dat de veiligheidssector in de regio goed is voor 1,2 miljard euro omzet en perfect aansluit bij The Hague Security Delta en de ontwikkeling van TroNed. Vanuit een stevige basis op het gebied van werkgelegenheid en innovatief vermogen mag verwacht worden dat de diverse nieuwe producten vanuit 'advanced materials and manufacturing' in eerste instantie in de eerder genoemde sectoren gerealiseerd zullen worden. De commissie stelt voor om in nauw overleg met de NFIA (Netherlands Foreign Investment Agency) een acquisitieplan te maken voor het aantrekken van nieuwe bedrijven.

Vanuit groeiende netwerkstructuren kunnen meer en diverse hightech oplossingen worden samengesteld en (inter)nationaal worden vermarkt. Daarbij zijn nieuwe materialen (membranen, composieten) en materiaalbewerkingstechnologieën (zoals nanotechnologie) en productietechnieken en productieprocessen (zoals laser, inkjet, robotica en mechatronica) alsmede 'big data' (zoals ICT netwerken en het semantische web) cruciale 'enabling technologies'. In Twente (met name bij Universiteit Twente en Saxion) zijn deze 'enabling technologies' op hoog niveau beschikbaar. Tegelijkertijd is brede educatie (enabling teaching) van doorslaggevend belang om die economische ontwikkeling te ondersteunen en om zowel bestaande als toekomstige werkgelegenheid te verrijken. Voor Twente zijn dit onder meer: Universiteit Twente, Saxion Hogeschool en ROC van Twente.

Ons advies luidt:

Voortgaande baanbrekende technologische innovaties door middel van fundamenteel, toegepast en industrieel onderzoek zijn noodzakelijk om vernieuwende veranderingen naar de toekomst mogelijk te maken. Dit kan met gerichte onderzoeksinstituten op het gebied van 'advanced materials and manufacturing' die gezamenlijk worden opgezet, alsmede door verbindingen aan te gaan met andere netwerken en ontwikkelingen, zeker ook elders in Europa.

Europese en Nederlandse aansluiting

Europa gaat om samenwerking. In Europa speelt Twente als zelfstandige regio geen rol van betekenis. Vanuit regionaal perspectief ligt de focus vanuit de EU op Oost-Nederland. In het Europese industriebeleid en de Europese kennisprogramma's worden regio's (zoals Oost-Nederland) uitgedaagd hun specifieke kwaliteiten en specialisaties te profileren. Het antwoord hierop vanuit Oost-Nederland is de Slimme Specialisatiestrategie Oost-Nederland (september 2013).

Met de Slimme Specialisatiestrategie wordt gefocust op vier speerpunten in de periode 2014-2020: Agro & Food, Health, High Tech Systemen & Materialen en Energie- en Milieutechnologie inclusief biobased economy. Het doel van deze strategie is om te werken aan een duurzame en zichzelf vernieuwende economie. De focus ligt op de verbinding met de Nederlandse topsectoren. Er wordt gekozen voor onderlinge samenhang en kruisbestuiving (cross-overs) zodat wordt bijgedragen aan de 'Grand Challenges' zoals Europa die heeft benoemd. Er wordt daarbij samenwerking gezocht met onder andere de regio's Zuid-Nederland en Noord-Nederland en grensoverschrijdend met Duitsland. Op deze manier wordt aangesloten bij de innovatieprioriteiten van Europa.

¹³ Bron: Inventarisatie van Twente Safety & Security ism Saxion

Het Topsectorenbeleid biedt voor Twente twee mogelijkheden: aansluiten of ontwikkelen. Bij het aansluiten gaat het om projecten van andere partijen ondersteunen. Bij het ontwikkelen gaat het om een positie bouwen in een sector waardoor anderen aansluiten. In beide gevallen liggen er kansen. De regio Twente mist een herkenbaar profiel in het Topsectorenbeleid. In het rapport Draijer wordt de keuze voor High Tech Systemen & Materialen onderstreept, maar tevens opgeroepen tot meer focus. De vraag die voorligt is: waar moet Twente ontwikkelen en waar moet Twente gaan aansluiten?

Ons advies luidt:

Het EU-innovatiebeleid en de Slimme Specialisatiestrategie Oost-Nederland zijn de dominante bewegingen waarbij aansluiting noodzakelijk is. Daarbinnen moet de focus voor Twente gezocht worden in het algemene domein van High Tech Systemen & Materialen door het accent te leggen op 'advanced materials and manufacturing' en door inhoudelijke verbindingen te leggen met andere initiatieven in Oost-Nederland en daarbuiten.

Het belang van ketens, specialisatie en ambassadeurs:

Bouw JSF goed voor 90 banen in Overijssel

De aanschaf van de Joint Strike Fighter, de JSF, is goed voor het bedrijfsleven in Overijssel. Het levert ongeveer 90 banen op bij bedrijven als Thales in Hengelo, Aeronamic in Almelo en Dutch Shape in Borne. Met de orders zijn honderden miljoenen gemoeid. De overheid heeft bij de aanschaf van de toestellen bedongen dat bedrijven in Nederland onderdelen mochten bouwen voor de JSF. Vooral in Twente zijn veel bedrijven die onderdelen maken voor de luchtvaart.

Aeronamic in Almelo kreeg een order van ruim 500 miljoen euro. Het bedrijf levert het systeem dat de hulpmotor start en een systeem dat de energievoorziening en de koeling van de elektronica regelt. Het levert bij Aeronamic 50 banen op. Thales in Hengelo produceert onderdelen voor het radarsysteem in het toestel. Ook ontwikkelen ze een koeler. Het betekent werkgelegenheid voor enkele tientallen mensen. DAP Technology in Oldenzaal maakt testapparatuur voor de JSF. Nu werken daar dagelijks tien mensen aan. Als de JSF volledig in productie gaat kan dat aantal oplopen tot ongeveer dertig mensen. Dutch Shape in Borne levert mallen voor onder meer de vleugels en deuren van het gevechtsvliegtuig. Nu zijn er dagelijks drie personeelsleden mee bezig. PM Aerotec in Hengelo bouwt houders waar elektronica van andere bedrijven in wordt geplaatst. De houders zitten onder meer in de deuren en het landingsgestel. Nu werken daar dagelijks drie mensen aan. Gaat het toestel volledig in productie, dan is er werk voor 10 tot 12 fulltimers.

De bedrijven verwachten meer nieuwe orders in de wacht te slepen omdat ze nu meewerken aan de bouw van de JSF. Opdrachtgevers kloppen daardoor eerder aan bij deze bedrijven, zo is hun verwachting. De ruim dertig JSF-toestellen die Nederland heeft besteld worden waarschijnlijk in 2019 geleverd.

Bron: Artikel RTV Oost 16-10-2014 | 21:20

Het vliegveld ván Twente

Het voorstel om een commerciële burgerluchthaven te ontwikkelen polariseerde destijds voor- en tegenstanders. Het gebied gold vanwege zijn militaire karakter voor de Twentse gemeenschap jarenlang als een 'ontoegankelijke en zelfs geheimzinnige locatie' en het is daardoor nooit echt onderdeel van Twente geworden. Nu, met de ontstane impasse, de vraag voor ligt wat we met dit gebied aan zouden moeten, wil iedereen dat dit 'groene stedelijk hart' met respect wordt benaderd en naadloos wordt ingepast in de bredere regio. Het gebied zou een passend element moeten worden in de Twentse sociaal-economische en ruimtelijke structuur: het vliegveld ván Twente. In dit hoofdstuk belichten wij de rol van de luchthaven in de economie voor heel Twente.

De commissie is op zaterdag 6 september gestart met onder andere een rondgang door het gebied. De commissie heeft bewust gekozen voor een compacte adviesperiode met als nagestreefd effect dat onder grote druk in zeer korte tijd veel gesprekken dienden te worden gevoerd, analyses moesten worden gemaakt en dit advies moest worden opgesteld. Dit was ook mogelijk omdat alle plannen en rapporten nu wel zijn bedacht en geschreven. Velen hebben uitgebreid nagedacht over de luchthaven, zo hebben we geconstateerd.

De betrokkenheid bij het gebied is groot. De oproep van de commissie, de inloopavond en de vele bij ADT en de commissie ingediende ideeën en plannen hebben veel inspiratie geboden. Wij zijn alle betrokkenen zeer erkentelijk voor hun suggesties en zien in veel plannen interessante aanknopingspunten.

Bij doorvragen constateerde de commissie het intrigerende beeld dat de diverse invalshoeken en voorstellen voor de toekomst van de luchthaven weliswaar sterk verschillen, maar dat het centrale perspectief door iedereen wordt gedeeld: de luchthaven Twente is een uniek gebied, met bijzondere kenmerken en juist ook vanwege de speciale luchtvaartfunctie heeft de natuur zich daar kunnen ontwikkelen tot een bijzonder en hoogst aantrekkelijk ecologisch systeem.

Bijdrage aan duurzame economische ontwikkeling

Vanuit het uitgangspunt dat het gebied unieke kwaliteiten heeft en dus de meest iconische vestigingsplaats (landmark) van de regio kan worden met internationale uitstraling en aantrekkingskracht, hebben we gekeken naar de focus in relatie tot de mondiale ontwikkelingen zoals geschetst. De fraaie groene omgeving leent zich bij uitstek voor een nieuw te ontwikkelen, hoogwaardige en moderne locatie waar in alle rust 'strategisch' kan worden samen gewerkt aan de ontwikkeling van nieuwe hoogwaardige (hightech) producten op basis van nieuwe innoverende materialen.

Ons advies luidt:

Maak van de luchthaven Twente een iconische internationale ontwikkel-, demonstratie- en productiezone voor 'Advanced Materials and Manufacturing':

'Technology Base Twente'

In een fraai coulisselandschap rond het Twentse vliegveld worden groen en rust gecombineerd met de bruisende energie van duurzame hightech bedrijvigheid. Kortweg: Technology Base Twente.

Op Technology Base Twente worden geavanceerde materialen gecreëerd door moderne productietechnieken in 'slimme' productieprocessen ('smart factories') voor de ontwikkeling en vervaardiging van nieuwe 'slimme' componenten en systemen, kortom: 'advanced materials and manufacturing'. Hiermee kiest de regio Twente haar eigen invulling van de Topsector 'High Tech Systemen & Materialen' (HTSM). Aldus speelt Twente marktgericht in op wereldwijde trends en ontwikkelingen.

Nieuwe producten (zoals sensoren, membranen en composieten) worden met behulp van nieuwe productietechnieken en geavanceerde productieprocessen (zoals laser, inkjet, robotica en mechatronica) en 'big data' (zoals ICT netwerken en het semantische web) verwerkt tot geheel nieuwe oplossingen met intelligente eigenschappen en functies voor wereldmarkten, waaronder: infrastructure, building & constructions, water management, mobility & logistics, defense & emergency response, health, safety & security, et cetera.

De missie is kunde en kennis. Internationale marktvaart staat centraal. Op Technology Base Twente wordt de 'kunde' van de HTSM maakindustrie ondernemend en pragmatisch verbonden met de 'kennis' uit R&D. Luchtvaartgerelateerde bedrijvigheid geeft de technologische vooruitgang vleugels.

De strategie is gericht op business voor banen. Ten principale is de industriële bedrijvigheid leidend (business). Hoogwaardige werkgelegenheid volgt (banen). Door de vruchtbare combinatie van ondernemingslust, creativiteit en sociale innovatie ontstaan nieuwe materialen en prototypen, ondersteund door fundamenteel onderzoek van met name de Universiteit Twente (research) respectievelijk door toegepast onderzoek van met name Saxion (development). De Twentse moderne maakindustrie wordt ondersteund vanuit een nieuw industriegericht instituut, genaamd Twente Technology Pilot Plant (T2P2), op te zetten door Universiteit Twente, Saxion en ROC van Twente en de vijf Twentse open innovatiecentra, met als leidraad de technology roadmaps van de maakindustrie op Technology Base Twente, in de regio en daarbuiten.

De structuur draagt bij aan de waardeketen en is gericht op economische groei. Uiteindelijk worden de nieuwe materialen en systemen op grotere schaal geproduceerd in 'smart factories', die op architectonisch fraaie wijze in dit coulisselandschap worden gevestigd door de Twentse en (inter)nationale maakindustrie. Zo ontstaat een totale waardeketen, waarin industrieel geleid onderzoek en ontwikkeling de basis vormen, geleid door de internationale marktvaart. Hoogwaardige werkgelegenheid is het resultaat.

Technology Base Twente is daarmee het toekomstgerichte kristallisatiepunt voor nieuwe economische groei van de regio, internationalisering, kenniskruisbestuiving, samenwerking en partnerschappen. Kortom een 'pressure cooker' voor het vermenigvuldigen van 'kunde' met 'kennis' ten behoeve van de regio, de provincie, Oost-Nederland en de rest van ons land. In groeiende samenwerking met partners in Duitsland.

Van visie naar uitvoering

Om de visie, missie, strategie en structuur van Technology Base Twente te kunnen realiseren zijn de volgende vier 'drivers' van belang:

1. Kennisgebieden. De betreffende technologische kennis dient te kunnen worden opgebouwd of reeds beschikbaar te zijn. Het gaat hier met name om wetenschappelijke en toepassingsgerichte onderzoeksgebieden voor de maakindustrie. Voor dergelijke gebieden – die met name reeds aan Universiteit Twente en Saxion aanwezig zijn – dient niet alleen onderzoekscapaciteit te bestaan die voorziet in de vraagbehoefte van de industrie, maar ook de bereidheid om de resultaten van onderzoek en de implementatie daarvan, beschikbaar te stellen voor verdere ontwikkeling, die uiteindelijk kan worden opgeschaald voor grootschalige productie.
2. Human capital. De relevante kennis, arbeidscapaciteit en sociale innovatie op de inhoudelijke terreinen van de maakindustrie dienen in voldoende mate aanwezig te zijn en te worden onderhouden. De Twentse kennis- en opleidingsinstituten (UT, Saxion, ROC) bieden elk op hun specifieke niveaus reeds de relevante studies, opleidingen en trainingen ten behoeve van een gekwalificeerde arbeidscapaciteit (human capital). Thans zullen zij in verdere onderlinge samenwerking met de maakindustrie het profiel van de Twentse 'advanced materials and manufacturing' nog verder moeten versterken en verrijken.
3. Funding. Er dient een stevige financiële basis te worden gelegd onder dit toekomstbeeld. Het ligt voor de hand dat de Provincie Overijssel en Gelderland de geschetste visie omarmen als een van de uitwerkingen van de vier onderling verbonden 'speerpuntsectoren', zoals verwoord in de 'Slimme Specialisatiestrategie' (S3) van Oost-Nederland, aangeboden aan de Europese Commissie in 2014. Deze vier zijn: Agro & Food, Health, HTSM en Energie- en Milieutechnologie. In die specialisatiestrategie wordt de speerpuntsector HTSM vooral gekoppeld aan de regio Twente. Op grond van de hier beschreven visie aangaande 'advanced materials and manufacturing' kan Technology Base Twente worden beschouwd een cruciaal element van de speerpunt HTSM in Oost Nederland, en kunnen de daarvoor beschikbare financiële middelen gericht worden ingezet als investeringsbudget respectievelijk stimuleringsbudget. Daarmee is tevens een financiële koppeling gemaakt naar het beschikbare budget van het nationale Topsectorenbeleid, alsook naar de EU-middelen voor 'advanced materials and manufacturing,' die beschikbaar zijn via Horizon 2020 (o.a. Public Private Partnership 'Factories of the Future', Knowledge and Innovation Community (KIC) 'Advanced Manufacturing' van het European Institute of Technology (EIT), European Regional Development Fund (o.a. Smart Specialisation Platform) en de 'investment loans' van de European Investment Bank (EIB). Een regionaal HTSM fonds zou de benodigde financiële brug kunnen slaan. Vanzelfsprekend zijn investeringen vanuit het bedrijfsleven bij de ontwikkeling en funding van het concept aan de orde. Voorbeelden hiervan zijn investeringen in onder meer 'smart factories' en gezamenlijke faciliteiten.
4. Ruimtelijke ordening. De ruimtelijke en natuurlijke omgeving dient zodanig aantrekkelijk, beschikbaar, geschikt en toegankelijk te worden gemaakt dat de geschetste visie ook daadwerkelijk kan worden gerealiseerd. Daarvoor zijn, naast vestigingsplaatscriteria met onderscheidend vermogen, onder meer noodzakelijk hightech dataverbindingen, moderne infrastructuur en ecologische faciliteiten die industriële creativiteit en duurzame innovatie verbinden met de wetenschappelijke logica en inbreng. Hierbij draait het om de stimulering van snelle verbindingen tussen alle betrokkenen, teneinde de industriële partijen in staat te stellen (steeds) sneller innovatieve oplossingen (materialen en systemen) op wereldmarkten te brengen. Dit veronderstelt effectieve en snelle besluitvorming ten aanzien van grondbeleid, ontsluiting, vergunningverlening et cetera. Met name overheden hebben hier een belangrijke ondersteunende en voorwaardenscheppende rol.

Gebiedsontwikkeling Technology Base Twente

Technology Base Twente is gebaseerd op de exclusieve uitstraling van het gebied, de combinatie van karakteristieke Twentse landschapselementen en de cultuurhistorische elementen die verwijzen naar het militaire verleden. Naast de bunkers, de hangars, de verkeerstoren en de facilitaire gebouwen gaat het ook om de structuur van de start- en landingsbanen, de wegen en de paden. Het samenspel tussen de cultuurhistorische en landschappelijke elementen maken het gebied uniek. In dit hoofdstuk belichten wij de gebiedsontwikkeling.

Het vliegveldterrein is een fraai groen landschap tussen de steden dat gekoesterd moet worden. Het is ook een actief landschap waar volop bedrijvigheid heeft plaatsgevonden, en nog steeds plaatsvindt, en waar het samenspel tussen activiteiten en landschap een bijzondere ruimtelijke kwaliteit vertegenwoordigt, met een hoge belevings- en gebruikswaarde. De toekomstige bestemming van het gebied moet een toegevoegde waarde hebben voor de omgeving en een nieuwe economie aanjagen waar de omringende dorpen en steden profijt van hebben zodat zij zich kunnen blijven vernieuwen.

Door het gebied te afficheren als een iconische internationale ontwikkel-, demonstratie-, en productiezone Technology Base Twente, onderscheidt het zich van de reguliere bedrijventerreinen in de omliggende gemeenten. Verwacht mag worden dat het groei gaat betekenen voor toeleverende en facilitaire bedrijven en voorzieningen, die beter passen op de bestaande bedrijventerreinen of de stedelijke centra.

Landschap en cultuurhistorie als kwaliteitsdragers

De fraaie groene omgeving leent zich bij uitstek voor een nieuw te ontwikkelen, hoogwaardige en moderne locatie waar in alle rust 'strategisch' kan worden samengewerkt aan de ontwikkeling van nieuwe hoogwaardige (hightech en value added) producten op basis van nieuwe innoverende materialen. De unieke gebiedskenmerken en natuureigenschappen maken het terrein een ideale ontwikkellocatie gericht op samenwerking en zakelijk-innovatieve ontmoeting. Het 'open innovatie' karakter kan tot uitdrukking komen in gebouwen en faciliteiten inclusief hergebruik van huidige bebouwing. Het vormt een unieke kans voor publiek-private samenwerking. Tevens is de eerste 'demonstrator' in de vorm van TroNed al aanwezig. Spin-off zoals grootschalige productie kan vervolgens op XL-park plaatsvinden, logistieke distributie via Hanzepoort of Port of Twente, onderwijsmethoden vinden de weg naar ROC en Saxion, kennisdisseminatie vindt via Universiteit Twente over heel de wereld plaats.

De start- en landingsbaan

De baan is uniek. Met 3 kilometer lengte en geschikt voor zware vliegtuigen komt de Twentse baan in de buurt van de Polderbaan op Schiphol. Ter vergelijking: de aanleg van Polderbaan kostte € 320 miljoen en de verlenging van Eelde € 23,8 miljoen. Opmerkelijk is dat de baan in Twente vlak voor het vertrek van de luchtmacht nog volledig is vernieuwd, hetgeen impliceert dat de 'dagwaarde' ervan (d.w.z. de waarde als deze baan nu compleet nieuw aangelegd zou worden) rond de € 100 miljoen moet worden geschat. Verder geldt dat het in slaapstand brengen - de zogenaamde nuloptie - slechts € 25.000,- per jaar kost. Twente beschikt dus over een enorme 'asset' en het zou maatschappelijke kapitaalvernietiging zijn om de baan zonder dwingende reden te verkorten of er de bulldozer in te zetten.

