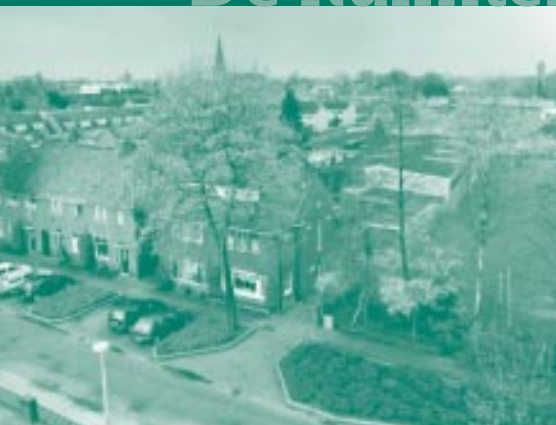


Enschede biedt ruimte voor de toekomst

Vastgesteld 2001

De Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie voor de langere termijn





Enschede biedt ruimte voor de toekomst

Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie tot 2015 met een doorkijk tot 2030

Vastgesteld 2001

Tweede, herziene druk



Inhoud

- Inleiding 3

- 1 Enschede biedt ruimte voor de toekomst 5
 - Kiezen voor kwaliteit vraagt om een lange termijn visie 5
 - Koers uitzetten 5
 - Enschede in regionaal en (inter-)nationaal verband 6

- 2 De koers nader uitgewerkt 9
 - De ruimtevraag: kiezen is noodzakelijk 9
 - Veel aandacht voor het bestaande stedelijk gebied 9
 - Sturing en zonering van stedelijke processen 11
 - Nieuwe benadering van het landschap 12

- 3 Enschede complete stad 15
 - Kwaliteiten van stad en landschap 15
 - Groene woonstad 16
 - Kaart 1 · Ruimtelijke kwaliteit 17
 - Moderne werk- en voorzieningenstad 20
 - Kaart 2 · Wonen 21
 - Bereikbare stad 24
 - Kaart 3 · Werken en voorzieningen 25
 - Kaart 4 · Infrastructuur 27
 - Toelichting bij de plankaart 28
 - Kaart 5 · Plankaart Enschede 2015–2030 29

- Bijlage 1 · Kenmerken van stad en landschap 35
- Bijlage 2 · Ruimtebehoefte en capaciteit 37
- Bijlage 3 · Motivering Usseleres 40

Inleiding

Voor u ligt de Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie voor Enschede. Deze visie is totstandgekomen in de periode 1998–2001. Zeer velen, zowel van binnen de Enschedese samenleving als van daarbuiten, hebben daaraan bijdragen geleverd: burgers, belangengroepen, instellingen, bedrijven en (semi-)overheden. Het voortouw was in handen van de Gemeente Enschede, daarin in allerlei opzichten bijgestaan door externe deskundigheid.

De Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie is in juli 2001 door de Enschedese Gemeenteraad vastgesteld, met uitzondering van de benoeming van de Usseleres (noordelijk deel) tot modern gemengd bedrijventerrein. Daartoe heeft de Raad in november 2001 definitief besloten, gezien de resultaten van het daarover gehouden referendum.

Nadat in september 2000 de concept-versie van de Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie was uitgebracht heeft de formele inspraak plaatsgevonden. Ook bij deze formele inspraak hebben velen zich betrokken getoond. Algemeen was de zorg voor het behoud van de groene waarden van het buitengebied en de weerstand tegen de verdere verstedelijking daarvan.

Naar aanleiding van de inspraak heeft de Raad besloten tot een aantal aanpassingen van de concept-versie. Al deze aanpassingen zijn opgenomen in de voorliggende definitieve versie. De meeste aanpassingen komen tegemoet aan de bovenbedoelde zorg, die in de Raad breed wordt gedeeld.

Maar de Raad is verder gegaan en heeft op 3 juli 2001 de volgende motie aangenomen:

“Bij het vaststellen van de Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie en de Ontwikkelingsvisie Buitengebied zijn de gebieden die voor toekomstige verstedelijking in aanmerking komen als zodanig weergegeven. Alle genoemde uitbreidingsplannen vormen tot 2030 de bebouwingsgrens. Die mag niet overschreden worden; toekomstige verstedelijking dient binnen deze grens plaats te vinden. De overige gebieden zullen als groen gebieden gevrijwaard blijven van verstedelijking.”

De Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie zal de komende jaren nader worden uitgewerkt. Daarbij zal vooral worden ingegaan op de gewenste ruimtelijke kwaliteit en ruimtelijk-functionele samenhang van de stedenbouwkundige hoofdstructuur van Enschede.