Behoud van de landingsbaan

Het behoud van de baan is wat de commissie betreft geen punt van discussie. De baan dient te blijven bestaan. Hier is ook een zeer breed draagvlak voor, zo merkten we in de gesprekken. De ideeën voor toepassing van de baan variëren van vliegen tot ondergrond voor (experimentele) opstellingen of bebouwing. Ook de al aanwezige bebouwing en zonering van het coulisseterrein hebben waarde, zeker in combinatie met de baan. De open ruimte biedt mogelijkheden tot het gebruik als invliegkans voor bijvoorbeeld bijzondere evenementen (o.a. popconcerten, FC Twente, Military, CSI), als evenementlocatie zelf en als unieke testlocatie voor onderzoek in interessante niches zoals op het gebied van nieuwe materialen, drones, automotive, veiligheid. Dus zelfs zonder dat er zal worden gevlogen, vertegenwoordigt de baan een belangrijke waarde.

Met het beeld dat de luchthaven wordt opengehouden voor commerciële luchtvaart moet worden afgerekend. Er zijn geen aanwijzingen dat militair (mede)gebruik aan de orde is of zal zijn. De huidige gebruikers moeten een realistisch toekomstperspectief krijgen ('neen is ook een antwoord'). Potentiële gebruikers moeten in kaart worden gebracht en bekeken moet worden of ze zich willen vestigen. Daarbij geldt dat 'General Aviation' en 'Business Aviation' mogelijk moeten blijven en zelfs specifieke luchtvaartgerelateerde bedrijvigheid niet uit te sluiten is. De baan biedt al deze opties. Een open instelling zal bedrijvigheid aantrekken.

Ons advies luidt:

Het concept voor Technology Base Twente vraagt om een integrale ontwikkeling voor het gebied waarbij ruimte is voor luchtvaartgerelateerde bedrijvigheid en General en Business Aviation, maar dit is geen doel op zich. Het gebruik van de baan moet op een logische manier inhaken bij de gebiedsontwikkeling en een toevoeging zijn als vestigingsfactor voor Twente.

Integraal ontwikkelperspectief

De integrale ontwikkeling moet dienen als afwegingskader voor activiteiten en ontwikkelingen die op het gebied af komen. Het gaat daarbij niet om een blauwdruk die weergeeft hoe het gebied ingericht moet worden en hoe het er precies uit moet zien. Het betreft een afspraak tussen partijen, geeft de ambitie weer en borgt de gewenste duurzame en economische ontwikkeling. Belangrijk is dat het perspectief richting geeft, uitnodigend werkt naar investeerders zodat een gewenste ontwikkeling op gang komt en voldoende flexibiliteit kent om mee te kunnen bewegen met voortschrijdende inzichten.

Uitgangspunt is dat het gebied weer actief en functioneel wordt; dat is de beste garantie dat de hierboven beschreven kwaliteit behouden blijft. Het gebied krijgt 'eigenaren' die voor het gebied gaan zorgen en belang hebben bij de ruimtelijke kwaliteit. Dat kan betekenen dat er nieuwe bouwwerken en activiteiten ontstaan of bouwwerken zullen verdwijnen. Zolang dat gebeurt vanuit een integrale afweging is dat geen probleem. Daarmee wordt een nieuwe laag van betekenis aan het gebied toegevoegd. Voorwaarde is wel dat er spelregels worden geformuleerd voor het totale gebied. Daarbij kun je denken aan de regel dat eerst moet worden bekeken of hergebruik van bestaande panden mogelijk is, dat bij nieuwbouw hoge eisen worden gesteld aan de beeldkwaliteit, dat activiteiten ten dienste moeten staan van de totaalbeleving en het totaalconcept, dat duurzame materialen ten behoeve van een circulaire economie worden gebruikt etc.

Ons advies luidt:

Er dient gekozen te worden voor een integraal ontwikkelperspectief. Kiezen voor een integraal ontwikkelperspectief betekent dat de huidige ontwikkelstrategie voor het gebied zal moeten worden aangepast. Het zal consequenties hebben voor de wijze van financieren, grond uitgeven, parkmanagement etc. De commissie constateert dat door de huidige wijze van gebiedsontwikkeling het hele gebied versnipperd en het ensemble verloren dreigt te gaan. Om te kunnen beoordelen of huidige en toekomstige initiatieven en activiteiten passen in het totaalbeeld is het te overwegen een gebiedsteam of kwaliteitsteam samen te stellen die vanuit een integrale afweging bekijkt wat wel of niet wenselijk is, maar ook initiatieven aan elkaar koppelt en zoekt naar synergie met de omgeving.

Met het uitspreken van een nieuw concept voor het terrein is er niet gelijk een ontwikkeling op gang die het hele gebied bestrijkt. Het zal een geleidelijke ontwikkeling zijn waarbij succes de volgende stap bepaalt. Om het gebied op korte termijn al in beweging te brengen is het goed denkbaar te werken met een tijdelijke programmering (de komende 5 tot 10 jaar). Sommige initiatieven zullen niet levensvatbaar blijken en verdwijnen, andere kunnen wellicht uitgroeien en zich definitief vestigen op het terrein of op één van de andere terreinen in Twente. Alle gesprekken en notities van potentiële initiatiefnemers laten veel ambitie en enthousiasme/betrokkenheid zien. Echter een haalbare businesscase blijft vaak achterwege. De ideeën kunnen niet worden gerealiseerd zonder subsidies, of investeerders zijn niet bekend of nog niet bereikt. Dit maakt de initiatieven kwetsbaar en niet robuust. Het is belangrijk om de positieve energie van al deze initiatieven vast te houden en de slaagkans ervan te vergroten.

Ons advies luidt:

Breng de ontwikkeling snel op gang door initiatieven tijdelijk mogelijk te maken.

Ontwikkeling bedrijvigheid

Onderhoud en reparatie, duurzaam hergebruik (recycling), maar ook economische zones passen bij luchthavengerelateerde bedrijvigheid. Nu de commerciële luchthaven niet doorgaat melden verschillende partijen zich met relevante voorstellen. De mogelijkheden zijn de moeite waard om te onderzoeken als ze in relatie te brengen zijn met de industrievisie.

Stel dat we in Twente kennis opdoen om vliegtuigen te verduurzamen met nieuwe materialen? Of dat we systemen bedenken waardoor het recyclen van vliegtuigen effectiever is dan ze in de woestijn parkeren? Of dat we een grootschalige 'demonstrator' kunnen maken waardoor we de wereld in onze showroom uit kunnen nodigen? Het moet allemaal kunnen in Technology Base Twente!

Zakenjets, vlieglessen, zweefvliegtuigen. Dat is het beeld bij general aviation/business aviation. Aan de ene kant zodat de regio aantrekkelijk is voor internationale bedrijven en inwoners met jets, aan de andere kant omdat de ontwikkeling van Lelystad (van general aviation naar commerciële luchthaven) voor nieuwe vraag zal zorgen waarvan geprofiteerd kan worden.

Er zijn verschillende gesprekken gevoerd met betrokken partijen en er zijn kansen voor general aviation. De commissie gelooft niet dat hier direct een sluitende businesscase voor te maken is. Daarom moet dit vooral als 'nice to have' worden gezien en is het waarschijnlijker dat met de randvoorwaarden (verhuur, adoptie etc.) geld kan worden verdiend. Feit is dat er een perfecte baan ligt en het zonde is deze onderscheidende infrastructuur niet te gebruiken als zakenvliegveld.

In de vele gesprekken is duidelijk geworden dat er 'grote angst is' dat de luchthaven Twente het zoveelste Twentse bedrijventerrein zou worden. Dit is een begrijpelijke reactie. Zo heeft nagenoeg elke gemeente problemen met de bestaande bedrijventerreinen. Er is sprake van een aanzienlijke overcapaciteit. En de onderlinge concurrentie tussen bedrijfsterrainen neemt snel toe. **Het advies van de commissie is om dit vraagstuk Twente-breed structureel aan te pakken zodat de focus kan liggen op het aantrekken van bedrijven van (ver) buiten de regio (dus internationaal) in plaats van op regionaal-interne concurrentie.**

Wat is er uniek aan dit gebiedsconcept

Het neerzetten van een icoon voor de moderne maakindustrie, waarmee het Twentse verleden een eigentijdse betekenis krijgt, is niet uniek. Zowel in Brainportregio Eindhoven, de drie noordelijke provincies als in Limburg, wordt bekeken hoe de revival van de maakindustrie een bijdrage kan leveren aan de economie en het oplossen van het probleem van de hoge werkloosheid aan de onderkant van de arbeidsmarkt.

Bijzonder, maar niet uniek, is het feit dat het concept niet 'van bovenaf' bedacht is door publieke partijen maar dat het voorkomt uit de combinatie van kennisinstellingen (Universiteit Twente, Saxion, ROC van Twente) en het (industriële) bedrijfsleven en gesteund wordt door de vele partijen die de commissie gesproken heeft.

Uniek is de combinatie met de start- en landingsbaan die het mogelijk maakt om voor een deel de luchtvaartgerelateerde industrie te bedienen, testen te kunnen uitvoeren, en general/business aviation te blijven realiseren. Het wordt daarmee een gebied waar nieuwe toepassingen worden bedacht, ontwikkeld, gemaakt, getest, geproduceerd en vervoerd over de hele wereld.

Uniek is ook het fraaie coulisselandschap waarin de beschreven activiteiten kunnen worden gerealiseerd. Technology Base Twente is, behalve een ontwikkelzone van de nieuwe maakindustrie en een locatie met een start- en landingsbaan, vooral ook een aantrekkelijk groen landschap waar omgevingsvriendelijk kan worden gerecreëerd en bijvoorbeeld een typisch Twents initiatief als een hippisch landgoed kan worden gerealiseerd.

De commissie is van mening dat de landschappelijke kwaliteit van het gebied gewaarborgd dient te worden. Dit impliceert dat in het gebied slechts activiteiten plaats kunnen vinden die die kwaliteit geen geweld aan doen. Daarnaast geldt dat bij de vormgeving aan die activiteiten, gekozen zou moeten worden voor hoogwaardige architectuur en respect voor ruimtelijke en cultuurhistorische waarden. In concrete zin ziet de commissie ruimte voor de volgende activiteiten:

- economische bedrijvigheid in het kader van de ontwikkel-, demonstratie- en productiezone op het gebied van 'advanced materials and manufacturing', zoals smart factories, T2TP, MKB-bedrijven etc.
- ontwikkel- en testactiviteiten aangaande 'safety & security', vooral gerelateerd aan technologische innovaties, zoals TroNed, web-security, drones etc.
- milieuvriendelijke recreatie, sport, wellness en leisure, zoals fietsen, wandelen, paardensport, etc.
- beperkte general & business aviation, zoals zweefvliegen, zakenjets, internationale luchthulpacties, etc.
- milieuvriendelijke luchtvaartgerelateerde bedrijvigheid, zoals vliegtuigrecycling, onderdelenproductie, etc.
- eenmalige evenementen, shows en presentaties, zoals concerten, hippische evenementen, etc.

Wie neemt de regie?

De positie van Twente versterken door een heldere visie op de economische ontwikkeling met daarbij een rol voor het luchthaventerrein is niet afdoende. Het gaat ook om daadkracht en doorzettingsvermogen ofwel de 'governance': wie doet wat en wie is waarvoor verantwoordelijk?

Het is 1 voor 12. De werkloosheid in Twente is hoog, Twente dreigt de aansluiting met Europa en de wereld te verliezen. Er is erg veel opgeschreven in een enorme hoeveelheid rapporten en onderzoeken, maar dit heeft niet geleid tot een gezamenlijk gedragen toekomstbeeld. Sterker nog, Twente kent ongeveer de hoogste netwerkdictheid in heel Nederland¹⁴. Dat zou geen probleem zijn, als dit zou hebben geleid tot evenzoveel actie. De commissie heeft van zeer veel gesprekspartners gehoord dat dit niet het geval is. Mooie plannen en agenda's blijven steken in onvermogen ze uit te voeren. Onvermogen van bestuurders, ondernemers en andere betrokkenen. Het ontbreekt aan door Twente breed gedragen leiderschap. Dit sombere beeld wordt zeer breed gedeeld. De commissie geeft hiermee overigens geen oordeel over de capaciteiten en de inzet van individuen.

Maar, er is ook betrokkenheid, kennis en ondernemingszin. Alle agenda's, netwerken, rapporten en overlegstructuren wijzen erop dat iedereen in Twente vooruit wil en de schouders eronder wil zetten. Twente is ook uniek, haar landschap, de technologische kennis, het vakmanschap, de cultuur en natuurlijk de startbaan. Ook dat beeld kreeg de commissie geschetst tijdens de gesprekken.

De commissie heeft zich de vraag gesteld wie, tegen de achtergrond van deze situatie in bestuurders- en ondernemersland, de regie kan en wil nemen om uitvoering te geven aan ons advies. Want, aan het zoveelste rapport dat in de lade verdwijnt heeft niemand iets. En, waar het natuurlijk echt om gaat: wie gaan Twente helpen naar de 'stip op de horizon'?

Het is van het grootste belang dat iedereen er achter gaat staan. En niet een paar maanden, maar de komende jaren. Vind elkaar, in het belang van de zaak.

Maar dit is niet voldoende. De commissie heeft gehoord dat iedereen in Twente wacht op leiderschap: **wie gaat het eindelijk doen?**

In het bereiken van de 'stip op de horizon' als gewenste toekomst van Twente, kan de fragmentatie van Twente in 14 gemeenten een belemmering zijn. De commissie uit zich niet over een mogelijke (gemeentelijke) herindeling, dat valt niet onder haar opdracht. De commissie vindt wel dat een duidelijke structuur in de aanpak van de economische positie van Twente noodzakelijk is. Hier kan een door alle gemeenten en provincie aangewezen en geaccepteerd regisseur, het proces van samenwerking verbeteren.

De commissie heeft lang gesproken over dit thema, dat door alle gesprekspartners enorm belangrijk werd gevonden. Dit is en blijft een lastig vraagstuk, structuren bieden immers niet op zichzelf een oplossing: mensen bepalen uiteindelijk of structuren succesvol zijn.

Ons advies luidt:

Twente dient met haar economische beleid het voorbeeld van het landelijke Topsectorenbeleid te volgen. Een model dat, ondanks tekortkomingen, succesvol is gebleken. Een alliantie tussen bedrijfsleven, kennisinstellingen en overheid. Een publiek-private aanpak geleid door een klein topteam. Een team dat door kennis en statuut gezag heeft en voorop gaat. Dit team zou binnen een maand geformeerd moeten worden zodat uiterlijk in mei 2015 een aanvalsplan voor concrete uitvoering gereed is.

Het topteam wordt geleid door een 'Boegbeeld'. Deze persoon is een gezaghebbende figuur uit de wereld van de 'advanced materials and manufacturing'. Herkend en erkend als leider in zijn/haar vakgebied. Een landelijke speler. Verder een topondernemer uit het innovatieve midden- en kleinbedrijf, een topwetenschapper uit de mechatronica of materialen en een topambtenaar, gespecialiseerd in economie en innovatie. Een slagvaardig team van 4 personen. Allen als experts erkend in hun 'vakgebied'.

¹⁴ Dit is overigens geen nieuw feit, de commissie Draijer heeft dit ook al geconstateerd.

Het topteam maakt en beoordeelt plannen, geeft adviezen aan de politiek (provincie en 14 Twentse gemeenten) over strategie en financiering. Dit topteam vertegenwoordigt Twente ook in gesprekken met de andere speerpuntsectoren: Agro & Food, Health, HTSM en Energie- en Milieutechnologie, respectievelijk Wageningen, Nijmegen/Arnhem en Zwolle als onderdeel van HTSM met polymeren. De speerpuntsector Energie-Milieutechnologie kent geen geografische concentratie. De commissie adviseert de provincies om hierbij maximale coördinatie te betrachten; alleen op deze manier zullen Twente en de andere speerpuntsectoren optimaal toegang kunnen hebben tot Den Haag en Brussel!

Het topteam voor Twente wordt bijgestaan door een klein, efficiënt bureau. En een klankbordgroep, waarin alle relevante spelers vertegenwoordigd zijn. De recent opgerichte Twente Board zou deze laatste functie wellicht kunnen vervullen, zo nodig in een aangepaste samenstelling. De commissie geeft in overweging de Twente Board en/of andere netwerken in Twente, de leden van het topteam door middel van een voordrachtrecht te laten voorstellen aan gemeenten en provincie. Uiteraard wel passend binnen de beschreven vereisten. Breed draagvlak voor de personen in het topteam, die overigens ook van buiten Twente kunnen worden aangetrokken, is een harde voorwaarde.

Het primaat van de politiek wordt door dit voorstel niet uitgehouden. Het topteam kan uitsluitend opereren binnen het mandaat van de politiek (14 gemeenten en provincie). Het topteam voor Twente zal zijn invloed niet ontleenen aan formele macht. Die bezit het namelijk niet. **Het topteam ontleent zijn invloed en gezag aan de statuur van de leden en het mandaat van degenen die het, blijvend (!) steunen.** De commissie realiseert zich dat dit een uiterste inspanning zal vragen van alle Twentse en alle provinciale bestuurders.

Het deelgebied Noord van de luchthaven zal in onze visie opnieuw ontwikkeld moeten worden om uit te kunnen groeien tot Technology Base Twente. De huidige juridische vorm (openbaar lichaam ADT op basis van een gemeenschappelijke regeling) zal hierop aangepast moeten worden¹⁵. Benoemd moet worden wat de belangen van de gemeente Enschede en van de provincie Overijssel in de nieuwe visie zijn. Uit deze inhoudelijke positiebepaling volgt een keuze voor de juridische vorm. Overwogen kan worden de regeling op onderdelen aan te passen (bijvoorbeeld met betrekking tot woningbouw, EHS). Daarnaast kan overwogen worden het deelgebied Noord van de voormalige luchthaven tot een gezamenlijke verantwoordelijkheid te maken van alle 14 Twentse gemeenten.

Wat betekent dit voor de regie van de gebiedsontwikkeling? Om het gebied als de iconische internationale ontwikkel- demonstratie- en productiezone voor 'advanced materials and manufacturing' in de markt te zetten moet bekeken worden welke strategie passend is voor de vervolgstappen. Essentiële elementen zijn een integraal gebiedsconcept en spelregels voor nieuwe ontwikkeling en integrale kwaliteitsbevordering. Belangrijk is wel dat hier snel ingespeeld kan worden op concrete initiatieven die zich gaan voordoen! Dat betekent onder meer dat soepel en snel moet kunnen worden ingespeeld op de verlening van de benodigde vergunningen.

Tot slot:

De commissie is er van overtuigd dat iedereen in Twente de urgentie ervaart: er moet nu iets gebeuren! Ga met z'n allen voor die stip op de horizon. Maak van Technology Base Twente iets bijzonders. Kijk naar de wereld om je heen en niet meer naar elkaar. Gun en vier met elkaar de successen. De commissie wenst u dit van harte toe!

¹⁵ Het onderzoek van de Rekenkamer Oost-Nederland over "Governance" was ten tijde van de publicatie van het advies nog niet uitgebracht.

Ideeën en inloopavond

De commissie heeft een groot en zeer gevarieerd arsenaal aan ideeën voor het vliegveld aangereikt gekregen, maar liefst 75 in totaal. De creativiteit en het enthousiasme zijn indrukwekkend en de commissie dankt iedereen dan ook voor het meehelpen en inspireren.

Wat hebben wij met de ideeën gedaan?

Om te beginnen heeft het geholpen om ons advies te vormen over de toekomst van het luchthavengebied. Het gebied leent zich uitstekend voor bedrijvigheid en daar is breed draagvlak voor, zo is de commissie gebleken. De schaal zorgt voor compacte ontwikkelingskansen van deze unieke omgeving. Dit beeld hebben wij terug laten komen in ons advies.

Welke ideeën zijn er?

In vervolg op de mogelijkheden die reeds bij ADT bekend waren, zijn als reactie op de oproep van de commissie nog verschillende nieuwe plannen ter tafel gekomen.

In algemene zin zijn de ideeën te categoriseren in de volgende groepen:

- Beperkte luchtvaart en luchthavengerelateerde bedrijvigheid
- Nieuwe bedrijvigheid complementair aan wat er reeds in Twente bestaat
- Campus/parkachtige omgeving met demonstratiefunctie
- Belevingsgebied (leisure, wellness, sport, museaal)

Voor alle bij de commissie bekende ideeën en plannen geldt echter dat er geen onderbouwing bestaat in de vorm van een heldere businesscase danwel dat er geen partijen zijn die direct en zonder voorwaarden willen investeren. Duidelijkheid over de ontwikkeling van het gebied wordt in alle ideeën nagestreefd. Maar bij veel suggesties liggen wens en realiteit ver uit elkaar.

Wat wordt er gedaan met de ideeën?

De integrale visie op het gebied maakt het mogelijk om naar invulling te gaan zoeken. De commissie adviseert daarbij een ontwikkelingsstructuur en de ideeën worden doorgegeven aan de uitvoeringsorganisatie. Het doel is om uit de ideeën te blijven putten voor inspiratie en waar mogelijk geschikte (onder)delen te realiseren. Denk bijvoorbeeld aan het type bebouwing, het historisch karakter of het invullen van het leisure deel. Zolang er samenhang is met de ontwikkelvisie en er een goede businesscase te maken is, verwachten wij dat elementen terug zullen komen.

Geheimhouding

Waar ideeën en plannen vertrouwelijke (bedrijfs-)informatie bevatten, wordt geheimhouding betracht.

Procesverslag

Vanaf 6 september 2014 is de Commissie van Wijzen van start gegaan met haar werkzaamheden. De commissie heeft met het op 1 juli vastgestelde initiatiefstatenvoorstel van Provinciale Staten Overijssel, ondersteund door de gemeenteraad van Enschede de opdracht gekregen om te onderzoeken of en hoe de oorspronkelijke doelstelling voor een duurzaam en economisch sterker Twente nog steeds haalbaar/wenselijk is en te onderzoeken welke rol dit vraagt van Rijk, provincies en gemeenten. Verder hebben Provinciale Staten en de gemeenteraad de commissie gevraagd een beoordeling te geven over de gekozen governance structuur en de gewenste rol van de provincie met het oog op het bevorderen van de werkgelegenheid.

Met het aanvaarden van de opdracht is op 14 augustus, bij monde van onze voorzitter Bernard Wientjes, onze scope nader bepaald. Uitgangspunt was: er komt geen commerciële luchtvaart. Verder heeft de commissie aangegeven dat er (potentiële) kracht bij de bedrijven en kennisinstellingen aanwezig is, die in combinatie met elkaar benut zou moeten worden. Deze uitgangspunten zijn door Provinciale Staten en gemeenteraad bevestigd via de klankbordgroep en het Presidium van PS en van de gemeenteraad.

Naast de reguliere vergaderingen met elkaar, de commissie heeft 4 keer vergaderd, is een groot aantal gesprekken gevoerd. Een lijst met gesprekspartners is als bijlage bij dit rapport gevoegd. De commissie heeft, in wisselende samenstelling, in totaal 42 gesprekken gevoerd, met maar liefst 129 gesprekspartners. Variërend van gemeenten, instellingen en organisaties tot individuele burgers. Een onderdeel van al die gesprekken was de inloopavond op 2 oktober 2014 waarvoor via de website en een advertentie in de regionale krant een brede, algemene oproep is gedaan. De commissie heeft op die avond met 8 personen gesproken. Zij hebben op enthousiaste wijze hun plannen ingebracht. De commissie heeft 75 ideeën ontvangen met suggesties voor invulling van het terrein van de voormalige luchthaven Twente.

Daarnaast heeft de commissie, via haar voorzitter, gedurende het traject meerdere malen contact gehad met het ministerie van Economische Zaken. Ook de Duitse partners zijn in beeld geweest: de burgemeester van Bad Bentheim en de vicepresident van de Regionalrat in Münster. Bovendien hebben de individuele commissieleden tijdens diverse gelegenheden met verschillende personen gesproken over de werkzaamheden van de commissie. Het is verheugend dat de commissie constateert dat door de inbreng en openheid van de gesprekken er een beweging in gang is gezet.

Het valt de commissie op dat iedereen die is uitgenodigd voor een gesprek zonder meer zijn/haar/hun medewerking heeft/hebben verleend. En daarvoor is de commissie alle deelnemers aan de gesprekken zeer erkentelijk. Mede dankzij hen heeft de commissie haar advies geschreven. De gesprekken zijn zonder uitzondering zeer positief en constructief verlopen. En de commissie stelt ook vast dat de signalen die in de gesprekken werden afgegeven, niet tegenstrijdig waren, maar veelal in dezelfde richting gingen.

Website: www.overijssel.nl/wijzen

Bronnen

Voor de totstandkoming van het rapport zijn vele bronnen geraadpleegd, gesprekken gevoerd en is geput uit adviezen en notities, soms vertrouwelijk, meestal openbaar. De commissie dankt iedereen voor het meewerken, meedenken en meehelpen. Ons streven is niet om uitputtend te zijn, daarom schetsen wij enkele bronnen die in het kader van 'aansluiting' relevant zijn gebleken.

Literatuur, rapporten en instanties

- Rapport van de evaluatiecommissie Gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente e.o., olv prof Noorderhaven. (PS/2014/185)
- Besluit PS 23 april 2014 over eindrapportage evaluatieonderzoek gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente (PS/2014/185)
- Initiatiefvoorstel instellen commissie van wijzen (PS/2014/585)
- Besluit instellen commissie van wijzen, PS, 14-07-2014, (PS/2014/585)
- Brief SER Overijssel aan PS inzake gebiedsontwikkeling luchthaven Twente 19-06-2014, (PS/2014/564)
- De nieuwe Europese richtlijnen voor staatssteun aan luchthavens.
- Rapport "Versterken economische kracht Twente". Versnellen en handelen", commissie Draijer, 10 juni 2014.
- Competitive Alternatives (Benchmark onderzoek naar vestigingsklimaat in Twente), KPMG, 2014.
- Noordelijk Plangebied Gebiedsontwikkeling Luchthaven Twente e.o, ADT, 5 juni 2014, (PS/2014/540)
- A manufacturing Industry Vision 2025, European Commission (Joint Research Centre) Foresight study, oktober 2013.
- Slimme specialisatiestrategie Oost-Nederland, september 2013.
- Twente Index 2013

Luchthaven

Luchthaven Twente: www.adttwente.nl en <http://www.adttwente.nl/gebied/> en alle ingediende ideeën en plannen voor het luchthaventerrein

Globalisering en urbanisatie

- Planbureau Leefomgeving - pbl.nl
- <http://www.pbl.nl/dossiers/verstedelijking>
- CPB - cpb.nl
- www.cpb.nl/publicatie/macro-economische-verkenning-2014
- Grenzeloos Groeien - VNO-NCW
- <http://www.vno-ncw.nl/SiteCollectionDocuments/Brochures/Grenzeloos%20groeien.pdf>

Industriebeleid en -ontwikkeling

- Ministerie van Economische Zaken
- <http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/ondernemersklimaat-en-innovatie/investeren-in-topsectoren>
- Topsectorenbeleid
- www.topsectoren.nl
- Smart Industry
- <http://www.smartindustry.nl>
- Slimme Specialisatiestrategie Oost-Nederland
- <http://www.gelderland.nl/4/Home/Slimme-specialisatiestrategie-Oost-Nederland.html>
- Horizon 2020
- <http://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/en>
- Advanced Manufacturing
- http://ec.europa.eu/enterprise/policies/innovation/policy/amt/index_en.htm

Twente

- GO/EFRO
- <http://www.go-oostnederland.eu>
- Provincie Overijssel
- <http://www.overijssel.nl/overijssel/cijfers-kaarten/>
- Visitatie Draijer
- <http://www.regiotwente.nl/algemene-informatie/persberichten/767-commissie-geloof-in-kansen-regio>
- Twente Werkt!
- rapportage door Twente Board beschikbaar gesteld
- Kennispark Twente
- <http://www.kennispark.nl>

**Lijst van gesprekspartners Commissie van Wijzen
(alfabetische volgorde):**

Area Development Twente

Leo van der Ree
Meitje de Groot
Wout Vochteloo

Belangenorganisaties

Jan Bult (dorpsraad Lonneker)
Jacqueline van Brakel (Hart van Twente)
Bert Bredschneijder (Hart van Twente)
Ab Bos (Hart van Twente)
Geert Jan Takkenkamp (stichting Lonnekerberg)
Maarten Witteveen (stichting Lonnekerberg)
Sarin Inckel (stichting Lonnekerberg)
Nol Graas (Vereniging Omwonenden Luchthaven Twente)

Duitse bestuurders

Volker Pannen (burgemeester Bad Bentheim)
Dorothee Feller (vicepresident Regionalrat Münster)
Ralf Weidman (Regionalrat Münster)

Gedeputeerde Staten Overijssel

Ank Bijleveld-Schouten
Theo Rietkerk
Hester Maij
Gerrit Jan Kok

Gedeputeerde Staten Gelderland

Annemiek Traag

Gemeenten

Jon Hermans (Almelo)
Claudio Bruggink (Almelo)
Anneke Raven (Hellendoorn)
Bert Oudendijk (Twenterand)
Henk Robben (Wierden)
Roland Cornelissen (Rijssen-Holten)
Ellen Nauta (Hof van Twente)
Sander Schelberg (Hengelo)
Jan Bron (Hengelo)
Peter den Oudsten (Enschede)
Patrick Welman (Enschede)
Jeroen Hateboer (Enschede)
Erdo Smit (Enschede)
Manouska Molema (Oldenzaal)

Huidige gebruikers

Paul Schepers (Twentse Zweefvliegclub, TVZ),
dhr. Brouwers (Vliegclub Twente, VCT),
Lex Brouwer (Nederlandse academie Verkeersvliegers, NAV),
Wilma Winkelhorst (Twentse Radiomodelvliegclub, TRMC),
Eric Schumacher (Twentse Radiomodelvliegclub, TRMC)
Jan van Eck (De Fabrique)
Maya de Best, (Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart)
John van Asperen (Vliegclub Twente)
Marc Rademaker (Aircraft Owners & Pilots Association)
Joop Keereweer (Vereniging Vrienden Enschede Airport Twente)
Jordi Rietman (Doorstart Luchthaven Twente)

Industriële/Technische Kring Twente

Jaap Spooenbergh (IKT)
Arjan van Liere (IKT)
Jaap Beernink (TKT)

Kennisinstellingen

Dave Blank (UT)
Kees van Ast (UT)
Fred van Houten (UT)
Ed Brinksma (UT)
Victor van der Chijs (UT)
Miriam Luizink (UT)
Wim Boomkamp (Saxion)
John van der Vegt (ROC)
Kees Eijkel (Kennispark Twente)
Harald Heerink (ThermoPlastic Research Centre)
Marius Prins (PPM Oost NV)

Klankbordgroep:

Gemeente Enschede:

Jasper Kerkwijk (D66)
Maxim van Luttkhuizen (SP)
Jelle Kort (GroenLinks)
Laurens van der Velde (PvdA)
Ayfer Koc (CDA)
Anneke Broekman (VVD)

Provinciale Staten:

Aart Karssen (D66)
Martin Reesink (CDA)
Herman Pieper (VVD)
Jan Westert (CU)
Daphne Dertien (GroenLinks)
Tijs de Bree (PvdA)

Luchtvaartgerelateerde bedrijven

Gert Jan Woudstra (Special Air services)
Philippe Bodson (ASL Group)
Wilco van Hoorn (AeroNextLife)
Koen Stout (AeroNextLife)
Frederik Chattel (AeroNextLife)

Natuurorganisaties

Jos Bisschops (Natuurmonumenten)
Menno Hüge (Natuurmonumenten)
Henk Hengeveld (Landschap Overijssel)
Jacob van Olst (Landschap Overijssel)
Stefan Kuks (dijkgraaf Waterschap Vechtstromen)

Omwonenden/belangstellenden

Ely Steinmetz
Mendel Robbers
Nico Dingemans
Harry Snijder
Gerard Bredenhoff
Erik Put
Theo Korstanje
Ab Bos
Marijke van Hees
René Vossebeld

Ondernemers

Gerben Edellijn (Thales)
Martin Evers (Bons en Evers)
Herman Hazewinkel
Peter de Jong (Akzo Nobel Industrial Chemicals)
Alexander van der Lof (TKH Group)
Stan Oude Mulders (Norma Groep)
Bert Nijboer (Reggefiber)
Jan Potdijk (For Farmers)
Huub Rakhorst (URENCO)
Jan Smit (Power-Packer Europa)
Hein Trebbe (Trebbe Groep)
Dick Veltmann (KienhuisHoving)
Reinier van der Wal (Eaton Industries)
Henk Bolk (Bolk)
André Pluimers (Bolk)
Dennis Schipper (Demcon)
Martin Leushuis (VMO/MKB)
Robin de Groot (De Groot Vastgoed)
Theo de Bruijn, Harry Abels (IAA)

Plaatselijke natuurorganisaties

George van der Velde (Twentse werkgroep Natuurbehoud)
W. Arends, Dick Feil
Hanneke van Dorp (IVN afdeling Enschede)
Hans Wallinga (stichting Lonnekerland),
Elsberth Dirkzwager-Menko (Natuur- en milieuraad Enschede)

Rekenkamer Oost-Nederland

Michael Mekeel
Rob de Greef (KoksDeVoogd)
Laura Huntjens (KoxDeVoogd)

TroNed

Tijs van Lieshout (TroNed Safety Center)
Jan Terhalle (TroNed Safety Center)
Albert Gieling (Brandweer Twente)
Frederik Jansen (Twente Safe & Security)

VNO/NCW

Hans Kroeze (VNO NCW)

Ideeën en suggesties

De commissie heeft 75 ideeën ontvangen met suggesties voor invulling van het terrein van de voormalige luchthaven Twente.

Ingekomen stukken

Op de website van de commissie is de lijst met ingekomen stukken te vinden.

Lijst gesprekspartners

De commissie heeft in de adviesperiode 42 gesprekken met 129 gesprekspartners gevoerd (zie lijst). Naast deze gesprekspartners hebben individuele leden van de commissie tijdens diverse gelegenheden met verschillende personen gesproken over de werkzaamheden van de commissie.

Website met informatie

Via de link op www.raad053.nl en via www.overijssel.nl is de commissie-website te vinden met informatie, ingekomen stukken en het rapport: www.overijssel.nl/wijzen

Realisatie

Beelden: BVR Adviseurs - www.bvr.nl
met dank aan diverse beeldbanken van onder meer
ADT, TenCate, Universiteit Twente, Saxion e.v.a.

Communicatie advies & ondersteuning:
Albers De Vries communicatie - www.advc.nl

Contactgegevens

**Postadres Commissie van Wijzen
Provincie Overijssel
Postbus 10078
8000 GB Zwolle
www.overijssel.nl/wijzen
www.raad053.nl**



Het is 2025. Een toekomstbeeld.

Vanuit heel de wereld kijkt men naar 'Technology Base Twente' als verzamelpplaats van 'demonstrators' van slimme materialen en systemen. Architectuurliefhebbers genieten van de bijzondere en iconische gebouwen die het symbool zijn voor duurzaamheid en de ontwikkeling van innovatieve materialen.

Zo stond Technology Base Twente al aan de wieg van nieuwe materialen die energie opwekken en transformeren, zoals zonnecollectoren op technisch textiel. Hierdoor is een groot nieuw bedrijf ontstaan dat licht bracht in de woestijn met tentdoek. Deze baanbrekende innovatie ontstond eigenlijk bij toeval toen een brandbestendig licht materiaal ontwikkeld werd voor drones. Het begon bij een bedrijf, dat bezig was een systeem te ontwikkelen waardoor hulpverleners met drones branden kunnen blussen, en aanklopte bij 'Twente Technology Pilot Plant'.



Het terrein bruis van de ontwikkelingen. Een autofabrikant voert testen om de 'zwevende auto' de lucht in te krijgen. En natuurliefhebbers uit heel de wereld vliegen hun paarden in om te genieten van het bijzondere coulisselandschap en de bruisende paardensector, terwijl het Global-CTO-open wordt gespeeld op een nabijgelegen golfbaan.

Wat ooit begon om de Twentse innovatie en nijverheid aan te jagen is geworden tot een icoon dat alle trendwatchers aanhalen als voorbeeld voor perfecte transformatie 'better than Silicon Valley, real quality of life'. Dat hebben 'we' als slimme Tukkers toch mooi gedaan denkt iedereen, want ondanks de groeiende welvaart is de bescheidenheid gebleven.

De weg naar 2025

Technology Base Twente is de logische verbinding tussen de industrie en kennisinstellingen doordat alle lagen vertegenwoordigd zijn in unieke samenwerkingsprojecten: van bedenken tot produceren.

Hiermee is Technology Base Twente een soort gezamenlijke 'advanced materials en manufacturing' ontwikkelingslocatie ondersteunend aan bijvoorbeeld Kennispark Twente (de focus op ondernemerschap en wetenschap), The Factory of the Future van TenCate in Nijverdal (gericht op smart-systems productie) en High Tech Systems Park van Thales (gericht op systemen).



Technology Base Twente is het gezamenlijke 'speelsterrein' met 'experimenteeruimte' en 'internationale verbindingen'; de functie is het middengebied tussen ontwikkeling en productie waar cross-overs ontstaan en nieuwe producten worden bedacht, getest en gedemonstreerd.

Bijlage 3: Brochure 'Kansen voor Twente'

WANT TO SEE

WOOD?

TWENTY

TECHNOLOGY
BASE BEYOND
THE IMPOSSIBLE

1.

EEN GEBIED MET MOGELIJKHEDEN

De voormalige militaire vliegbasis Twenthe is in totaal 500 hectare groot en ligt tussen Enschede, Oldenzaal en Hengelo. Het biedt vele mogelijkheden voor ondernemers, inwoners van Twente en toeristen. De Technology Base is onderdeel van deze 500 hectare. Het is een ruige plek met historische gebouwen in een groene omgeving, met een unieke lange start-/landingsbaan. Dat maakt het voor ondernemers een prachtige locatie om te pionieren, uit te proberen en te vernieuwen. Het is een immense proeftuin waar bedrijven geïnspireerd worden om producten en systemen te ontwikkelen, testen, demonstreren en produceren. Waar grote aantallen mensen getraind en opgeleid kunnen worden. Het is bovendien de locatie waar de Twente Safety Campus (TSC), het toonaangevende veiligheidscentrum van West Europa, nu al jaarlijks tussen de 5000 en 7000 mensen, traint op rampscenario's. Het is bovendien de ideale locatie om allerlei soorten drones te testen op bijvoorbeeld veiligheid, sensoren en nieuwe systemen en/of materialen.

De start- en landingsbaan wordt gebruikt door klein zakelijk en recreatief vliegverkeer. Ook wordt de baan gebruikt voor bedrijven die onderdelen van vliegtuigen geschikt maken voor hergebruik of voor vliegtuigen die onderhoud nodig hebben. De baan biedt ook kansen als testfaciliteit voor bedrijven uit de vliegtuigindustrie.

De ruige en ruimtelijke opzet van het gebied is voor ondernemers de perfecte plek om evenementen voor hun bedrijf te organiseren.

Elders in het gebied is plek voor leisure en evenementen. De grote hangars en de voormalige taxibaan bieden hiervoor uitstekende mogelijkheden.

In het hele gebied zijn sporen uit het verleden te vinden in de vorm van onder andere hangars, shelters, wachthuisjes en een oude verkeerstoren. Vanaf de jaren '40 zijn veel gebouwen bewaard gebleven. Die worden allemaal hergebruikt. Niet alles zal vrij toegankelijk zijn, maar met toekomstige excursies kunnen geïnteresseerden bijna alles bezichtigen en ontdekken.

Zo'n 130 hectare van de voormalige vliegbasis is ingericht als natuurgebied. In dit prachtige weidse gebied kan iedereen volop fietsen, wandelen, hardlopen en paardrijden en mountainbiken op de aangegeven routes. Via een belevingspad kan iedereen de rijke geschiedenis van het gebied ontdekken. Oude brandstoftanks zijn uitkijkpost voor vogelliefhebbers geworden en de nieuwe grote spottersheuvel biedt een prachtig vergezicht over het gebied en de 3 km lange start-/landingsbaan.