De visie en de nadere uitwerking zijn uitgangspunt bij het opstellen van wijkvisies, ruimtelijke randvoorwaarden voor projecten, bestemmingsplannen en beeldkwaliteitsplannen.

Kiezen voor kwaliteit vraagt om een lange termijn visie

De gemeente Enschede is de afgelopen decennia ingrijpend van gedaante veranderd en de stad heeft haar invloedssfeer sterk uitgebreid. Nieuwe bedrijven, woonwijken, voorzieningen (winkels, scholen etc.) en wegen leggen steeds meer beslag op de beschikbare ruimte.

De voortgaande groei en de gewijzigde verhoudingen tussen overheid en private sector dragen bij aan de versnelling van de ruimtelijke ontwikkeling. Bijzondere aandacht voor kwaliteit en samenhang in die ontwikkeling — en harmonie met bestaande onmisbare structuren en processen — is steeds meer noodzakelijk. Daarbij moet vooral ook gedacht worden aan de relatie tussen de stad en het omringende landschap.

Deze Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie, met daarin met name aandacht voor de stedelijke ontwikkeling, sluit nauw aan op de *Ontwikkelingsvisie Buitengebied*, waarin de toekomstvisie op de landelijke functies centraal staat.

De Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie sluit ook nauw aan bij de *Toekomstvisie Enschede 2010*, met daarin het integrale programma voor de economische, fysieke en sociale structuurversterking van de stad. Op basis van de *Toekomstvisie 2010* is in december 1999 met het Rijk het *Maatwerkconvenant Grote stedenbeleid* afgesloten en met de Provincie het *Provinciale convenant*.

Koers uitzetten

De ruimtelijke ontwikkelingsvisie heeft **drie hoofddoelstellingen**:

- **Scheefheid bestrijden** In de eerste plaats het ombuigen van

de huidige scheefheid in de bevolkingssamenstelling: het verminderen van de sterke ondervertegenwoordiging van hoge inkomensgroepen. Hogere inkomensgroepen en hoogwaardige bedrijvigheid kunnen worden behouden en aangetrokken door kwalitatief goede woon- en werkmilieus, een geschikt voorzieningenniveau, een mooie stad met een heldere structuur in een landschap van hoge kwaliteit.

- **Versterken kernkwaliteiten** Ten tweede het versterken van de kernkwaliteiten van de stad, die in hun onderlinge samenhang Enschede tot een unieke en aantrekkelijke stad maken:

- de groene woon- en leefomgeving: Enschede '**Groene woonstad**,'
- de werkfunctie in dienstverlenende en kennis-intensieve bedrijvigheid en topinstituten: Enschede '**Moderne werkstad**,'
- de vele centrumfuncties in de Euregio, o.a. op het gebied van onderwijs, zorg, toerisme en cultuur: Enschede '**Euregionale voorzieningenstad**.'

- **Waarborgen van duurzaamheid** De derde doelstelling is het waarborgen van een duurzame ruimtelijke ontwikkeling. Dat wil zeggen verantwoord omgaan met ruimtegebruik, ruimtelijke structuur en kwaliteit, cultuurhistorie, natuur, landschap en waterstromen. Concreter betekent dit:

- Dat in de toekomst een heel belangrijk accent ligt op inbreiding en herstructurering van bestaand stedelijk gebied en het bevorderen van het gebruik van fiets en openbaar vervoer. Uitbreiding vindt alleen plaats voor zover de bestaande stad onvoldoende ruimte biedt, de uitbreiding bijdraagt aan de con-

currentiekracht van Enschede en valt te verweven met de kwaliteiten van het groene buitengebied.

- Het behouden, c.q. vernieuwen van de hoofd-elementen van de stedelijke structuur. Tot die hoofdelementen behoren: de binnenstad, de spoorzone (het station e.o.), de stadsentrees, de singels en de radialen, de Stadsdreef (Hengelosestraat-Boulevard-Gronausestraat), het Twentekanaal / de haven en de groene wiggen en parken.
- Het goed beheeren van de basale stromen van oppervlaktewater en grondwater. Daarbij moet vooral gedacht worden aan de nog bestaande beeksystemen rondom de stad, die basis zijn voor natuur en landschap.

Een duurzame ruimtelijke ontwikkeling betekent vooral zorgvuldige keuzeprocessen, waarin alle betrokkenen hun inbreng kunnen hebben.