INHOUD VAN DIT DOCUMENT

In dit document leggen we uit wat er allemaal komt kijken bij de ontwikkeling van zo'n bijzonder en groot gebied: waarom wordt dit gebied ontwikkeld, wat gaat er komen, welke (procedure)stappen zijn er gezet of moeten nog worden gezet en wat zijn de gevolgen van de keuzes voor bijvoorbeeld de natuur en de economie? We ontkomen er niet aan dat sommige omschrijvingen wat technisch van aard zijn, maar we proberen alle informatie in dit document zo helder mogelijk weer te geven. In de MER en de bestemmingsplannen vindt u uitgebreidere informatie van de verschillende onderdelen. In de loop van 2016 zijn deze stukken gereed en worden ze openbaar.

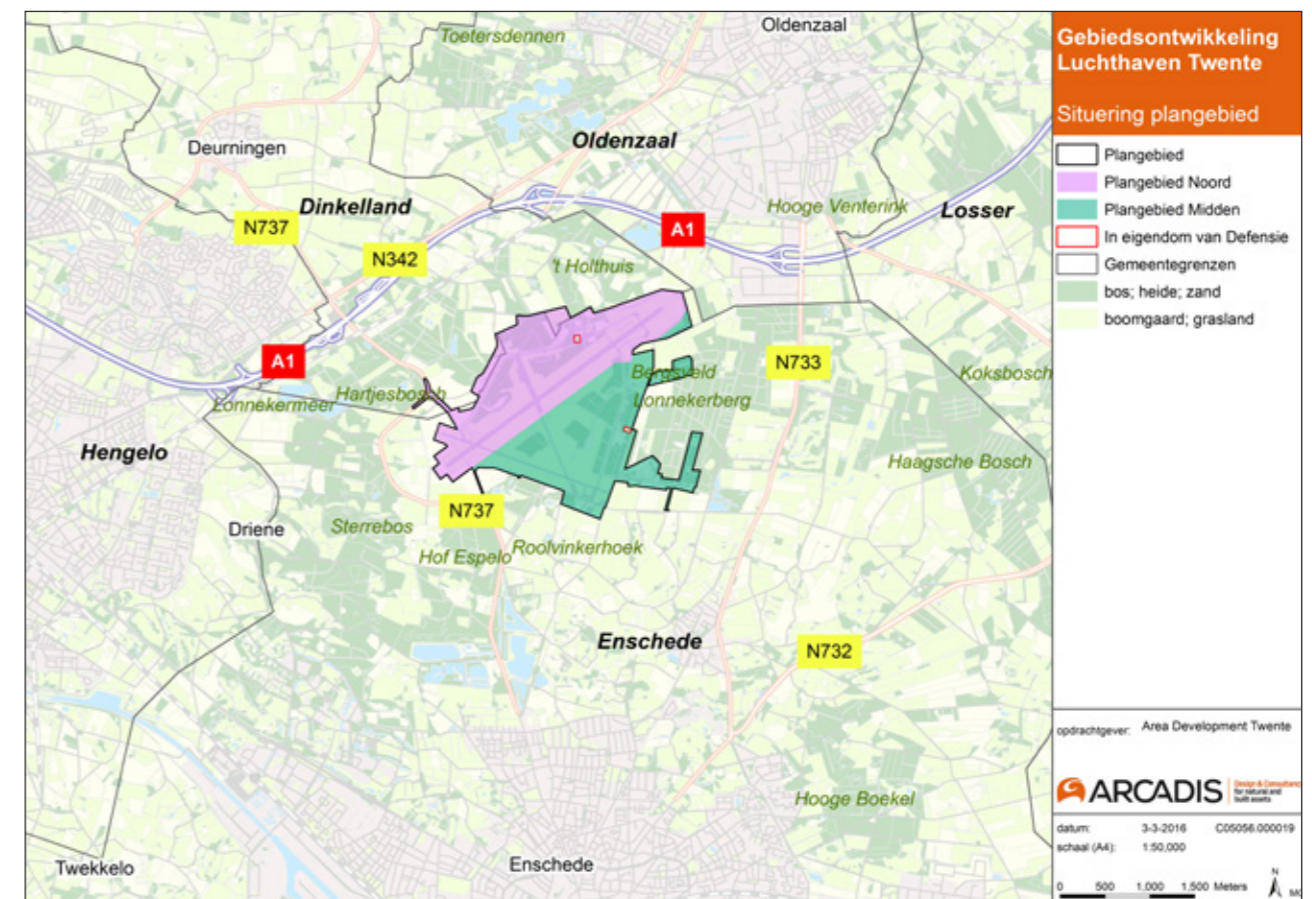
2.

DE HISTORIE IN VOGELVLUCHT

Het gebied is lange tijd een militaire vliegbasis geweest. De sluiting van de voormalige vliegbasis Twenthe (eind 2007) leverde een verlies van circa 2500 directe en indirecte arbeidsplaatsen op. Het compenseren van dit banenverlies stond centraal in de plannen van Rijk, provincie en gemeente, naast de ontwikkeling van nieuwe natuur. Een groot gebied tussen Enschede, Hengelo en Oldenzaal kwam beschikbaar en bood (en biedt) een geweldige kans voor een nieuwe invulling. Een invulling die bijdraagt aan de noodzakelijke economische structuurversterking van Twente en kan zorgen voor een vliegwiel voor een economisch sterker en duurzamer Twente.

Met het oog op de verwachte positieve economische effecten is in 2009 en 2010 door Rijk, provincie en gemeente gekozen om een ontwikkeling in te zetten waarbij een belangrijke rol voor commerciële burgerluchtvaart was weggelegd met daarnaast veel ruimte voor woningbouw, natuur en evenementen. Het stoppen met de ontwikkeling van een commerciële burgerluchthaven in 2014 leidde tot een heroriëntatie. Op verzoek van de Provinciale Staten van Overijssel en de gemeenteraad van Enschede is een onafhankelijke adviescommissie in het leven geroepen, de Commissie van Wijzen. De commissie onderzocht de kansen voor een duurzaam economisch sterker Twente en welke

rol het voormalige vliegveldterrein daarbij kan spelen. De commissie adviseerde in te zetten op 'Technology Base Twente, dé iconische internationale ontwikkel-, demonstratie- en productiezone voor Advanced Materials and Manufacturing, waarbij de start- en landingsbaan een uniek 'asset' is'. Op basis van het advies van deze commissie is een Plan van Aanpak voor de implementatie opgesteld, dat door de gemeenteraad van Enschede en de Provinciale Staten van Overijssel is aanvaard. Dit plan beschrijft hoe Technology Base kan worden gerealiseerd. Daarbij is het belangrijk dat bij alle nieuwe ontwikkelingen de kenmerken van het gebied goed worden gebruikt. Ook moeten bestaande kwaliteiten van het gebied behouden blijven of versterkt worden en moet de start- en landingsbaan blijven.



Afbeelding 2.1

Het Plan van Aanpak uit 2015 en het Ontwikkelingsplan dat in 2012 is vastgesteld, vormen de basis van de huidige realisatie van het gehele gebied. Laatstgenoemd plan beschrijft de ontwikkeling van de woon- en werkparken tot 2029. Het betreft de woonparken Vaneker, Prins Bernhardpark, Fokkerweg en Overmaat en de werkparken Oostkamp, Strip en Deventer Poort. Het gedeelte 'De Strip' en Oostkamp is inmiddels verkocht en wordt ontwikkeld door ondernemer van Eck. In afbeelding 2.1 zijn alle onderdelen van de Gebiedsontwikkeling van de voormalige vliegbasis in kaart gebracht. In 2015 zijn een Topteam en een Kwaliteitsteam benoemd. Het Topteam geeft uitwerking aan het advies van de commissie van wijzen. Sinds de start is het Topteam aan het werk gegaan voor het duurzaam versterken van het bedrijven- en kenniscluster High Tech Systems and Materials (HTSM) en Advanced Materials and Manufacturing (AMM) in Twente. Het gaat daarbij om kansen te realiseren voor de regio Twente en aansluiting te vinden bij de grote wereldwijde en snelle ontwikkelingen op het gebied van nieuwe materialen en vernieuwende productietechnologie. Hiertoe wordt met Technology Base een aansprekend en inspirerend gebied gerealiseerd waar activiteiten plaatsvinden die niet al ergens anders in Twente zijn. Samenwerken binnen ketens is één van de sleutelwoorden o.a. door open innovatie en door het bij elkaar brengen van bedrijven en ketens op het gebied van materialen, pré-productie en producten om te demonstreren (productiefase).

Het Kwaliteitsteam is ingesteld om te werken aan het gebiedsprofiel en de beeldkwaliteit voor Technology Base. Het resultaat bestaat uit twee documenten waarin op basis van de karakteristieke landschappelijke, cultuurhistorische en andere kwaliteiten van het gebied het kader voor de ontwikkeling is aangegeven. Hiermee kunnen die bestaande kenmerken en kwaliteiten worden benut én versterkt. Het is tegelijk de inspiratie voor bedrijven die zich er vestigen om in te spelen op die kwaliteiten en mede verantwoordelijkheid te nemen voor het gebied. Het gebiedsprofiel en de beeldkwaliteit worden als richtinggevend kader gebruikt in de verdere ontwikkeling van Technology Base.



3.

WELKE KEUZE IS GEMAAKT VOOR DE ONTWIKKELING VAN HET GEBIED EN WAT GAAT ER IN HET GEBIED KOMEN?

NOORDELIJK GEBIED

Om het plangebied Noord te kunnen ontwikkelen, is gekeken naar de mogelijke invulling van het gebied. De basis daarvoor is het advies van de commissie van wijzen en het kader van het Kwaliteitsteam. Verder zijn onderzoeken uitgevoerd om een beeld te krijgen van de marktpotentie van het gebied: welke bedrijven en andere functies zouden zich hier kunnen vestigen en in welke omvang? Er zijn verschillende manieren om het gebied in te richten. Twee scenario's zijn onderzocht waarbij gekeken is naar de milieueffecten. De scenario's zijn:

1. Een hoge bebouwingsdichtheid en een gemiddeld aantal vliegbewegingen. Dit wordt het trendscenario genoemd
2. Een beperkte bebouwingsdichtheid (de zogenaamde campusinrichting) en een laag aantal vliegbewegingen. Dit wordt het basisscenario genoemd.

Op basis van deze twee uiterste scenario's is vervolgens een voorkeursalternatief (VKA) gekozen dat onderdelen uit beide scenario's bevat. Hiermee is een goede balans tussen economie, landschap, natuur en recreatie gevonden. In het VKA worden de ruimtelijke en landschappelijke kwaliteiten zoveel mogelijk gerespecteerd en versterkt, waarbij er voldoende ruimte is voor de bedrijvigheid die hier wordt voorzien. Het VKA is ook financieel uitvoerbaar. Voor het bedrijvencluster is gekozen voor een campusinrichting met een beperkt bebouwingspercentage. Het unieke karakter en de exclusieve uitstraling van het gebied komen daarin het meest tot hun recht. Er zijn veel karakteristieke Twentse landschaps- en cultuurhistorische elementen aanwezig die verwijzen naar het militaire verleden. Deze elementen zijn op een goede manier opgenomen in het VKA. Voor de vliegfunctie is gekozen voor het trendscenario met daarin ruim 20.000 vliegtuigbewegingen. Het VKA levert minder milieueffecten dan de onderzochte varianten, met name ten aanzien van verkeer, geluid en stikstof.

Op hoofdlijnen bestaat het VKA voor het plangebied Noord uit:

- AMM/HTSM en Twente Safety Campus (TSC): een bebouwingspercentage van maximaal 13%, d.w.z. een footprint (lees: het grondoppervlak van een gebouw), van in totaal 9,84 hectare .
- Luchthavengebonden bedrijvigheid binnen het vast te stellen Luchthavengebied met een footprint van maximaal 3,6 hectare
- Circa 20.000 vliegtuigbewegingen: Voor general aviation (GA)¹ wordt ruimte geboden voor 4% van de Nederlandse markt (het natuurlijk aandeel) en een klein stukje Duitse markt. Voor business aviation (BA) en End of Life (EOL) wordt ruimte geboden voor de groeipotentie die uit marktonderzoek is gebleken. Hiermee wordt een bijdrage geleverd aan het doel van de gebiedsontwikkeling, namelijk economische ontwikkeling.
- Circa 10.000 zweefvliegbewegingen (2012 = 8.100 bewegingen)
- Trainen met het besturen en gebruiken van drones, het testen en het ontwikkelen van drones en drone-toepassingen (zoals metingen verrichten, communicatie, inspecties)

MIDDENGEBIED

Voor het Middengebied, met als onderdelen de nieuwe natuur, Oostkamp, Strip en Deventerpoort, is het VKA gebaseerd op de uitgangspunten zoals die al eerder zijn vastgesteld door de gemeenteraad van Enschede (april 2015). Het VKA voor het Middengebied omvat de volgende clusters:

- Circa 137 hectare natuur als toevoeging aan het Natuur Netwerk Nederland (NNN, voorheen de Ecologische Hoofd Structuur EHS).
- Oostkamp en de Strip als locatie voor leisure, evenementen, de automotive¹ en food sector.
- Deventerpoort als een kleinschalige bedrijfsenclave en een deel waar parkeren mogelijk is tijdens evenementen.

1. General aviation (GA) betekent 'kleine luchtvaart', business aviation (BA) betekent zakenvliegtuigen en end-of-life (EOL) betekent vliegtuigen die aan het eind van hun economische levensduur zijn en duurzaam worden gedemonteerd.

2. Denk hierbij aan onderzoek, testen, opleiden, trainen, presenteren, organiseren van evenementen voor deze sector.

Hierna worden de diverse onderdelen van het VKA verder toegelicht:

NATUUR

In het hele gebied is aandacht voor een evenwichtige balans tussen het behoud en het versterken van de natuur (landschap, flora en fauna), en de ontwikkeling van bedrijvigheid (de zogenaamde rode functies). Er wordt natuur aangelegd en de opgetrokken hekken worden voor zover mogelijk, afgebroken. Hof Espelo, de Lonnekerberg en de landgoederen zijn ruimtelijk en landschappelijk met elkaar verbonden. Hierdoor kunnen mens en dier vrijelijk bewegen, genieten en gebruik maken van de natuur.

Circa 137 hectare natuur wordt ontwikkeld en toegevoegd aan het Natuur Netwerk Nederland. Dit is een belangrijk onderdeel van de integrale gebiedsopgave. Bij de ontwikkeling van deze natuur wordt rekening gehouden met de compensatie van natuurwaarden als gevolg van ontwikkelingen van de rode functies binnen de plangebieden conform de vastgestelde structuurvisies en het Ontwikkelingsplan 2012. Daarbij zijn de volgende uitgangspunten meegenomen:

- Herstel van het oorspronkelijk watersysteem als één van de dragers van continuïteit in het natuurnetwerk en het landschap;
- Realiseren van meer biodiversiteit op het gebied van flora en fauna;
- Verbinden van de natuur binnen het gebied met haar omgeving;
- Bevorderen van belevingskwaliteit en dagrecreatieve gebruiksfuncties (zoals wandelen, fietsen, (ruiter)sport, educatie/cultuur).

Met een groot aantal belangengroeperingen is een ontwerp (afbeelding 3.1) op een zorgvuldige wijze tot stand gekomen. Het vastgestelde ontwerp is inmiddels gerealiseerd. Daarnaast is in samenspraak met een landschapskunstenaar gewerkt aan een metamorfose van



Afbeelding 3.1

Een kleine greep uit wat er is te zien in het gebied:

- Paul de Kort heeft de voormalige brandstoftanks omgevormd tot vogeluitkijkpunt.
- Een hangar, het Doppler gebouw, waar ooit vliegtuigmotoren werden getest, is bijna volledig ontmanteld. Bezoekers kunnen er nu in het stalen karkas vliegtuigen, natuurgeluiden en verhalen over het verleden horen.
- De komende periode wordt de oude Gefechtsstand, het Duitse commandocentrum dat aan het einde van de oorlog werd gebombardeerd, door het kunstenaarsduo Michiel de Wit en Filip Jonker getransformeerd naar een nieuwe functie in aanvulling op de natuur.

Het gebied wordt officieel geopend op 10 april 2016. Het gebied is inmiddels eigendom van de provincie.

WERKPARKEN

Onder de pijler economie vallen de werkparken Oostkamp, De Strip en Deventerpoort. De doelstelling voor deze deelgebieden is het creëren van werkgelegenheid en het stimuleren van hergebruik van bestaande gebouwen en infrastructuur. Op 1 juli 2014 is circa 50 hectare (met 80 gebouwen) van de werkparken De Strip, Oostkamp en het overloopgebied Deventerpoort (ofwel de voormalige platformen) verkocht en geleverd aan de private ondernemer Van Eck uit Maarssen. Hiermee vestigde zich een nieuw bedrijf in Twente. Genoemde ondernemer wil vooral het bestaand vastgoed en de aanwezige voorzieningen inzetten voor de ontwikkeling van een evenementen- en leisure-locatie. Het Ontwikkelingsplan 2012 en de Nota van Uitgangspunten, die in april 2015 door de gemeenteraad van Enschede is vastgesteld, zijn hiervoor basis.

De centrale ligging tussen Randstad en Ruhr maakt dit gebied de vanzelfsprekende plek voor (inter)nationale evenementen en demonstraties voor een breed publiek. Met deze activiteiten is al een start gemaakt en is een shelter aan de Strip, ofwel de voormalige taxibaan voor F16's, omgebouwd. Ook de grote Hangar 11 wordt inmiddels gebruikt. Veel verschillende bedrijven organiseren hier speciale bijeenkomsten en presentaties. Het Solar Team presenteerde haar nieuwe zonneauto; de Red One. Daarnaast organiseerde Ford een trainingsevent voor de verkopers van Ford Nederland. Kortom, het terrein rondom de voormalige verkeerstoren, de F16 shelters en Hangar 11 leent zich goed voor grote zakelijke- en publieksevenementen. De historische gebouwen en de natuurlijke omgeving maken de locatie bijzonder en onderscheidend.

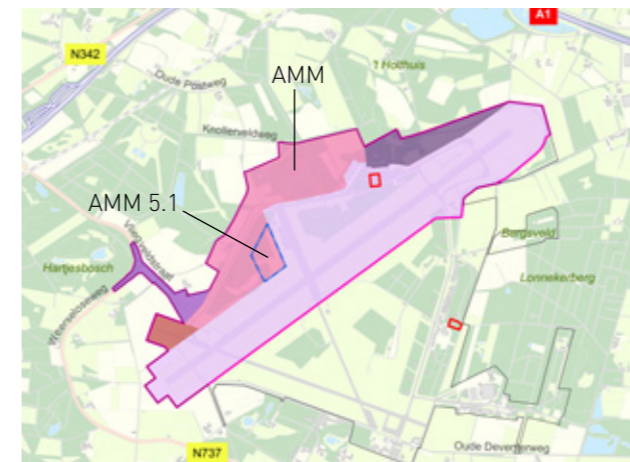
Het deelgebied Deventerpoort van circa 5 hectare, 'de bedrijfsenclave', blijft een locatie voor kleinschalige bedrijvigheid. Het gebied, waarin de voormalige vertrek- en aankomsthal (terminal) is gelegen, zal worden geherstructureerd, waardoor het beter benut kan worden en de uitstraling wordt verbeterd.

ADVANCED MATERIALS EN MANUFACTURING

Het gebied waar Advanced Materials and Manufacturing (AMM) als onderdeel van High Tech Systems and Materials (HTSM) wordt gerealiseerd, heeft een bruto oppervlak van circa 61 hectare (inclusief ruim 5 hectare reservegebied). Het gebied voorziet in een behoefte en kent een lage dichtheid aan bedrijvigheid. De footprint van alle gebouwen samen kan maximaal 7,94 hectare (= 13 %) zijn. Met een dergelijke dichtheid kunnen de aanwezige karakteristieke gebouwen goed worden benut en worden de bestaande kwaliteiten gerespecteerd en versterkt. De campusuitstraling stelt ook eisen aan de inrichting van de openbare ruimte (parkeren, wegen, groen). Dit is mede bepalend voor het karakter en de uitstraling van het gebied. Voor de ontwikkeling wordt uitgegaan van categorie 4.2 bedrijvigheid met in de kern van het gebied een beperkte mogelijkheid voor AMM/HTSM-bedrijvigheid die voor (een deel van) hun activiteiten een hogere milieucategorie (5.1.) nodig hebben.

In onderstaande 3.2 is het betreffende gebied aangegeven.

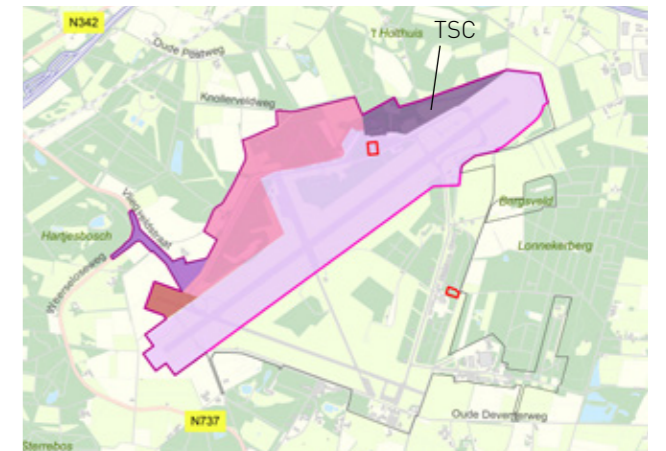
Dit nieuw te ontwikkelen gebied biedt, met zijn enorme ruimte en de ruige authentieke elementen, ruimte aan activiteiten die elders in Twente niet kunnen: testen, pionieren, trainen, demonstreren en presenteren. Het is daarmee een locatie met een uniek karakter dat aanvullend is op het reeds aanwezige aanbod aan bedrijfsterreinen. De verwachting is, dat hier bedrijven zich zullen vestigen die niet elders in de regio terecht kunnen. Dat is al zichtbaar met de bedrijven die er inmiddels zijn gekomen. Het nieuwe terrein is daarmee niet concurrerend met het reeds aanwezige aanbod van regionale bedrijfsterreinen.



Afbeelding 3.2

TWENTE SAFETY CAMPUS

Twente Safety Campus is een veiligheidscentrum met een vooruitstrevende rol op het gebied van scholing, training en kennisontwikkeling, zowel regionaal als (inter)nationaal. Het heeft een bruto oppervlakte van 15 hectare en heeft dezelfde lage bebouwingsdichtheid als het AMM-deel. De footprint van alle gebouwen is maximaal 1,9 hectare. Het is de plek waar partners op het gebied van veiligheid elkaar ontmoeten en samenwerken met als doel samenwerken aan een veilige samenleving. Binnen de Twente Safety Campus worden hulpverleners op realistische wijze getraind en wordt het veiligheidsbewustzijn en de zelfredzaamheid van burgers en bedrijven verhoogd door interactieve 'belevingsprogramma's' en door het gezamenlijk ontwikkelen van slimme en toepasbare veiligheidsoplossingen. Oplossingen die ontstaan door wetenschap en praktijk, branche en bedrijfsleven bijeen te brengen. De campus bestaat uit de volgende onderdelen: het Safety FieldLab (innovatieprogramma's met bedrijfsleven en kennisinstellingen), Trainingscentrum Oost Nederland (TRONED, training voor de professional), de Risk Factory (bewustwording en zelfredzaamheid burgers, instellingen en bedrijfsleven) en een drones test- en trainingscentrum.



Afbeelding 3.3

Drones

De Technology Base is de ideale locatie om allerlei soorten drones en toepassingen op een veilige manier te ontwikkelen, te testen en te produceren. Een aantal drone-bedrijven heeft de handen ineen geslagen om een internationaal testcentrum voor drones op te zetten: het Dutch Drone Development Center. Hier komen verschillende dimensies en mogelijkheden van het gebruik van drones samen zoals inspectie, veiligheid, sensoriek, systemen en connectivity. Aspecten die momenteel in vele industriële sectoren zoals veiligheid, gezondheid, logistiek, landbouw en entertainment actueel zijn. Continue onderzoek en kruisbestuiving van bedrijven is noodzakelijk. Het Dutch Drone Development Center is een uniek concept met een aanzuigende werking op wereldwijde spelers in de diverse markten.

Binnen de Twente Safety Campus oefenen de hulpdiensten regelmatig met drones. Door middel van een drone kan de brandweer snel informatie verkrijgen over bijvoorbeeld de brandhaard en de aanwezigheid van giftige stoffen in de rook. De brandweer Twente heeft speciaal opgeleide piloten om drones te laten vliegen. In Nederland is de brandweer Twente het eerste korps dat drones mag inzetten bij de bestrijding van brand.

Bedrijven die drones ontwikkelen hebben ruimte nodig waar ze geconditioneerd drones kunnen testen. Ze hebben een plek nodig waar de grenzen van de mogelijkheden van het systeem opgezocht kunnen worden. Ook hebben ze diverse voorzieningen nodig, zoals het gebruik van de start- en landingsbaan. De aanwezigheid van de startbaan maakt van de Technology Base een unieke locatie met een groot onderscheidend vermogen en daarmee heeft het een enorme aantrekkingskracht voor deze bedrijven. Binnen de huidige regelgeving is het echter complex om de functies 'bemand' en 'onbemand' vliegen met elkaar te combineren. In nauw overleg tussen de drones-bedrijven, gemeente, provincie, ADT en het Ministerie van Infrastructuur & Milieu (I&M) wordt verkend op welke manier en onder welke condities gecombineerd gebruik kan plaatsvinden.

Luchthavengebied

De invulling van de vliegfunctie wijkt fundamenteel af van het eerdere concept waarbij er sprake was van een commerciële luchthaven. Er komen in dit concept geen vakantievliegtuigen. Voor de luchthaven wordt een innovatieve opzet vormgegeven. Zo zal er geen luchtverkeersleiding op het vliegveld zijn en wordt de brandweervunctie flexibel ingevuld. Die nieuwe opzet wordt verder uitgewerkt in overleg met de verantwoordelijke instanties. Voor de personele bezetting wordt een flexibele invulling gekozen.

Deze opzet leidt tot een zeer efficiënte organisatie, waardoor de kosten worden beperkt. Er is mede hierdoor een haalbare exploitatie mogelijk.

Airside

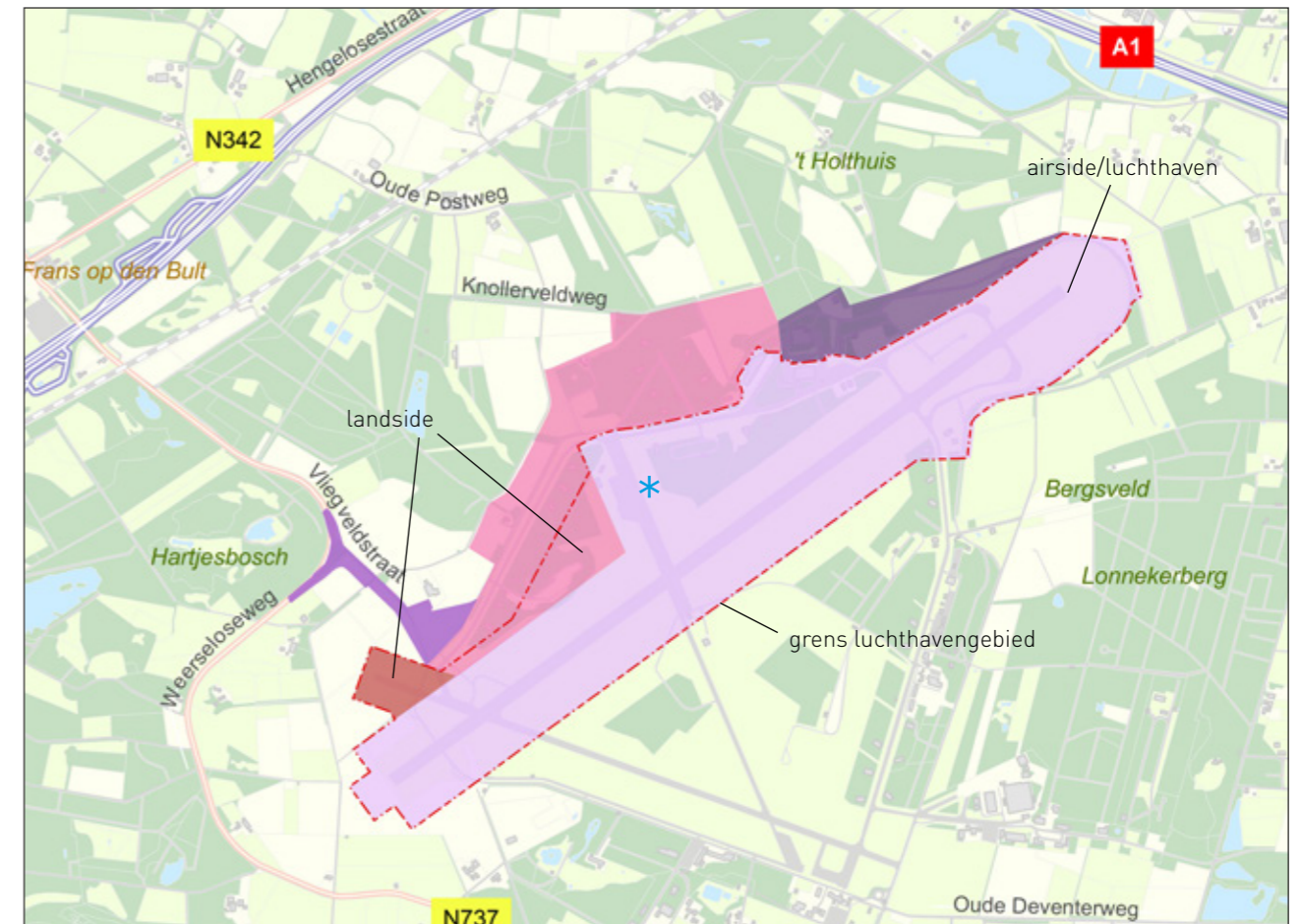
Het luchthavengebied is verdeeld in twee delen: de airside en de landside. Een groot deel van het luchthavengebied is beperkt toegankelijk en wordt aangemerkt als 'airside' ofwel 'luchthaven'. De begrenzing van de airside wordt gevormd door hekwerken en gebouwen. Alleen bevoegd personeel of door bevoegd personeel begeleide mensen mogen de airside betreden. Binnen de airside bevinden zich de luchthavenfaciliteiten, waaronder het banenstelsel en gebouwen voor de luchthavendienst, stalling van voertuigen en magazijnen. De start- en landingsbaan heeft een verhard oppervlak van 3.000 meter lang en 45 meter breed. De start- en landingsbaan is in 2001 geheel door Defensie vernieuwd en verkeert in uitstekende conditie. Van de lengte zal 2.406 meter operationeel gebruikt worden als start- en landingsbaan.

Binnen de airside is ruimte voor luchthaven gebonden bedrijvigheid. Hierbij valt te denken aan bedrijven, met MRO1 activiteiten aan BA- en GA-vliegtuigen en bedrijven die vliegtuigen duurzaam ontmantelen (End-of-Life, zoals Aeronextlife). Voor de ontwikkeling wordt uitgegaan van bedrijfscategorie 4.1 met daarbinnen een zone waar het proefdraaien van motoren kan plaatsvinden.

Voor dit proefdraaien geldt categorie 5.3. Dat proefdraaien zal maximaal één tot twee maal per werkdag (overdag) zijn: 5 minuten vol vermogen en 20 minuten gemiddeld vermogen¹⁾.

Ook sport- en zweefvliegtuigen, inclusief de benodigde faciliteiten, bevinden zich binnen de airside. Momenteel maakt een aantal verenigingen, waaronder de Vliegclub Twente, de NAV (opleiding voor piloten) en de Twentse Zweefvliegclub, gebruik van het vliegveld waarvoor ontheffingen zijn verleend door de Militaire Luchtvaart Autoriteit (MLA). Daarnaast zijn nieuwe ontheffingen aangevraagd voor bedrijven die graag op korte termijn gebruik willen maken van de aanwezige faciliteiten waaronder het gebruik van de start- en landingsbaan. Deze ontheffingen worden naar verwachting in april 2016 verleend. Nadat het Luchthavenbesluit van kracht is geworden, vervalt de militaire aanwijzing.

In afbeelding 3.4 zijn de algemene uitgangspunten opgenomen voor de ontwikkelingen binnen de airside van het luchthavengebied.



¹⁾ In afbeelding 3.4 is de locatie voor proefdraaien indicatief gemarkeerd met een blauwe ster.

Landside

Het andere deel van het luchthavengebied wordt aangemerkt als 'landside' waarvoor geen voorgeschreven beperkingen gelden met betrekking tot de toegankelijkheid. De landside maakt onderdeel uit van het AMM/HTSM-gebied met de daarbij behorende bedrijvigheid. Het gebied op en rondom het luchthavengebied is een plaats waar werkgelegenheid, luchtvaart en recreatie samen komen. Vanuit de drie verschillende doelgroepen wordt met de behoefte aan horecafaciliteiten rekening gehouden.

Te denken valt aan:

- Luchthavenrestaurant inclusief vergaderfaciliteiten;
- Businessclub;
- Recreatieve bezoekers van de luchthaven;

Het wordt hiermee een centrale plek op de Technology Base. De plek waar ondernemers elkaar ontmoeten, waar gewerkt kan worden, waar bezoekers een aantrekkelijk rustpunt vinden en het gebied kunnen ervaren.

De vliegfunctie

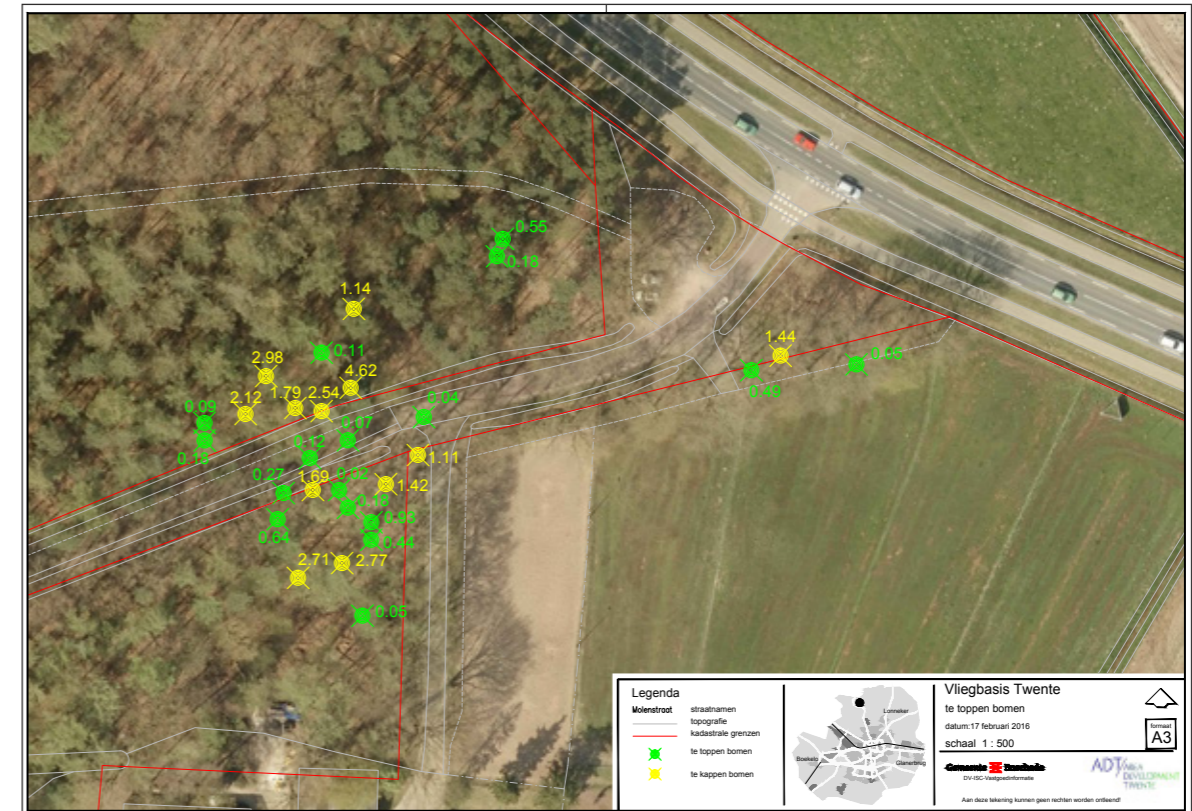
Het aantal te verwachten vliegbewegingen en de marktpotentie voor luchthavengebonden bedrijvigheid zijn op basis van marktonderzoek bepaald. Daarbij is ook een second opinion uitgevoerd.

Onderstaande afbeelding geeft een beeld van het aantal vliegtuigbewegingen (een vliegtuigbeweging is een start of een landing) dat uiteindelijk verwacht wordt:

Daarnaast is er een inschatting gemaakt van het aantal vliegbewegingen dat per dag verwacht kan worden (zonder de zweefvliegtuigen). Er is gekeken naar de zomerperiode die de meeste vliegbewegingen kent. De drukste dagen zijn vrijdag en zaterdag. Op deze dagen zullen ongeveer 140 vliegbewegingen plaatsvinden bij het maximale scenario van 20.340 vliegtuigbewegingen. Dat betreft voornamelijk sportvliegtuigen (GA).

START 60 vtb EOL (End of Life) ca. 1 vtb in de 5 à 6 dagen	GROEI/TREND 240 vtb EOL (End of Life) ca. 0,7 vtb per dag	
START 600 vtb BA (Business Aviation) ca. 1,5 vtb per dag	GROEI/TREND 1.800 vtb BA (Business Aviation) ca. 5 vtb per dag	
START VOOR BA & GA 0 MRO (Maintenance, Repair en Overhaul)	GROEI/TREND VOOR BA & GA 200 MRO (Maintenance, Repair en Overhaul) 1 vtb per 2 dagen	
START 10.000 vtb GA (General Aviation) ca. 25 vtb à 30 vtb per dag	GROEI/TREND 18.000 vtb GA (General Aviation) ca. 50 vtb per dag	

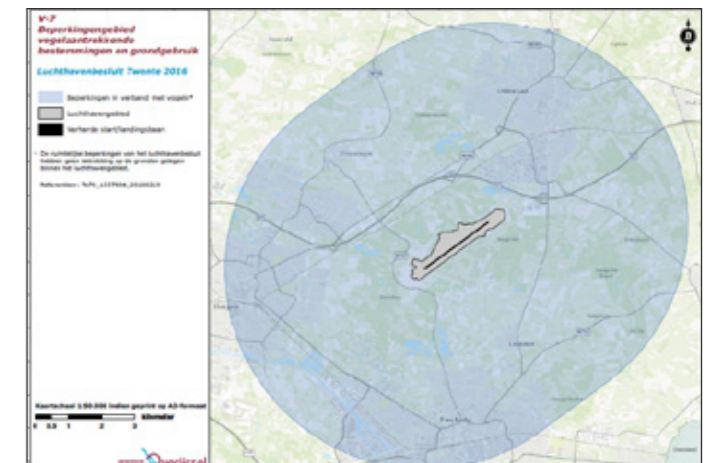
Afbeelding 3.5



Afbeelding 3.6

Voor de vliegfunctie is een provinciaal luchthavenbesluit (LHB) noodzakelijk en een veiligheidscertificaat dat door het ministerie van Infrastructuur en Milieu wordt afgegeven. Op basis van wet- en regelgeving worden in het LHB obstakelvlakken en veiligheidsgebieden vastgesteld. In de zomer van 2016 treedt de gewijzigde wet daarvoor in werking. Die veiligheidsvlakken zorgen voor vliegveiligheid. Als er binnen die vlakken obstakels zijn, dan kan met een veiligheidsstudie onderzocht worden of die obstakels de vliegveiligheid in gevaar brengen. Voor de luchthaven is een aantal veiligheidsstudies uitgevoerd, waaruit is gebleken dat 29 bomen die door de obstakelvlakken steken getopt of gekapt moeten worden. De helft van genoemd aantal bomen steekt minder dan 0,50 m door het maatgevende obstakelvlak. In afbeelding 3.6 is de locatie van de bomen aangegeven. In overleg met de eigenaren wordt gekeken hoe dit het beste kan worden gerealiseerd en op welke manier compensatie kan worden gerealiseerd.