Enschede in regionaal en (inter-)nationaal verband

De Netwerkstad Twente

Met het begrip 'Netwerkstad Twente' wordt de ruimtelijk-functionele en complementaire samenhang tussen Enschede, Hengelo en Almelo aangeduid. De Netwerkstad Twente is een stedelijke regio met een samenstel van stedelijke centra en knooppunten,

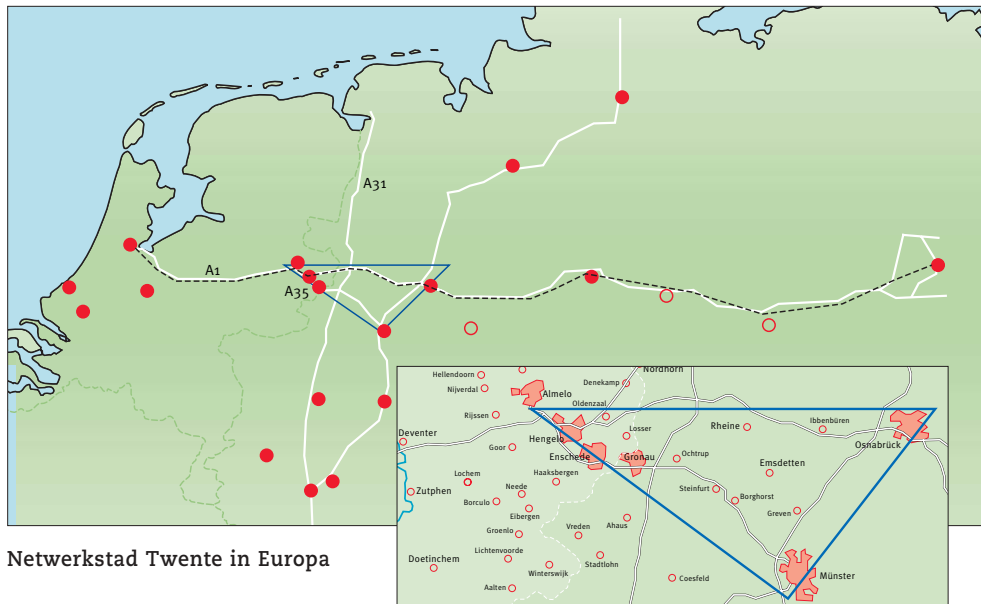


Netwerkstad Twente, met Agglolijn

één woningmarkt, één arbeidsmarkt en één geïntegreerd regionaal vervoersysteem.

De Netwerkstad Twente als onderdeel van grotere netwerken

De Netwerkstad Twente vormt samen met Münster en Osnabrück de Städtedreieck. De Netwerkstad ligt aan belangrijke infrastructuur die deel uitmaakt van een Europese west-oost-corridor: de A1 en A35 en de spoorverbindingen Amsterdam-Berlijn en netwerkstad Twente-Münster-Dortmund (vanaf 2001). De netwerkstad heeft een intermediaire positie bij uitstek ten opzichte van de Randstad en de assen Hannover-Berlijn en Noordduitse havens-Ruhrgebied. Ook de aansluiting op het nationale vaar-



Netwerkstad Twente in Europa

wegennet, op het luchtvaartnet en op de digitale infrastructuur zijn erg belangrijk.

Belangrijke ambities van de Netwerkstad Twente zijn:

■ **Opvangfunctie bevolkingsgroei regio** Het landelijk gebied vrijwaren van verdere verstedelijking, ondermeer door realisatie van hoogwaardige woonmilieus als goed alternatief voor het suburban wonen.

■ **Efficiënte benutting ruimte** De stedelijke ruimte intensief benutten, met een gradatie van meer ruimte-intensieve functies in het zuid-oostelijk deel naar meer ruimte-extensieve in het noord-westen (incl. een regionaal bedrijventerrein voor groot-schalige bedrijven).

■ **Duurzame ruimtelijke opbouw en inrichting** De stedelijke bebouwing afwisselen met groene buffers/ecologische verbindingzones. De stadsranden dragen bij aan een contrastrijke verwevenheid tussen bebouwing en landschap. Prioriteit aan claims vanuit de waterhuishouding.

■ **Hoogwaardige voorzieningenstructuur** Op grond van aanwezige sterkten in de steden regionale/landsdelige functies vestigen, die complementair een hoogwaardige structuur vormen.

■ **Hoogwaardig openbaar vervoer** Op de as van de Netwerkstad als eindbeeld een snelle light rail verbinding realiseren, de Agglo-raillijn. De korte termijn strategie is gericht op realisatie van doorstroom assen voor de bus en verbetering van de treinverbinding op de as.

- **Optimale positie in verkeer- en vervoernetwerk** Het realiseren van een uitgebouwde A1, de snelwegdriehoek A1-A35-A31, een HST-(spoor-)verbinding Amsterdam-Berlijn, shuttle (spoor-)verbindingen met Gronau-Münster, de Netwerkstad Arnhem-Nijmegen en Zwolle, capaciteitsvergroting van het Twentekanaal en doortrekking naar het Mittellandkanaal, een Enschede Airport Twente voor zakelijk verkeer.
- **Vooraanstaande positie in netwerk ICT (informatie- en communicatietechnologie)** Het uitbouwen van de ICT-positie op basis van de belangrijke clustering van vooraanstaande kennisinstituten (o.a. Universiteit Twente) en bedrijven in Enschede.
- **Behoud en versterking industriële-, kennis- en dienstennetwerk** Het ondersteunen van het industriële-, kennis- en dienstennetwerk en de synergie daarvan met de ICT.

De koers nader uitgewerkt

De drie hoofddoelstellingen voor de lange termijn zijn nader uitgewerkt en geconcretiseerd in een aantal bouwstenen voor de ruimtelijke ontwikkelingsvisie. Deze bouwstenen geven richting aan belangrijke keuzes.

De ruimtevraag; kiezen is noodzakelijk

Ruimte is een schaars goed. Tegelijkertijd neemt het individueel ruimtegebruik almaar toe. Wonen, werken, recreëren en mobiliteit doen elk een beroep op de schaarse ruimte. Ook natuur, landschap en water doen een beroep op de schaarse ruimte. Enschede is zuinig op zijn ruimte. In het belang van een blijvend aangenaam en hoog gewaardeerd woon-, werk- en leefklimaat is het noodzakelijk zorgvuldige afwegingen te maken. Enschede wil niet zondermeer aan elke ruimtevraag tegemoet komen.

Veel aandacht voor het bestaande stedelijk gebied

In de na-oorlogse periode heeft de nadruk sterk gelegen op uitbreiding van de stad. Het waardevolle landschap rondom Enschede heeft veel terrein prijs moeten geven.

Na het sluiten van de textiel fabrieken is een massale herinvulling van voormalige textiellocaties en een omvangrijke stadsvernieuwingsoperatie op gang gekomen. Ook nu nog wordt er hard gewerkt aan de realisering van plannen op voormalige fabrieksterreinen; delen van het Wederopbouwgebied-Roombeek zijn hiervan een goed voorbeeld. Inmiddels wordt het centrumgebied aangepakt, zoals al te zien is rondom het station en zoals dat gestalte krijgt bij o.a. het Van Heekplein.

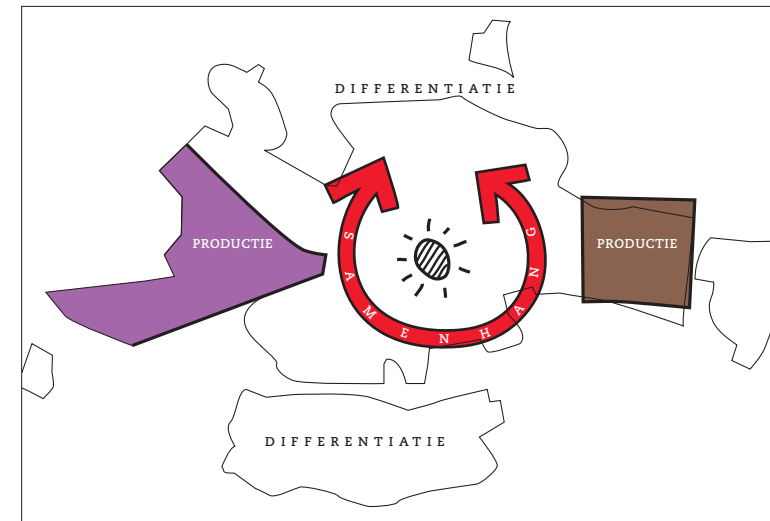
Voor de toekomst moet het vizier vooral worden gericht op ver-

sterking en herinrichting (herstructurering) van het bestaande stedelijk gebied. Zowel in het Binnensingelgebied als in een aantal wijken daarbuiten zullen ingrijpende veranderingen plaats vinden, om Enschede als woon- en werkstad aantrekkelijk te houden.