Naast de obstakelvlakken geldt er ook een veiligheidsgebied van 6 km waarbinnen geen ontwikkelingen op het gebied van natuur mogen plaatsvinden die een vogelaantrekkende werking hebben. Binnen die zone van 6 km (zie afbeelding 3.7) is voorzien in het omvormen van landbouwgronden naar bloemrijke graslanden en voornamelijk bossen. Deze omvorming leidt naar verwachting niet tot een vogelaantrekkende werking. Als bekend is op welke wijze die omvorming plaatsvindt, kan zo nodig op basis van een fauna effectrapportage de (niet)vogel aantrekkende werking onderzocht worden.

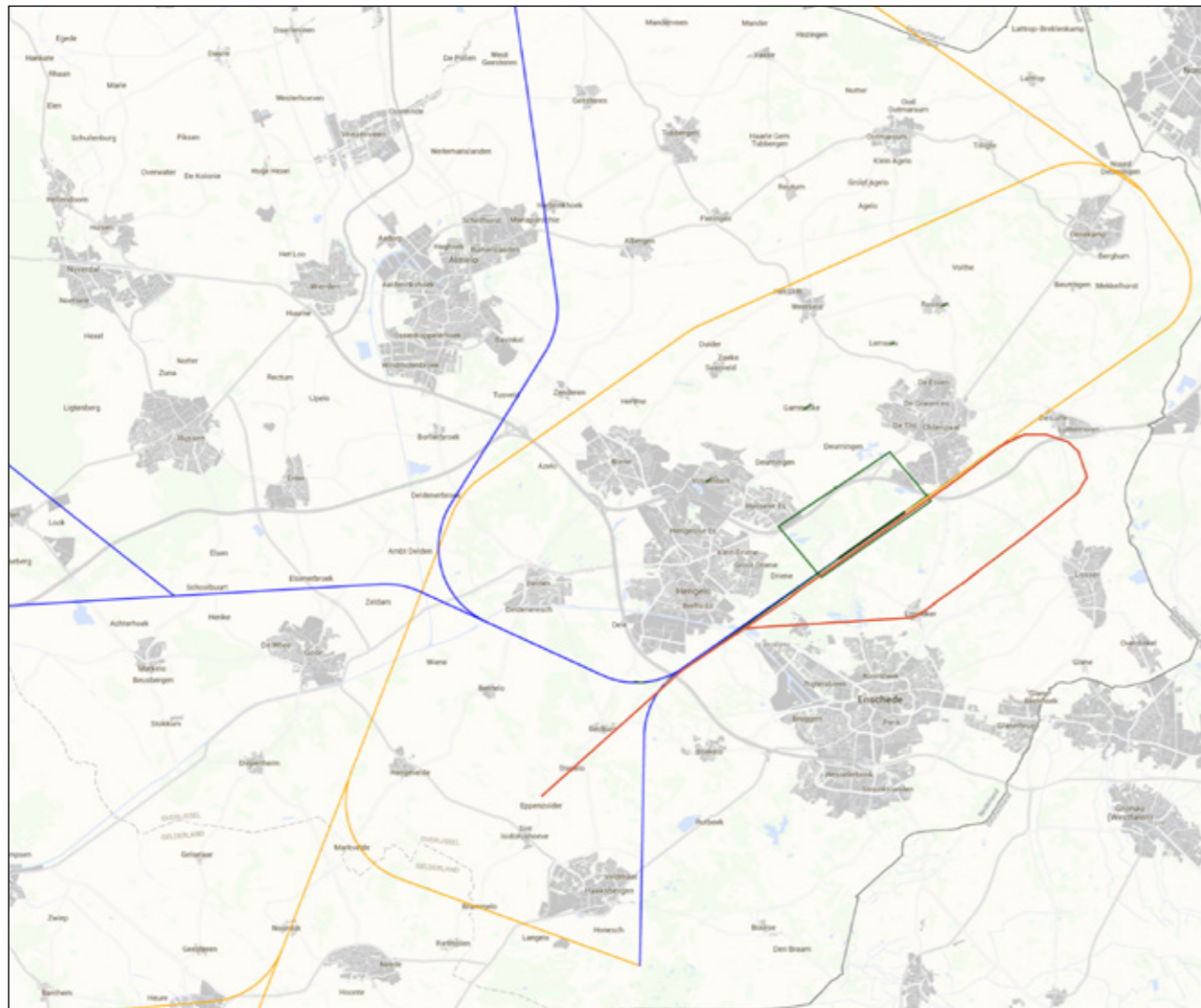


Afbeelding 3.7

Vliegroutes

Voor het vertrek en de nadering van de luchthaven zijn vliegroutes bepaald. Er is een route voor het kleine vliegverkeer (GA), een nadering- en vertrekroute voor de grotere vliegtuigen die op zicht vliegen en een nadering- en vertrekroute voor de BA-vliegtuigen die op instrumenten vliegen.

In december 2015 vonden twee testvluchten plaats. Het doel van deze vluchten was het valideren van de (concept) naderings- en vertrekprocedures, en het inspecteren van de naderings- en baanverlichtingsinstallaties. De vluchten werden uitgevoerd door Het Nederlands Lucht- en Ruimtevaart Centrum (NLR). De resultaten van de testvluchten waren positief en waren aanleiding om voor het grotere vliegverkeer om een andere route vast te stellen. Om ook deze route te testen, is een extra testvlucht uitgevoerd in februari 2016. Het resultaat was wederom positief. Met deze nieuwe route worden ook meer woningen ontzien (zie afbeelding 3.8)



Afbeelding 3.8



4.

WERKGELEGEN- HEIDSEFFECTEN GEBIEDSONT- WIKKELING

De Technology Base beoogt een fors aantal structurele banen toe te voegen aan Twente. De werkgelegenheidseffecten zijn in kaart gebracht door bureau Ecorys. Dit bureau hanteert een bandbreedte omdat niet heel precies is te bepalen om hoeveel nieuwe banen het zal gaan. Ecorys maakt een onderscheid naar banen die te maken hebben met de vliegfunctie, de Twentse Safety Campus, de AMM/HTSM-ontwikkeling (inclusief drones) en de werkparken (Van Eck). Bij het aangeven van het aantal nieuwe banen is ook rekening gehouden met een eventuele verplaatsing of verdringing binnen Twente. Bij de hier gepresenteerde cijfers voor het VKA gaat het dus om de netto extra banen, direct en indirect. Directe banen zijn de banen op het terrein en indirecte banen zijn bijvoorbeeld toeleveranciers. Ecorys schat de totale netto werkgelegenheidseffecten van het VKA op 1.045 tot 1.410 fte.

Daarnaast zijn er (niet gekwantificeerde) uitstralingseffecten, dat wil zeggen effecten die bijdragen aan de verbreding van de lokale en regionale economie, het toeristische cluster en het woon- en leefklimaat. Zo worden er voorzieningen gecreëerd (bijvoorbeeld in recreatieve zin) waarvan bewoners uit de regio gebruik kunnen maken. En leidt de nabijheid van een luchthaven tot een (in dit geval beperkte) versterking van de vestigingsplaatsfunctie voor de regio. Daarnaast is de versterking van de sector AMM/HTSM een aanvulling in de regio en draagt zodoende bij aan de robuustheid en breedte van de economische activiteiten in de regio. De economische structuur wordt hierdoor versterkt.

BANDBREEDTES

VLIEGFUNCTIE	MINIMAAL	150	MAXIMAAL	325
TWENTSE SAFETY CAMPUS	MINIMAAL	270	MAXIMAAL	330
AMM/HTSM/DRONES	MINIMAAL	412	MAXIMAAL	505
WERKPARKEN	MINIMAAL	210	MAXIMAAL	250
TOTAAL	MINIMAAL	1.045	MAXIMAAL	1.410

5.

FINANCIËN

NATUUR EN WERKPARKEN

De eerder beschreven nieuwe natuur is inmiddels gerealiseerd en overgedragen aan de provincie. De provincie is hiermee eigenaar geworden van de gronden. Oostkamp, De Strip en het platform bij Deventerpoort zijn verkocht en eigendom van de familie Van Eck. Financieel zijn deze ontwikkelingen grotendeels verwerkt. Voor de laatste betalingen van de familie Van Eck moeten eerst de planologische procedures (dat wil zeggen het projectafwijkingsbesluit en het bestemmingsplan) zijn afgerond.

PLANGEBIED NOORD

Voor plangebied Noord wordt uitgegaan van een organische ontwikkeling (kijk voor meer details bij het kopje 'organische ontwikkeling'). Daarin wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van bestaande elementen zoals de panden, de verharding en het groen. Met beperkte (voor-) investeringen kan een ontwikkeling op gang worden gebracht voor bedrijven die zich willen vestigen. De opbrengsten van verhuur van bestaande panden, gronden en voorzieningen bieden van meet af een inkomstenstroom. In combinatie met de beperkte investeringen is er sprake van een financieel uitvoerbare ontwikkeling.

LUCHTHAVEN

Voor de luchthaven wordt eveneens uitgegaan van een 'low cost' opzet, waarbij gebruik wordt gemaakt van het reeds bestaande banenstelsel (d.w.z. start- en landingsbaan, taxibanen en platformen) en de bestaande panden. De huidige voorzieningen zijn toereikend om te kunnen vliegen zodat geen grote initiële investeringen nodig zijn. Verder is de organisatie van de luchthaven compact en flexibel. Met een beperkt aantal personeelsleden worden meerdere functies ingevuld. Daarnaast is er geen luchtverkeersleiding op de luchthaven en wordt met maatwerk voorzien in de brandweervoorziening.

Met de circa 20.000 vliegbewegingen en de verhuur van panden en terreinen voor luchthavengebonden bedrijvigheid is de bijbehorende luchthavenexploitatie financieel sluitend. Daarbij zijn de onderhoudskosten meegenomen, met uitzondering van de kosten voor groot baanonderhoud. Laatstgenoemde kosten, van € 1,5 à 2 miljoen, worden pas na 2030 voorzien. Op een later moment wordt bepaald op welke manier hiervoor dekking wordt gerealiseerd, mede afhankelijk van het moment waarop een private partij de ontwikkeling en exploitatie van het noordelijk deelgebied, inclusief de luchthaven, overneemt.

6.

ONTWIKKELINGS- STRATEGIE

ORGANISCH ONTWIKKELLEN

De ontwikkeling van het Noordelijk plandeel, met een oppervlakte van circa 230 hectare, is omvangrijk in zijn oppervlakte. Die ontwikkeling zal stap voor stap gestalte krijgen. De bijzondere faciliteiten met het specifieke karakter geven richting aan de positionering van het gebied en daarmee aan het soort bedrijven dat zich er wil vestigen. Het gebied met haar kenmerken is uitermate geschikt voor bedrijven en ondernemers die gericht zijn op uitproberen. Het advies van de commissie van wijzen geeft richting aan de diverse functies die in het gebied een plaats kunnen krijgen en geeft de ontwikkelingsrichting aan. Hoewel er dus wel een richting is bepaald, is daarmee niet een specifiek eindbeeld vastgesteld. Dat zal gaandeweg ontstaan. Er zal flexibel worden ingespeeld op steeds veranderende marktomstandigheden en maatschappelijke tendensen. Als de ruimtevraag naar AMM-bedrijvigheid zich bijvoorbeeld veel trager ontwikkelt dan die vanuit de Safety&Security-activiteiten, dan zal de laatste meer ruimte kunnen krijgen en omgekeerd. Die onzekerheid en afhankelijkheid stellen andere eisen aan de organisatie en regelgeving.

Organische ontwikkeling betekent flexibiliteit organiseren of rigiditeit voorkomen. Dit heeft consequenties voor de procedures en de regelgevingen. In het bestemmingsplan is rekening gehouden met die behoefte en is de nodige flexibiliteit opgenomen. De integrale MER is zodanig uitgevoerd dat de continue veranderende ontwikkelingen en aanpassingen mogelijk worden gemaakt. De begeleiding van dergelijke ontwikkelingen verlangt een sturing die meer procesgericht is.

RENTMEESTERS VAN DE TOEKOMST

Organisch ontwikkelen betekent ook, dat de kracht uit het gebied benut wordt. Veel mensen en partijen uit het grotere gebied tussen Hengelo, Oldenzaal en Enschede hebben 'iets' met dit gebied en zien kansen. Zij willen de verhalen van en uit het gebied doorvertellen en hebben nieuwe (project)ideeën. De Alliantiefabriek die 25 januari 2016 plaatsvond, bracht een groot aantal van deze mensen en partijen uit het gebied bij elkaar. Zij genereerden, op basis van hun vraag en aanbod, 17 concrete grote en kleine initiatieven die zowel de economische, recreatieve, landschappelijke, cultuurhistorische ontwikkeling als de natuur versterken. Partijen als Landschap Overijssel, ondernemers, museum Twentse Welle, particulieren, natuur- en historische verenigingen zijn betrokken. Alle betrokkenen ervoeren de energie die de samenwerking, de kennisuitwisseling en het opdoen van nieuwe netwerkpartners oplevert. Ze inspireerden elkaar en genereerden nieuwe ideeën.

Aandachtspunt is dat men niet altijd beschikt over de middelen, competenties en kennis om de ideeën te realiseren. Daarom wordt dit netwerk blijvend gefaciliteerd. Het zorgt ervoor, dat de aanwezige waarden in het gebied levend blijven. Te denken valt aan het organiseren, naar behoefte, van netwerkbijeenkomsten en het beschikbaar stellen van kennis en kunde. De agenda van de bijeenkomsten is open en iedereen, die een vraag of een aanbod heeft, kan deelnemen. Er ligt in ieder geval nog veel vraag en aanbod 'op de plank', waaruit nieuwe allianties en initiatieven kunnen groeien. De eerste vervolgbijeenkomst is inmiddels gepland op 26 mei. Het gebiedsprofiel van het kwaliteitsteam, het boek Levend Landschap, het narratief van Marinke Steenhuis en de visies van andere gebiedspartners, zoals Landschap Overijssel, zijn inspiratie bij de ontwikkeling van ideeën.

OVERDRAGEN AAN DE MARKT

Ruimtelijke ontwikkelingen worden steeds meer vanuit markt en maatschappij vormgegeven. De overheden moeten kaders scheppen, verbinden en inspireren met visies en strategieën en ruimte geven aan initiatieven. Een samenwerking tussen het publieke en het private domein ligt daarom voor de hand waarbij ieder vanuit zijn eigen verantwoordelijkheid en kracht opereert. Ook het rapport van de commissie van Wijzen spreekt over een publiek-private aanpak. Daarom wordt gezocht naar marktpartijen die vertrouwen hebben in de realisatie van de gewenste integrale gebiedsontwikkeling van het plangebied Noord.

7.

WELKE NEVENEFFECTEN ONTSTAAN DOOR DE ONTWIKKELING VAN TECHNOLOGY BASE?

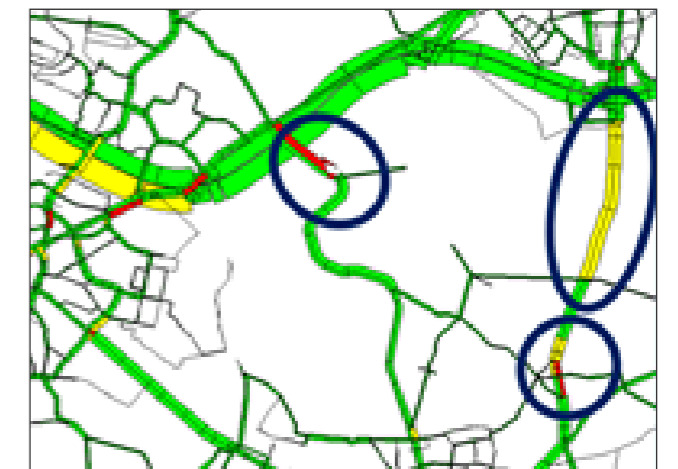
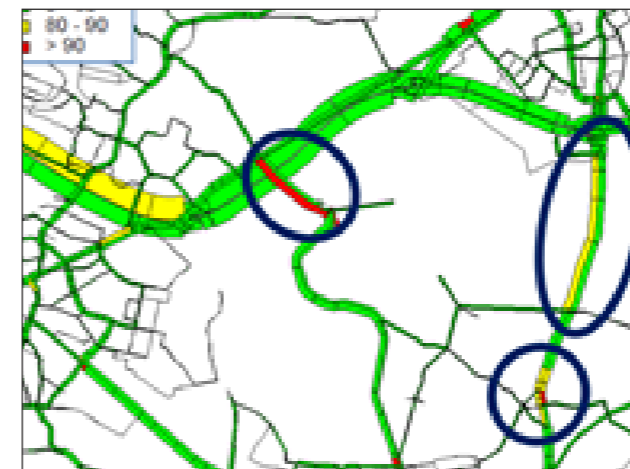
In dit gedeelte worden de neveneffecten, van de ontwikkeling van Technology Base volgens het voorkeursalternatief, toegelicht. Dat gaat over effecten als verkeer, geluid (van vliegtuigen, bedrijven, verkeer), gezondheid, flora en fauna en stikstof.

Verkeer

Technology Base zorgt voor extra verkeersbewegingen van werknemers, bezoekers en recreanten. In een verkeersstudie is becijferd hoeveel verkeersbewegingen dat in 2026 zijn voor de eerder beschreven voorkeursvariant. Deze bewegingen komen bovenop de voertuigbewegingen die worden verwacht zonder al deze nieuwe activiteiten in het plangebied, de zogenaamde autonome groei.

Op basis van deze cijfers, waarbij de getallen zijn afgerond, kan worden gekeken waar eventuele knelpunten kunnen ontstaan. Daarnaast vormen deze getallen de basis voor berekeningen op het gebied van geluid, luchtverontreiniging en stikstofdepositie.

Uit de studie komt naar voren dat het drukker wordt op meerdere wegvakken en kruispunten in zowel de ochtend- als de avondspits. Bij deze berekeningen is al rekening gehouden met de voorgenomen kruispuntmaatregelen op de route vanaf de A1/Hengelo Noord via restaurant 'Frans op den Bult' richting de Technology Base (uitvoering in 2017). Ook is rekening gehouden met de aanleg van de nieuwe rotonde op de afslag naar de oude Vliegveldweg. Daarnaast blijkt uit het onderzoek dat de congestiekans afneemt en de doorstroming toereikend blijft door het nemen van enkele aanvullende maatregelen. Een van de maatregelen is het verlengen van een tweetal opstelstroken op het kruispunt bij 'Frans op den Bult' en de zuidelijke aansluiting bij Hengelo op de A1. De komende jaren wordt gekeken hoe de feitelijke verkeersintensiteit zich ontwikkelt in vergelijking met het berekende aantal voertuigbewegingen. Aan de hand daarvan vindt eventuele bijsturing plaats om een goede doorstroming te behouden. Voor omvangrijke evenementen in het middengebied zal, waar nodig, worden gewerkt met vervoersplannen waarin aangegeven wordt op welke manier het vervoer geregeld wordt. Een vervoersplan maakt in dergelijke gevallen onderdeel uit van een omgevingsvergunning voor evenementen. Hiermee moeten de verkeerseffecten aan de oostzijde van het gebied beperkt worden.



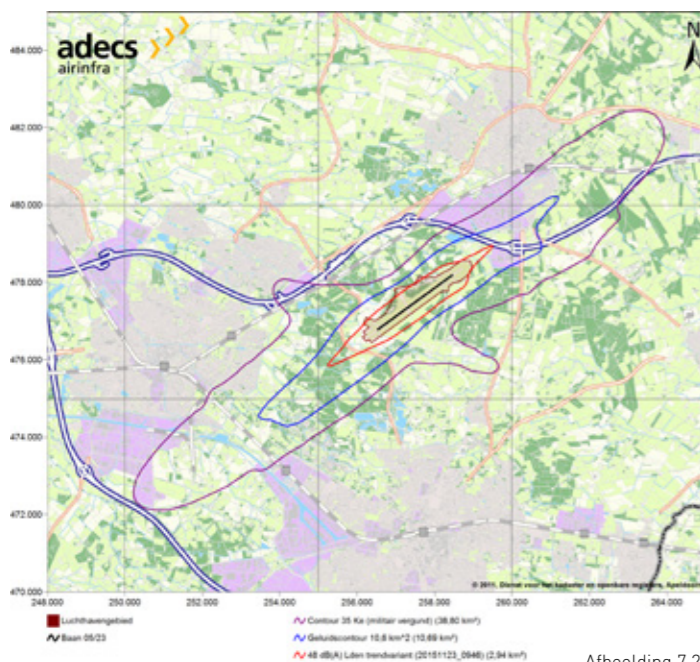
Afbeelding 7.1

GELUID

Een ander effect van de ontwikkeling van Technology Base is het geluid dat door de verschillende activiteiten zoals verkeer, bedrijvigheid en vliegen ontstaat.