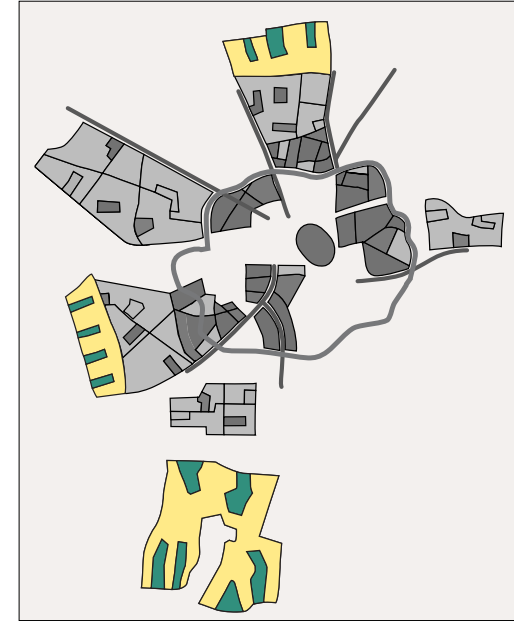
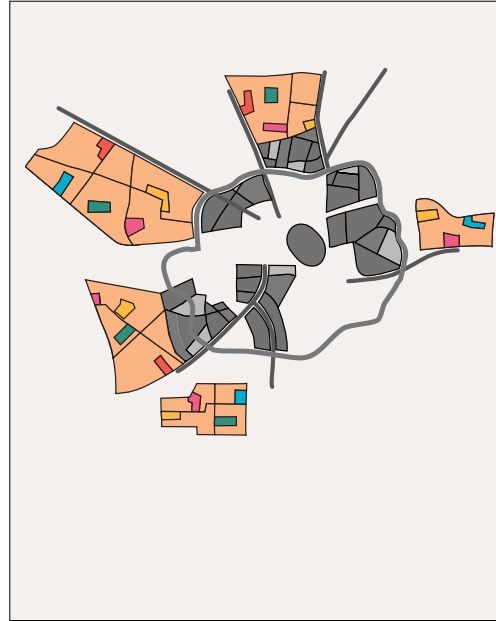
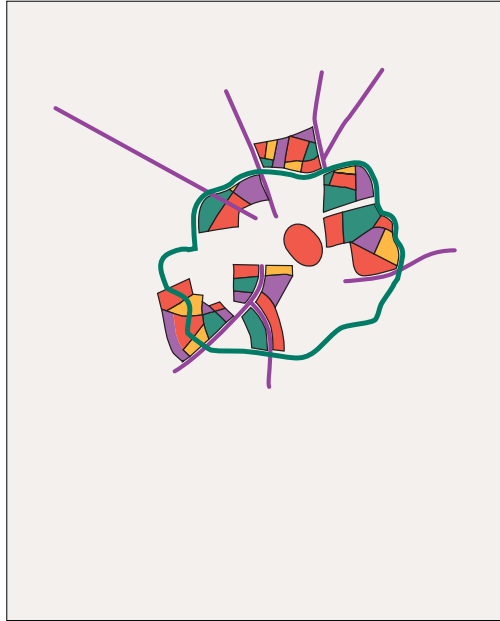
Vanuit dit perspectief moeten toekomstige ontwikkelingen zoveel mogelijk in de bestaande stad worden gerealiseerd.

De volgende uitgangspunten staan daarbij centraal:

- **Meer differentiatie** Enschede ontwikkelt zich in de richting van een meer gedifferentieerde, pluriforme samenleving. Dit vraagt om woon- en werkmilieus en voorzieningen die daarop zijn afgestemd. Dit betekent dat Enschede zich op de langere ter-



Inzet van de RO-visie



De drie gordels — Binnensingelgebied, vooroorlogse- en naoorlogse wijken

mijn moet ontwikkelen tot een stad met méér schakering, met méér onderlinge contrasten, passend binnen de ruimtelijke opbouw van de stad.

Het bestaande stedelijk gebied kent globaal drie ringen of gordels: het Binnensingelgebied, de voornamelijk vooroorlogse stadsdelen en de naoorlogse stadsdelen. Kenmerkend voor Enschede zijn de tuindorpen en -buurten die door de hele stad verspreid voorkomen. Iedere ring heeft zijn eigen karakter en profiel. In de toe-

komst zullen deze door selectieve ingrepen nog meer worden aangescherpt en verrijkt.

In het Binnensingelgebied ligt het accent op herstructurering (met name van vrijgekomen fabrieks- en bedrijfsterreinen). Door verdichting en toevoeging van nieuwe functies zal het gebied worden getransformeerd in een intensief veelkleurig stedelijk veld.

De vooroorlogse stadsdelen zullen worden verbeterd (upgrading).

Hier is — naast enkele ingrijpende transformaties — vooral op de plek afgestemd maatwerk noodzakelijk. De energie wordt gestoken in selectieve verbetering en differentiatie van de woningvoorraad en in herinrichting van de openbare ruimte, waarbij de eigen identiteit van de afzonderlijke wijken en buurten wordt versterkt.