Vliegverkeer

In afbeelding 7.2 zijn de geluidcontouren voor drie geluidsniveaus als gevolg van het vliegverkeer aangegeven, namelijk 70, 56 en 48 dB(A). Deze contouren worden uitgedrukt in Lden1. Dat is een maat om de geluidsbelasting door vliegtuiglawaai uit te drukken. Voor de bepaling van Lden wordt het etmaal in drie periodes verdeeld: de dagperiode (07.00-19.00 uur), de avondperiode (19.00-23.00 uur) en de nachtperiode (23.00-07.00 uur). Om de geluidsbelasting in Lden te bepalen wordt eerst per periode het geluidsniveau over een heel jaar bepaald, uitgedrukt in dB(A). Bij de



Afbeelding 7.2

avond en de nachtwaarde wordt vervolgens een straffactor van respectievelijk 5 dB(A) en 10 dB(A) opgeteld. De reden hiervan is dat geluid in de avond en de nacht als hinderlijker wordt ervaren dan geluid overdag omdat er minder geluiden vanuit de omgeving komen. De Lden geeft op basis van die drie periodes het gehele geluidsniveau weer.

Binnen de 70 dB(A) contour worden woningen, die geen bedrijfs woning of geluidgevoelige objecten zijn, aan hun bestemming onttrokken. Bewoners van bestaande woningen hebben wel het recht om in hun huis te blijven wonen. Binnen de 56 dB(A) contour is nieuwbouw van woningen en geluidgevoelige objecten in principe niet toegestaan. Binnen de 48 dB(A) contour bestaat de mogelijkheid om wel nieuwbouw te plegen maar het is een afweging van het bevoegd gezag of zij dit, in relatie tot ruimtelijke ontwikkelingen, mogelijk wil maken.

De 70 dB(A) contour en de 56 dB(A) contour liggen geheel binnen het luchthavengebied. Er bevinden zich binnen die contouren geen woningen of geluidgevoelige objecten. De 48 dB(A) contour komt daar wel buiten, maar komt aan de noordoostzijde niet over de A1 en ligt aan de zuidwestzijde voor een klein deel over de Deurningerstraat. Binnen de wettelijke contour van 48 dB(A) bevinden zich drie bestaande woningen.

De geluidcontouren als gevolg van het vliegverkeer zijn veel kleiner dan bij de militaire geluidcontour die nog steeds van kracht is. Dit geldt ook voor de ruimtelijke geluidsreservering in de provinciale omgevingsvisie. Met de nieuwe geluidcontour wordt voldoende ruimte geboden aan de beoogde vliegtuigbewegingen.

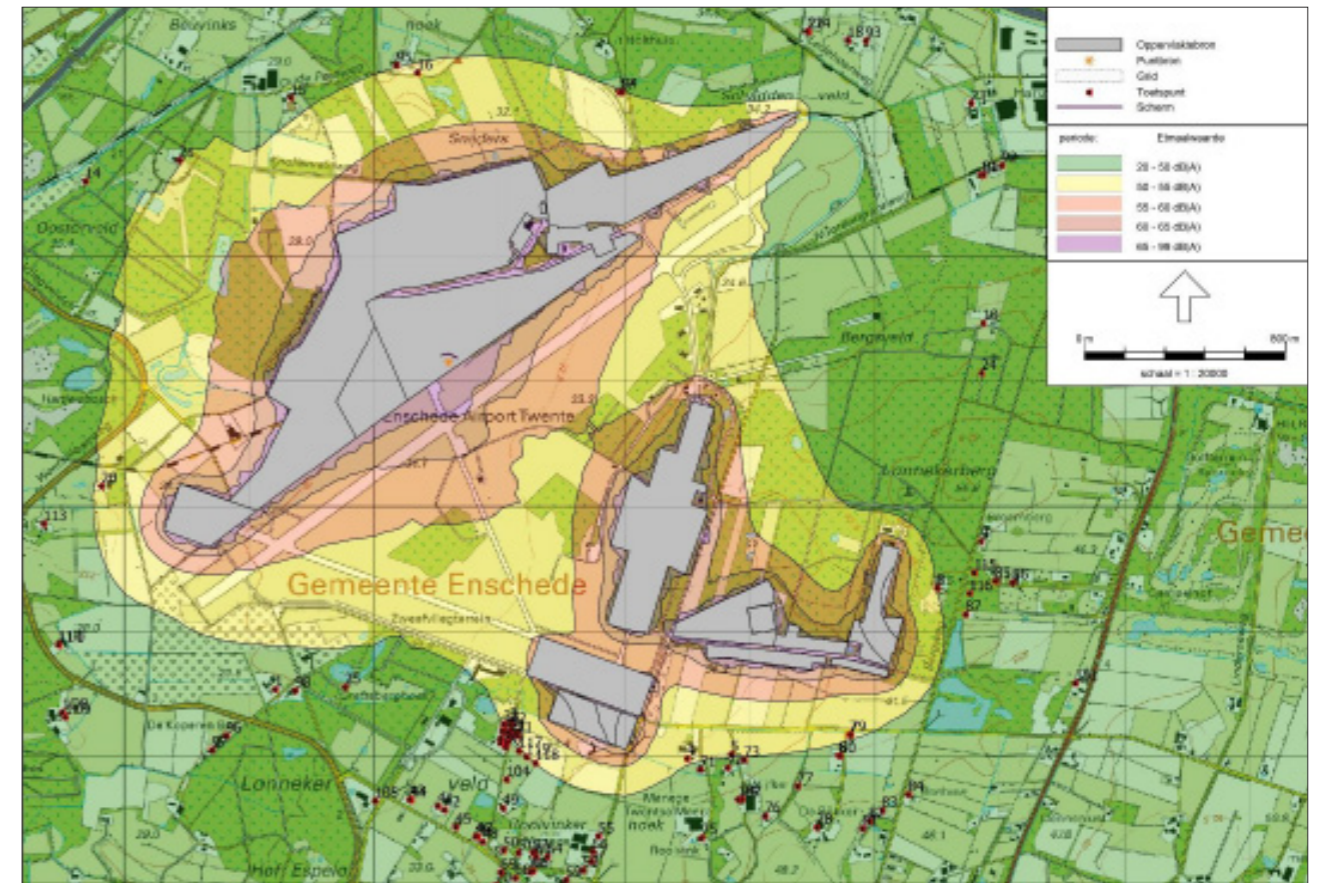
Naast geluid als gevolg van het vliegverkeer, zijn er ook geluideffecten berekend voor het wegverkeer, railverkeer en industrie. Ook hiervoor gelden wettelijke criteria en normen.

Industrielawaai

Voor het industrielawaai geldt, dat de maximale geluidsbelasting op de woningen rond de industriezones 50 dB(A) is. Daarmee voldoen alle woningen in het VKA aan de voorkeurswaarde voor woningen rond een industriezone. De combinatie van alle bedrijvigheid, op de Deventerpoort en met volledig in gebruik genomen zones noord en midden, geven zowel op 1,5 meter als op 5 meter hoogte geen overschrijdingen van de richtwaarden. In dB(A) uitgedrukt betekent dit 50 dB(A) voor de dag, 45 dB(A) voor de avond en 40 dB(A) voor de nacht.

Voor het VKA voldoet de geluidbelasting op de geluidgevoelige bestemmingen nagenoeg aan de ambities van de gemeente Dinkelland. In de strook ten zuiden van de spoorweg is de geluidbelasting op geen van de geluidgevoelige bestemmingen groter dan de richtwaarde van 50 dB(A). Alleen in de strook tussen de spoorweg en de A1 liggen enkele woningen waarbij de geluidbelasting net boven de 45 dB(A) zal uitkomen. Uit de onderzoeken blijkt, dat voor het VKA de maximale geluidsbelasting op de woningen, rond de vast te stellen industriezones, wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A).

Op afbeelding 7.3 is het effect van het industrielawaai uit het VKA op de omgeving zichtbaar.



Afbeelding 7.3

Geluid van spoor- en wegverkeer

Het geluid ten gevolge van het spoorwegverkeer is niet onderscheidend tussen de referentiesituatie, de huidige situatie en de voorgenomen planontwikkeling. De ontwikkeling van de plangebieden brengt een verkeersaantrekkende werking met zich mee waardoor een toename van verkeersbewegingen over de weg plaatsvindt. Dit leidt lokaal tot een kleine toename van de geluidsbelasting als gevolg van het verkeer. Deze toename zal zich beperken tot een aantal wegen in de omgeving van de plangebieden Noord en Midden.

Cumulatie van geluid

Het verwachte effect op de gevelbelasting als gevolg van de geluidscumulatie (alle geluid tezamen) rond het plangebied, is ten noorden van de luchthaven het meest complex. Dit gebied hoort bij de gemeente Dinkelland. Vergeleken met de huidige situatie zal de gecumuleerde geluidsbelasting bij het VKA met minder dan 1 dB(A) toenemen vanaf de eerste bebouwing tot aan de autoweg. Tussen het spoor en de A1 is dat zelfs minder dan 0,5 dB(A).

Het bovenstaande geldt voor de noordgevels van de woningen aangezien de dominante geluidsbelasting wordt veroorzaakt door de A1 en geluidsbelasting van andere geluidsbronnen geen rol speelt. Voor de zuidgevels zal de gecumuleerde geluidsbelasting voor het VKA, evenals voor de huidige situatie, onder de 55 dB(A) Lcum blijven. Bij deze waarde van 55 dB(A) wordt het binnenniveau van 35 dB(A) uit het bouwbesluit niet overschreden. Daarmee worden de leefomstandigheden van de bewoners in het gebied niet negatief beïnvloed.

Voor de woningen aan de oost-, de zuid- en de westzijde van het plangebied geldt, dat de geluidsbelasting (ruim) voldoet aan de 55 dB(A) Lcum. Dit betreft gevels die gericht zijn op het industriegebied en luchthaven en woningen die binnen de ring van ontsluitende wegen liggen. Direct langs de ontsluitingswegen (en de ontsluitende wegen ten zuiden van het plangebied) is het wegverkeersgeluid op de gevels aan de straatzijde dominant. Hier is geen sprake van cumulatie-effect. Het gaat om de ontsluitingswegen Oldenzaal, Enschede, Deurningen en Enschede.

GEZONDHEID

Om de effecten op de gezondheid te kunnen meten, is nagegaan of een gezondheidsmonitor een bruikbaar instrument is. Dit blijkt vrijwel zeker niet het geval te zijn. Er wonen te weinig mensen binnen de 40 en 48 dB(A)-contour om een representatief onderzoek te doen naar mogelijke gezondheidseffecten. Dit was ook al het geval bij het scenario van een commerciële burgerluchthaven: hier was sprake van een gering aantal woningen binnen de twee zones, wat een onderzoek naar de gezondheidseffecten bemoeilijkte. De luchthaven zoals in het VKA wordt beschreven (en wat nu wordt ontwikkeld) kent een veel geringer aantal woningen dan bij het scenario van een commerciële burgerluchthaven. De GGD is gevraagd advies uit te brengen hoe om te gaan met mogelijke hinder en klachten. Dat advies is binnenkort beschikbaar. In elk geval zal worden ingezet op het beperken van vermijdbare hinder en een zorgvuldige klachtenbehandeling. Andere maatregelen volgen na het advies van de GGD. De algehele gebiedsontwikkeling leidt tot een beperkte toename van concentraties stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀ en PM_{2.5}). De resultaten van het onderzoek naar de luchtkwaliteit op de onderzochte concentraties en toetsing aan wettelijke normen, laten zien dat er op dit gebied geen knelpunten ontstaan.

MONITORINGSPROGRAMMA FLORA/FAUNA

In 2014 is een ontheffing van de flora- en faunawet verleend op basis van een soortenmanagementplan (SMP). In dit SMP van 2014 zijn diverse vragen beantwoord: Welke flora- en faunawaarden zijn binnen het voormalige militaire luchthavengebied aanwezig (onderzoek uit 2010)? Welke ontwikkelingen vinden plaats? Waarmee moet bij de ontwikkeling rekening worden gehouden? Waar en op welke wijze moet mitigatie of compensatie van natuurwaarden die verloren gaan plaatsvinden om de duurzame instandhouding van beschermde soorten te borgen? Met name op het gebied van vogels (zoals de veldleeuwerik, geelgors, braamsluiper, kneu), amfibieën (zoals kamsalamander, poelkikker, levendbarende hagedis), vlinders (heideblauwtje) en verschillende vleermuissoorten, werden negatieve effecten verondersteld.

Met dit SMP wordt als het ware de natuurontwikkeling 'gemanaged' in relatie tot de ontwikkeling van de werkparken en het luchthavengebied. Dit document vormde ook een belangrijke basis voor het ontwerp en de inrichting van de 137 hectare natuur. In het ontwerp is dus rekening gehouden met compensatie en mitigatie (d.w.z. 'beperken van de effecten') van soorten die elders in het gebied verloren zouden kunnen gaan als gevolg van de ontwikkelingen. Het SMP schrijft ook voor dat de ontwikkelingen van de natuur en duurzame instandhouding van beschermde soorten goed gevolgd moet worden. Het SMP voorziet daarom in een vijfjaarlijkse monitoring. Zo is

onlangs gestart met het opnieuw in kaart brengen van de huidige aanwezige flora en fauna binnen het hele gebied van de voormalige militaire vliegbasis. Dit is inclusief aanliggende stroken waarbij een eerste resultaat van het effect van de nieuw ingerichte natuur en de uitvoering van werken binnen zowel de Twente Safety Campus als binnen de werkparken zichtbaar worden. De resultaten zijn nog niet bekend maar uit het onderzoek zou bijvoorbeeld kunnen komen dat zich nieuwe soorten hebben gevestigd. Of dat de duurzame instandhouding van de soorten voor- of juist achterloopt op wat we mogen verwachten. De resultaten uit het onderzoek kunnen dan leiden tot bijstelling van plannen of aanvullende compensatie- of mitigatie-opgaven.

VERMESTING EN VERZURING (STIKSTOFUITSTOOT)

De initiatieven in het plangebied veroorzaken extra stikstofuitstoot in de ruimere omgeving. Enkele waardevolle natuurgebieden, zoals het Lonnekermeer, ondervinden daar nadeel van. Binnen Europa zijn er afspraken gemaakt over de bescherming van deze meest waardevolle natuurgebieden (de Natura 2000 gebieden) en alle overheden zijn wettelijk verplicht om de zogenaamde instandhoudingsdoelen voor deze gebieden te realiseren. Dat leidt er in elk geval toe dat de stikstofuitstoot moet worden verlaagd omdat de natuur niet kan verbeteren als de stikstofuitstoot zo hoog is als nu het geval.

In de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) werken overheden en maatschappelijke partners samen om de stikstofuitstoot te verminderen. Er zijn afspraken gemaakt over allerlei maatregelen die overheden en maatschappelijke partners nemen en met het zogenaamde AERIUS-rekenmodel is berekend hoeveel vermindering van de stikstofuitstoot dat veroorzaakt. Voorbeelden van maatregelen zijn bijvoorbeeld betere doorstromingsmaatregelen in het verkeer of het bouwen van moderne stallen waarin de mest direct wordt afgevoerd. Door de landelijke daling van de stikstofuitstoot ontstaat er beperkt ontwikkelingsruimte voor nieuwe economische ontwikkelingen, zolang de daling maar groter blijft dan de stijging. Bij elke nieuwe economische ontwikkeling moet van tevoren met het rekenmodel AERIUS worden berekend of de nieuwe stikstofuitstoot past binnen de beschikbaar ontwikkelingsruimte rondom de natuurgebieden. Alleen als dat het geval is, kan voor de nieuwe activiteit een natuurbeschermingsvergunning worden afgegeven door de provincie. Voor grote projecten die van nationaal en provinciaal belang zijn, is vooraf berekend hoeveel ontwikkelingsruimte nodig is voor het betreffende project.

Die hoeveelheid is vooraf gereserveerd binnen het rekenmodel zodat vooraf veilig kan worden gesteld dat het project kan doorgaan. Als het project wordt uitgevoerd zoals in de berekening is aangegeven, kan voor dat project een natuurbeschermingsvergunning worden afgegeven.

Bij de ontwikkeling van dit gebied, die van provinciaal prioritair belang is, bleek echter dat er te weinig economische ontwikkelingsruimte is gereserveerd in de PAS-systematiek. Die hoeveelheid wordt in 2016 aangepast. Uit berekeningen met AERIUS blijkt verder, dat deze extra reservering mogelijk is binnen de beschikbare ontwikkelingsruimte van de nabijgelegen natuurgebieden. Bovendien blijken de instandhoudingsdoelen voor de nabijgelegen Natura 2000 natuurgebieden nog steeds goed haalbaar. De daling van de stikstofuitstoot in dit gebied is nog steeds groter dan de stijging en daarmee kan de kwetsbare natuur zich voldoende herstellen. Dat blijkt uit de zogenoemde 'passende beoordeling' die voor de ontwikkelingen op het noordelijk deel van de voormalige vliegbasis Twente is uitgevoerd in het kader van genoemde Natuurbeschermingswet.

8.

PROCEDURES

Om alle ontwikkelingen in het gebied te kunnen realiseren, zijn diverse procedures nodig. Een aantal procedurestappen is gezet en een aantal start in de loop van 2016. Het projectgebied is opgenomen in de crisis en herstelwet. Dat bood de mogelijkheid om met een nieuwe vorm van het bestemmingsplan te werken, die meer mogelijkheden biedt voor het begeleiden van de beoogde organische ontwikkeling. Kort geleden heeft de Raad van State een dergelijk plan uit een andere gemeente vernietigd, omdat het betreffende deel van de crisis- en herstelwet onvolkomenheden bevat. Het ministerie heeft onmiddellijk daarna aangegeven dat deel van de wet te repareren, maar dat tot die tijd die nieuwe vorm van een bestemmingsplan niet gebruikt mag worden. Daarmee vallen we terug op een regulier bestemmingsplan, waarbij zoveel mogelijk flexibiliteit is opgenomen op basis van de bestaande regelgeving.

We zetten de procedurestappen hierbij op een rij.

WELKE PROCEDURESTAPPEN ZIJN GEZET?

In oktober en november 2015 is voor het noordelijk plangebied de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) vastgesteld. Voor het Middengebied (nieuwe natuur en werkparken) is deze vastgesteld op 9 juli 2012. De NRD is een eerste stap in de MER-procedure. De NRD geeft aan voor welke ontwikkelingsvarianten en milieuaspecten het MER wordt opgesteld.

Naar aanleiding van de adviezen van de Commissie van Wijzen en het advies van de commissie MER, is besloten om de twee procedures samen te voegen om de integrale ontwikkeling van het gebied te ondersteunen en de effecten in samenhang te kunnen zien. Hiermee komen we ook tegemoet aan de behoefte die vanuit de omgeving werd geuit. Er is nu één MER opgesteld die de milieueffecten van alle voorgenomen activiteiten in beeld brengt.

De onderzoeken voor het Middengebied waren in 2015 al een stuk verder gevorderd. In april 2015 heeft de gemeenteraad van Enschede mede op basis daarvan het kader voor de beoogde ontwikkeling van het Middengebied vastgesteld in een Nota van Uitgangspunten. Die uitgangspunten zijn nu meegenomen in de MER.

WELKE PROCEDURESTAPPEN WORDEN NOG GEZET?

Gebiedsvisie en structuurvisies

De ruimtelijke gebiedsvisie van de Provincie Overijssel uit 2010 biedt geen ruimte aan andere dan luchthavengerelateerde bedrijvigheid. Het advies van de Commissie Wientjes zet daar juist op in. Om deze ontwikkeling mogelijk te maken, is een herziening van de visie van 2010 nodig voor het deel ten noorden van de huidige start- en landingsbaan (deelgebied Noord). De visie beschrijft de beoogde ontwikkeling en schetst het ruimtelijk kader hiervoor. In het verlengde van deze Gebiedsvisie passen de gemeenten Enschede en Dinkelland hun Structuurvisies aan.