In de na oorlogse stadsdelen zal op grotere schaal moeten worden ingegrepen. Door verbetering en vervanging van gehele woningcomplexen zal de eenvormigheid die deze stadsdelen kenmerkt worden doorbroken. Het zal nu eens leiden tot verdichting, dan weer tot verdunning van de bebouwing.

■ **Strategisch sturen op de juiste schaal** Het stedelijk gebied raakt voller en voller, er spelen steeds meer belangen, de locaties zijn kleiner en de opgaven worden ingewikkelder. Het gaat niet zozeer om de productie en toevoeging van grote aantallen (meer woningen, vierkante meters bedrijfsvloeroppervlakte, etc.) op zichzelf, maar om selectieve en gerichte verdeling van programma's over de stad en toedeling aan de stadsdelen. Het gaat hierbij om een samenhangend ruimtelijk beleid dat rekening houdt met specifiek aanwezige kwaliteiten en lokale omstandigheden. Vaak betekent dat maatwerk. Daarbij dient een zekere mate van evenwicht tussen de stadsdelen niet uit het oog te worden verloren (ze vullen elkaar aan, maar het zijn geen monoculturen) en dient menging van verschillende functies (zoals van wonen en werken) te worden nagestreefd.

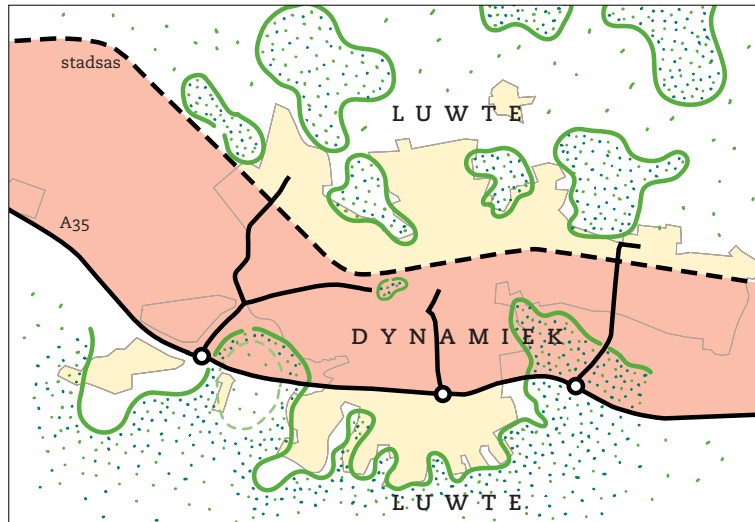
■ **Beperkte uitbreiding onder voorwaarden** De capaciteit van het bestaande stedelijk weefsel is te beperkt om alle noodzakelij-

ke programma-onderdelen te realiseren. Ten eerste passen niet alle woon- en werkmilieus binnen de stad. Sommige vormen van wonen en werken vragen nu eenmaal om een landschappelijke setting die de stad niet kán bieden. Ten tweede is de vraag naar ruimte zo groot, dat — zelfs met maximale benutting van de beschikbare ruimte in de stad — niet aan de behoefte aan woon- en werkgebieden tegemoet kan worden gekomen.

Dat betekent, dat ook in de toekomst uitbreiding van de stedelijke invloedssfeer nodig zal zijn. Dit vraagt om weloverwogen keuzes en zorgvuldige inpassing van nieuwe woon- en werkmilieus in het landschap. Uitbreiding kan daarbij ook een verbeteringsproces op gang brengen in de bestaande stad. Gericht aanbod buiten de stad zal in de bestaande stad een proces van doorstroming op gang brengen. De vrijgekomen grond kan dan weer worden benut voor woon- en/of werkbestemmingen die op hun beurt bijdragen aan verbetering van de kwaliteit van de stad als geheel.

Sturing en zonerings van stedelijke processen

De ruimtelijke ontwikkeling van Enschede drijft de komende decennia op verschillende (stedelijke) processen. Sommige daarvan hebben een grote dynamiek, en zijn onderhevig aan snelle, ingrijpende veranderingen (zoals in het Binnensingelgebied). Andere processen kennen juist een geringe tot zeer geringe dynamiek (zoals in delen van het groene buitengebied). Zowel de groot-schalige wereld van bedrijfsterrinen langs transportassen als de trage wereld van suburbane woonmilieus, behoedzaam verweven



Dynamiek van de bandstad

met het landschap, behoren tot de ruimtelijke structuur van Enschede. Het komt erop aan de processen in goede banen te leiden. Door ordening van de ruimtelijke neerslag van deze stedelijke processen kan meerwaarde ontstaan. Ruimtelijke en economische ontwikkelingen veroorzaken hogere mobiliteit en mobiliteit is nodig om ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk te maken. Beheersing van de mobiliteit is noodzakelijk om de negatieve effecten op de leefbaarheid te minimaliseren. Wonen en werken mogen dus niet te sterk gescheiden worden, de stad moet compact blijven en verkeersintensieve functies moeten optimaal bereikbaar zijn.

Bij het ruimtelijk beleid worden in totaal drie zones onderscheiden. Om te beginnen een zone globaal gelegen tussen de snelweg A35, met de daarbij behorende aftakkingen in de richting van het stedelijk gebied, en de stadsas Hengelosestraat/Gronausestraat. Deze zone is zeer geschikt voor bestaande en nieuwe bedrijven die aangewezen zijn op goede verbindingen en voor bedrijven die bijdragen aan de rol die Enschede speelt als dienstestad en cultureel centrum in het Euregionale verzorgingsgebied. Ten noorden en ten zuiden hiervan strekken zich twee zones uit, die in de komende decennia in het teken zullen staan van aanzienlijke verbetering van het woon- en leefklimaat van de stad en de kwaliteit van het landschap. Slechts incidenteel worden deze zones doorsneden door stedelijke en regionale wegen, waarlangs plaats is voor fijnmazige verweving van meer kleinschalige vormen van bedrijvigheid en voor voorzieningen op het niveau van het stadsdeel en de stad als geheel.

Nieuwe benadering van het landschap

Het landschap in en rondom Enschede is een kostbaar bezit waarop we niet zuinig genoeg kunnen zijn. Niet alleen vanwege de waarde die dit landschap in zichzelf vertegenwoordigt, maar ook vanwege de aantrekkingskracht die de fraaie omgeving uitlokt op nieuwe groepen bewoners, bedrijven en instellingen. Met het aanwezige landschap heeft de stad een sterke troef in handen om de sociale en economische structuur van de Enschedese samenleving op de lange termijn op een substantieel hoger niveau te brengen. Deze nieuwe kijk op het landschap van het

buitengebied resulteert in een gedifferentieerde aanpak op verschillende niveaus:

■ **Veiligstellen groene contramal** Het waarborgen en zonodig herstellen van belangrijke ecologische, hydrologische en recreatieve routes en relaties, het liefst gebundeld, zodat ze elkaar onderling versterken en ondersteunen. Het vrijwaren van aaneengesloten gebieden met grote landschappelijke en ecologische betekenis van bezetting met stedelijke functies (status van beschermde landschappen).

■ **Creëren stadslandschappen** Daartegenover worden gebieden aangewezen waar onder condities bepaalde vormen van stedelijke activiteit worden ingepast. In die gebieden worden stedelijke activiteiten alleen toegelaten onder gelijktijdige verbetering van de landschappelijke en ecologische waarde (groen en water).

Uitgaande van de koers voor de lange termijn voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad en de bij deze koers behorende programma's voor wonen, werken en voorzieningen, wordt op **de Plankaart** (Kaart 5, pagina 29) een beeld geschetst van de voorgestelde ruimtelijke ingrepen. Deze voorstellen worden in dit hoofdstuk per thema nader onderbouwd en toegelicht.

* zie Bijlage 1, pag. 35

Kwaliteiten van stad en landschap*

■ **De schatten van Enschede** Enschede beschikt over een aantal waardevolle ruimtelijke en stedenbouwkundige elementen, die de erfenis zijn van opeenvolgende episoden in haar geschiedenis. Één van die waardevolle schatten is het compacte centrum met zijn zeer herkenbare en sterke ovale grondvorm.

Vervolgens treffen we op iets grotere afstand van het stadshart de singels aan als een soort tweede ring rond de binnenstad. Dan zijn er de radiale wegen, die vanuit het omringende land als spaken in een wiel, rechttoe-rechtaan, naar het centrum leiden. De belangrijkste daarvan is de west-oost gerichte stadsas (Hengelosestraat-Gronausestraat) die zich ontwikkelt tot een moderne 'Stadsdreef'.

Heel bijzonder zijn de groene wiggen, uitlopers die het landschap tot diep in de stad voortzetten en ervoor zorgen dat de aanwezigheid van de natuur uit de omgeving overal in Enschede tastbaar en voelbaar is.