Luchthavenbesluit

Een Luchthavenbesluit (LHB) is nodig om te kunnen vliegen. In dit besluit wordt het luchthavengebied inclusief vlieginfrastructuur vastgelegd en wordt beschreven om welke categorie luchthaven het gaat. Verder worden in het LHB regels opgenomen over het gebruik van de luchthaven, de openingstijden en beperkingengebieden die voor de vliegveiligheid en omgeving van het luchthavengebied van belang zijn. Het Luchthavenbesluit wordt verleend door de provincie Overijssel, die daarvoor het bevoegd gezag is. De aanvraag voor het verkrijgen van het Luchthavenbesluit is op 16 maart 2016 ingediend.

Bestemmingsplannen

De gemeente Enschede en Dinkelland stellen de bestemmingsplannen vast voor zowel het noordelijke deel als voor het middengebied (Enschede). De gronden van de gemeente Dinkelland voor wat betreft AMM/HTSM in plangebied Noord zijn wel in de MER onderzocht, maar worden voorlopig niet bestemd.

Ter inzage voor zienswijzen

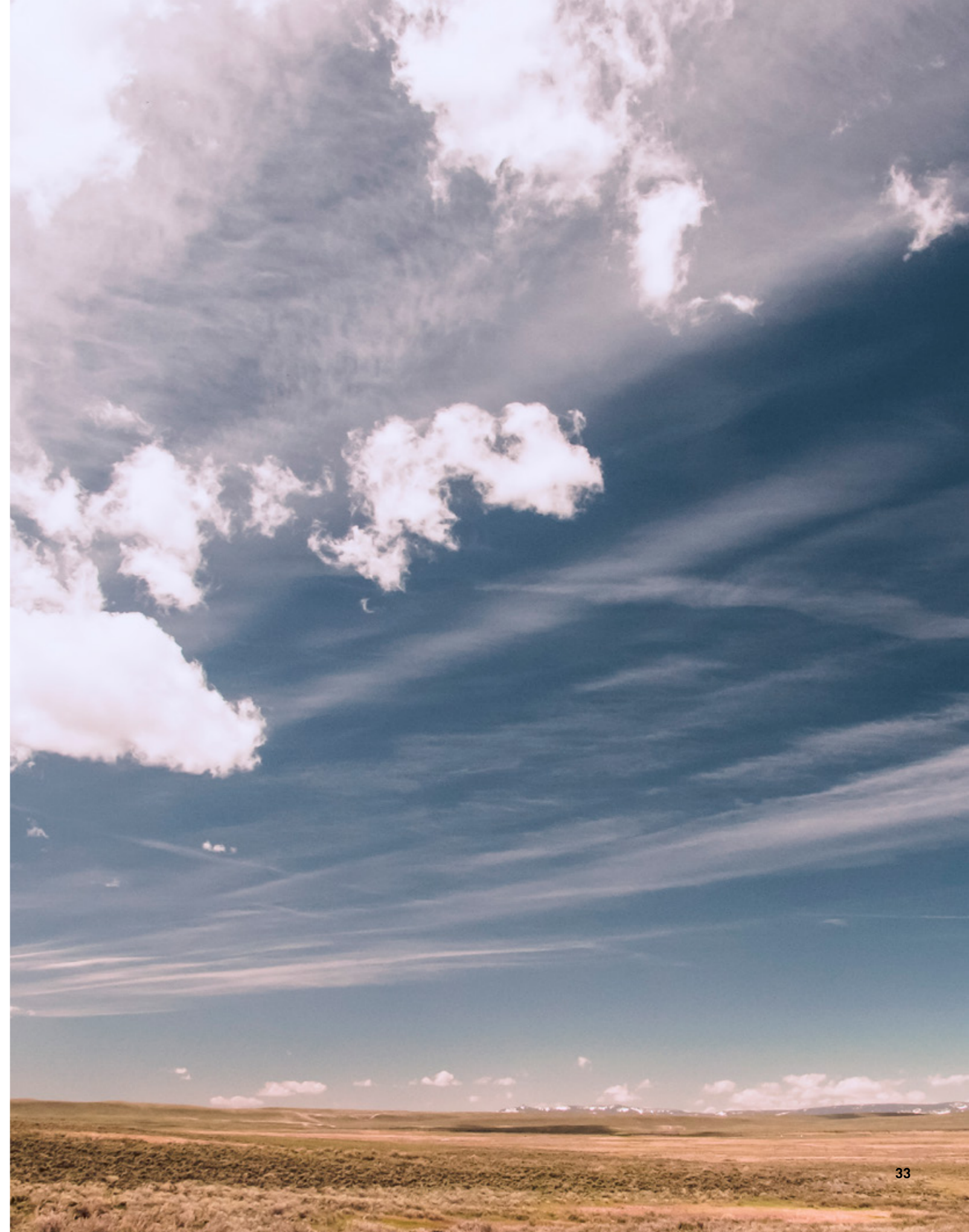
Zowel de gebiedsvisie, structuurvisie, bestemmingsplannen en het luchthavenbesluit komen medio juni 2016 ter inzage te liggen gedurende een periode van 6 weken.

Tot slot:

In het MilieuEffect Rapport (MER) worden meerdere milieuaspecten onderzocht zoals geluid, externe veiligheid, verkeersbelasting, effecten op natuur en luchtverontreiniging. De MER is een bijlage bij het Luchthavenbesluit en bij de bestemmingsplannen. Als deze ter inzage gaan, kan ook een zienswijze worden ingediend tegen de MER.

De MER geeft milieu-informatie die nodig is bij de besluitvorming over:

- Bestemmingsplan van de gemeente Enschede voor het Middengebied.
- De gebiedsvisie van de provincie Overijssel en de structuurvisies van de gemeenten Dinkelland en Enschede.
- Het luchthavenbesluit van de provincie Overijssel.
- Het bestemmingsplan van de gemeente Enschede voor Plangebied Noord.
- Bestemmingsplannen met de geluidszonering in Enschede en Dinkelland





**BEYOND
THE IMPOSSIBLE**

Bijlage 4: Brochure 'Een Nieuwe Basis'

0001

01011101

000100

TECHNOLOGY
BASE BEYOND
THE IMPOSSIBLE

WORLDWIDE

WORLDWIDE

WORLDWIDE

DE VOORMALIGE VLEGBASIS TWENTHE HEEFT EEN NIEUWE INVULLING GEKREGEN. EEN JARENLANGE ONTDEKKINGSTOCHT VOOR HET WEIDSE LANDSCHAP MET DE VELE HISTORISCHE GEBOUWEN HEEFT GELEID TOT INSPIREERENDE BESTEMMINGEN EN MOOIE FUNCTIES. BEWONERS EN BEZOEKERS KUNNEN DE RUIGE NATUUR EN DE ROBUSTE SHELTERS, BUNKERS EN HANGARS BELEVEN. BEDRIJVEN VESTIGEN ZICH IN BIJZONDERE GEBOUWEN OM ER TE ONDERNEMEN EN ORGANISEREN ACTIVITEITEN EN EVENEMENTEN. DE PRACHTIGE LOCATIE MET HAAR BIJZONDERE VERLEDEN WORDT DOOR VELEN OMARMED, IN BEZIT GENOMEN EN VAN GENOTEN.



TECHNOLOGY BASE

De Technology Base is een magneet voor bedrijven met een grote vernieuwingsdrang. Testen, uitproberen en grenzen opzoeken, het kan allemaal!

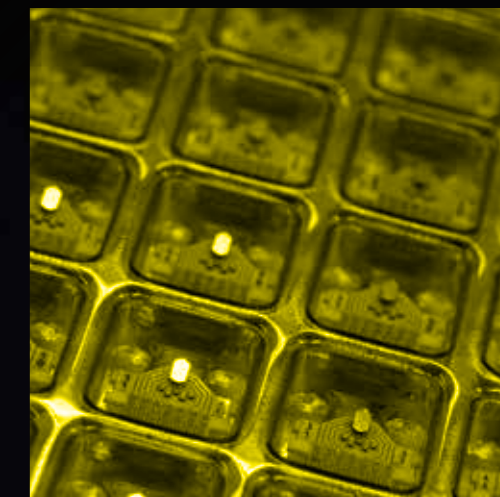
Het ruige terrein, de immense leegte en de historische gebouwen bieden pioniers de mogelijkheid hun ideeën te onderzoeken, producten te testen voor ze de markt op gaan en systemen te valideren.

Het is de perfecte plek voor bedrijven die veel vrijheid nodig hebben.

De Technology Base onderscheidt zich qua opzet en inrichting van vrijwel alle reguliere locaties omdat het gebied ruig en ongepolijst is. Een gebied met een eigen smoel die bij velen tot de verbeelding spreekt. De aanwezige hangars, shelters, taxibanen en de startbaan werken uitnodigend op ondernemers die willen uitproberen en vernieuwen. Het is door de afgeschermdde omgeving ook de ideale plek om mensen op te leiden en te trainen. En een unieke setting om presentaties en events te organiseren. De Technology Base ligt vrijwel direct ten zuiden van de A1. De locatie ligt in het groen, te midden van de steden Enschede, Hengelo en Oldenzaal.

**Op de Technology Base
kan wat elders niet kan.**

PROEFTUIN VOOR PIONIERENDE BEDRIJVEN



De Technology Base doet een onmiskenbaar appèl aan bedrijven die willen experimenteren, uitproberen en vernieuwen. Bedrijven die een intrinsieke drang hebben om te pionieren. Het is ook het type bedrijven dat zich realiseert dat ze het niet alleen kunnen, dat ze zich moeten verbinden met anderen bedrijven, instellingen en kennisinstututen om sneller en beter antwoorden voor de wereld van morgen te vinden. De Technology Base heeft door haar gebruikers een wereldwijd bereik en internationale scope.

Op de Technology Base Twente worden geavanceerde materialen gecreëerd door moderne productietechnieken in 'slimme' productieprocessen ('smart factories') voor de ontwikkeling van nieuwe 'slimme' componenten en systemen, kortom: Advanced Materials & Manufacturing. Nieuwe producten, zoals sensoren, membranen en composieten, worden met behulp van nieuwe productietechnieken en geavanceerde productieprocessen verwerkt tot geheel nieuwe oplossingen met intelligente eigenschappen en functies voor wereldmarkten.

INTERNATIONALE SAMEWERKING OP DE TWENTE SAFETY CAMPUS



Op de Twente Safety Campus komen met enige regelmaat internationale veiligheidsteams en hulpverleningsinstanties uit heel Europa oefenen en trainen, zodat ze in crisisgebieden kunnen gaan werken. Deelnemers komen uit o.a. Scandinavië, Groot Brittannië, Frankrijk, Duitsland en Portugal. Bedrijven op het gebied van safety & security trainen er hun medewerkers voor noodsituaties. Inwoners uit de regio volgen er cursussen voor het handelen in noodsituaties. Basisschoolleerlingen worden in de Risk Factory veiligheidsbewuster gemaakt. Door realistische scenario's aan den lijve te ervaren, leren ze gevaren te herkennen.



Maar de Twente Safety Campus is veel meer. In het Field Lab werken publieke- en private instellingen samen aan vraagstukken op het gebied van veiligheid. Het is een groot onderzoekscentrum waar de nieuwste technieken en materialen worden getest. Ook is de Twente Safety Campus de pilot locatie voor oefeningen met onbemande vliegtuigjes. De Brandweer Twente oefent regelmatig op het oefencomplex van de Risk Factory met drones. Door middel van een drone kan de brandweer snel informatie krijgen over onder andere de brandhaard en de aanwezigheid van giftige stoffen in de rook. Een viertal leden van de brandweer Twente is speciaal opgeleid om drones te laten vliegen. In Nederland is de brandweer Twente het eerste korps dat drones mag inzetten bij de bestrijding van brand.



GECONDITIONEERD EN ONGELIMITEERD TESTEN

De Technology Base is de ideale locatie om allerlei soorten drones op een veilige manier te ontwikkelen, te testen en te produceren. Een aantal drone bedrijven hebben de handen in een geslagen om het internationaal test centrum voor drones op te zetten; Dutch Drone Development Center. Hier komen verschillende dimensies en mogelijkheden van het gebruik van drones samen; denk aan inspectie, veiligheid, sensoriek, systemen, connectivity etc. Aspecten die in vele industriële sectoren zoals veiligheid, gezondheid, logistiek, landbouw en entertainment spelen. Continue onderzoek en de kruisbestuiving van bedrijven is noodzakelijk. Het Dutch Drone Center is een uniek concept met aanzuigende werking op wereldwijde spelers in de diverse markten.

Bedrijven die drones ontwikkelen hebben ruimte nodig, waar ze geconditioneerd drones kunnen testen. Ze hebben een plek nodig waar de grenzen van de mogelijkheden van het systeem opgezocht kunnen worden. Ook hebben ze diverse voorzieningen nodig, zoals onder andere het gebruik van de start- en landingsbaan. De aanwezigheid van de startbaan maakt van de Technology Base een unieke locatie met een groot onderscheidend vermogen en daarmee een enorme aantrekkingskracht voor deze bedrijven. Dit is van ongekende waarde en maakt de Technology Base aantrekkelijk voor meer dan alleen de vliegtuigindustrie.



De start- en landingsbaan is in een uitstekende conditie. Daarmee is de Technology Base uniek voor luchtvaartgerelateerde bedrijvigheid, waaronder bedrijven die de baan willen gebruiken om te testen en te ontwikkelen. Dit wordt door de markt herkend.

Zo is Aeronextlife gevestigd op de Technology Base. Het bedrijf biedt een nieuwe en complete oplossing voor toestellen die aan het einde van de economische levensduur zijn, niet van de technische levensduur. Door middel van een deskundig demontage en ontmantelingsproces, kan de vlooteigenaar de componenten hergebruiken en vliegtuigmaterialen upcyclen. De Technology Base trekt met de vliegfaciliteiten ook bedrijven die willen opleiden en oefenen.

Voor het internationaal georiënteerde bedrijfsleven in Twente is bereikbaarheid van groot belang. Directe verbindingen vanuit Twente, via een air taxi/charter of private jet levert tijdwinst en effectiviteit voor bedrijven op. De chartermaatschappijen ASL, BBJet Aviation en Exxaero vliegen met zakenvliegtuigen op Twente Airport. Naast zakelijk vliegverkeer wordt op Twente Airport een vliegopleiding gevestigd en wordt er ook recreatief gevlogen door de leden van de Vliegclub Twenthe en de Twentsche Zweefvliegclub



TWENTE AIRPORT



EVENEMENTEN- TERREIN

WAAR TECHNIEK EN
INNOVATIE ZICH THUIS
VOELEN



De centrale ligging tussen Randstad en Ruhr maakt de voormalige vliegbasis de vanzelfsprekende plek voor (inter)nationale evenementen en demonstraties. De familie Van Eck is eigenaar van het bijzondere evenemententerrein op de vliegbasis. Ze organiseren er grote en kleine evenementen voor een breed publiek. Hiervoor is Shelter B527 aan de Strip, de voormalige taxibaan voor F16's, omgebouwd. Veel verschillende bedrijven organiseren hier speciale bijeenkomsten, presentaties, feesten en diners. Zo gebruikte een financiële instelling de shelter B527 en het terrein voor een gewaagd en spraakmakend event met fysieke en intellectuele teambuilding activiteiten, zoals dat alleen op een dergelijke locatie kan. Het

Solar Team presenteerde er tijdens het Out of the Box festival haar nieuwe zonneauto; de Red One. En Ford organiseerde een trainingsevent voor de verkopers van Ford Nederland. Tijdens deze dag presenteerden ze ook diverse nieuwe modellen in en rondom de ruige bunkers van het bunkerpark.

Kortom, het terrein rondom de voormalige verkeerstoren, de F16 shelters en Hangar 11 leent zich goed voor grote zakelijke- en publieksevenementen. De historische gebouwen en de natuurlijke omgeving maken de locatie bijzonder en onderscheidend.



DE LANDGOEDEREN VAN TWENTTE

Hof Espelo, de Lonnekerberg en de landgoederen zijn weer ruimtelijk en landschappelijk met elkaar verbonden. De opgetrokken hekken worden afgebroken. Hierdoor kunnen mens en dier vrijelijk bewegen, genieten en gebruik maken van de natuur.





DE OUDE MILITAIRE OBJECTEN NEMEN ALS STILLE GETUIGEN VAN DE GESCHIEDENIS DE BEZOEKER MEE OP EEN REIS DOOR DE TIJD.

KUNSTMET

PROJEKT



Doppler



Parallax

Meerdere kunstenaars hebben nieuwe bestemmingen aan de objecten gegeven. Zo heeft Paul de Kort de voormalige brandstoftanks omgevormd tot vogel uitkijkpunt. Door ze af te snijden en open te werken, liggen ze nu als twee reusachtige ogen in het landschap. Afhankelijk van de plek waar je staat biedt het uitkijkpunt boeiende perspectiefwisselingen op het omliggende landschap.

En een hangar, het Doppler gebouw, waar ooit vliegtuigmotoren werden getest is bijna volledig ontmanteld. Bezoekers kunnen er nu in het stalenkarkas vliegtuigen, natuurgeluiden, en verhalen over het verleden horen.

De komende periode wordt de oude Gefechtsstand, het Duitse commandocentrum dat aan het einde van de oorlog werd gebombardeerd, door het duo Michiel de Wit en Filip Jonker getransformeerd tot een kunstwerk in aanvulling op de beleving van de natuur. Het duo heeft gezocht naar een eigentijdse sfeer, daarbij hebben ze gebruik gemaakt van de onderliggende structuur. Het ontwerp bouwt door op de aanwezige lijnen en patronen in de Gefechtsstand.



Clifton Buitink

Gefechtsstand

LANDSCHAPS- KUNST **met** **een FUNCTIE**

Ook is er landschapskunst met een functie gecreëerd. De Korte baan is opgenomen in het landschap. Het beton is opgedeeld en verbrokken. De grote stukken beton nemen de gedachten van de bezoeker mee naar een voorbijgaande tijd, naar een periode die er ooit was en niet meer terugkomt. Tegelijkertijd hebben de brokken een belangrijke functie, want ze laten het water door van de nieuwe beken die hier samenkomen, teruggebracht in hun oorspronkelijke waterloop van de Lonnekerberg naar Hof Espelo. Ook ligt er een snoer van poelen voor de poelkikker, de kamsalamander en het heideblauwtje. Dit geeft het terrein een bijzondere uitstraling, een geheel eigen beleving van een uniek gebied.



ONVERVREEMDBAAR HERKENBAAR

De openheid en de aanwezige zichtlijnen zijn uniek en onvervreemdbaar herkenbaar als onderdeel van de voormalige vliegbasis. Een enorm gebied met bloemrijke schrale graslanden en heideterreintjes. Een gebied waar zeldzame en beschermde soorten leven, zoals de veldleeuwerik, de graspieper en de kamsalamander. Weidsheid in combinatie met aangesloten bosstroken en gevarieerde bosranden zorgen voor wisselende perspectieven. Verrassing en verbeelding gaan er hand in hand. En het is door z'n samenstelling een uiterst geschikt leefgebied voor geelgors, kneu, levendbarende hagedis en de kleine ijsvogelvlinder. De aanwezige bunkers zijn overwinterplaatsen voor vele vleermuizen.

FLIEGERHORST ROUTE

Voor de bezoekers is een bijzondere route uitgezet; de Fliegerhorst route. Hierdoor is het gebied te voet en op de fiets verkennen. De route leidt je als vanzelf langs de verschillende landgoederen, op de Lonnekerberg en door Hof Espelo. Ook zijn er aparte routes voor mountainbikers en ruiters uitgezet. Kortom, voor iedere recreant een passend aanbod.

De Technology Base onderscheidt zich qua opzet en inrichting van vrijwel alle reguliere locaties omdat het gebied ruig en ongepolijst is. Een gebied met een eigen smoel die bij velen tot de verbeelding spreekt. De aanwezige hangars, shelters, taxibanen en de startbaan werken uitnodigend op ondernemers die willen uitproberen en vernieuwen. Het is door de afgeschermdde omgeving ook de ideale plek om mensen op te leiden en te trainen. En een unieke setting om presentaties en events te organiseren.

De Technology Base ligt vrijwel direct ten zuiden van de A1. De locatie ligt in het groen, te midden van de steden Enschede, Hengelo en Oldenzaal.

RUIG EN ONGEPOLIJST



www.technologybase.nl

Projectbureau Technology Base

Zuidkampweg 31
7524 NB Enschede (NL)

T +31 (0)53 480 00 90

E business@technologybase.nl

 [@TechnologyBaseT](https://twitter.com/TechnologyBaseT)

**BEYOND
THE IMPOSSIBLE**