Verder naar buiten liggen te midden van het Twentse cultuurlandschap, her en der verspreid de landgoederen van de textielbaronnen van weleer; stille getuigen van de textielnijverheid. En

tenslotte vertegenwoordigen binnen en net buiten de singelring stadsparken en industriële monumenten een grote stedenbouwkundige en historische waarde. Tot de waardevolle elementen in stad en buitengebied horen ook de cultuurhistorische, incl. de archaeologische.

Deze schatten verdienen het om te worden gekoesterd. Niet zozeer om sentimentele redenen of uit nostalgie, maar omdat ze stuk voor stuk gegrift staan in het collectieve geheugen van de stad, omdat ze in belangrijke mate aan Enschede een eigen identiteit en een specifiek karakter verlenen waarop in de toekomst kan worden voortgebouwd.

■ Water en landschap: de natuurlijke grondvesten van

Enschede De bodemgesteldheid, de morfologie van de regio, de aard en eigenschappen van het aanwezige landschap en de waterhuishouding, die samen de natuurlijke ondergrond van Enschede uitmaken, zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Het landschap rond Enschede heeft unieke kwaliteiten.

Uniek voor Enschede is de ligging op de flanken van de stuwwal. Hierdoor heeft de stad voor Nederlandse begrippen een behoorlijk reliëf.

De stuwwal vormt bovendien de waterscheiding tussen de hydrologische systemen van Dinkel en Regge, die in belangrijke mate bepalend zijn voor de manier waarop het cultuurlandschap rondom de stad zich in de loop der tijd heeft ontwikkeld tot een gebied met een grote rijkdom aan natuurwaarden.

Deze kwaliteiten van het landschap stellen voorwaarden aan de

ruimtelijke mogelijkheden, maar bieden tegelijkertijd ook mogelijkheden voor een specifieke ontwikkeling van de stad.

Gebieden die gezien hun cultuurhistorische, natuurlijke, landschappelijke en recreatieve waarden niet voor de ontwikkeling van stedelijke functies en activiteiten in aanmerking komen zijn grofweg in drie grote landschappelijke en hydrologische eenheden aan te duiden:

1 · aan de oostzijde van Enschede de gebieden rondom het systeem van de Glanerbeek en de Elsbeek met de daar gelegen landgoederen en natuurterreinen

2 · aan de zuidzijde van Enschede de bovenlopen van het weer goeddeels natuurlijke Boekelerbeekstelsel met de daarlangs gelegen landgoederen

3 · het gebied aan de noordkant van de stad, de zone tussen Lonneker en het vliegveld, waar het beekstelsel van de Eschbeek nog grotendeels in tact is.

Te samen vormen deze drie gebieden een 'blauw-groen' raamwerk, dat kan functioneren als recreatief uitloopgebied voor de stad en als zodanig van grote waarde is.

In een aantal gevallen biedt het landschap concrete aanknopingspunten voor verbetering en ontwikkeling van de stad en het landschap: het creëren van zogenaamde **stadslandschappen**.

Stadslandschappen zijn woon- en werkmilieus in een landschappelijke omgeving. Bij een woonlandschap betreft het huizen met tuinen, villa's in het groen en kleinschalige woonvriendelijke werkfuncties, bij een werklandschap instituten en hoogwaardige bedrijvigheid. De functies worden in relatief lage dichtheden in

het landschap ingepast.

In combinatie daarmee wordt ingezet op behoud en versterking van karakteristieke onderdelen van landschap, cultuurhistorie, waterhuishouding en natuur. De toegankelijkheid van het landschap wordt sterk verbeterd. Het landschap wordt verantwoord gebruikt als aantrekkelijke vestigingsplaats voor hoogwaardige woon- en werkmilieus.

Ook de waterhuishouding kan aanleiding geven om voor bijzondere oplossingen te kiezen. Bovendien kan het water een rol spelen als beeldbepalend element in de stad(srand). Bovendien kan dit op een aantal plaatsen gecombineerd worden met de aanleg van nieuwe (natte) natuur. De plannen die op dit moment in het kader van de landinrichting zijn ontwikkeld houden ook al rekening met deze mogelijkheden.

■ **Concrete voorstellen voor verbetering van de ruimtelijke kwaliteit van Enschede** De RO-visie doet voorstellen om de schatten van stad, landschap en water te koesteren en te behouden. De visie geeft aan tot welke nieuwe ontwikkelingen deze waardevolle elementen de stad kunnen inspireren.

In **Kaart 1 · Ruimtelijke kwaliteit**, op pagina 17, is dit weergegeven.

Groene woonstad





In de Enschedese woningvoorraad zijn goedkope kleine huurwoningen, deels gestapeld, sterk oververtegenwoordigd. Deze bepalen het gezicht van verschillende wijken die in een periode

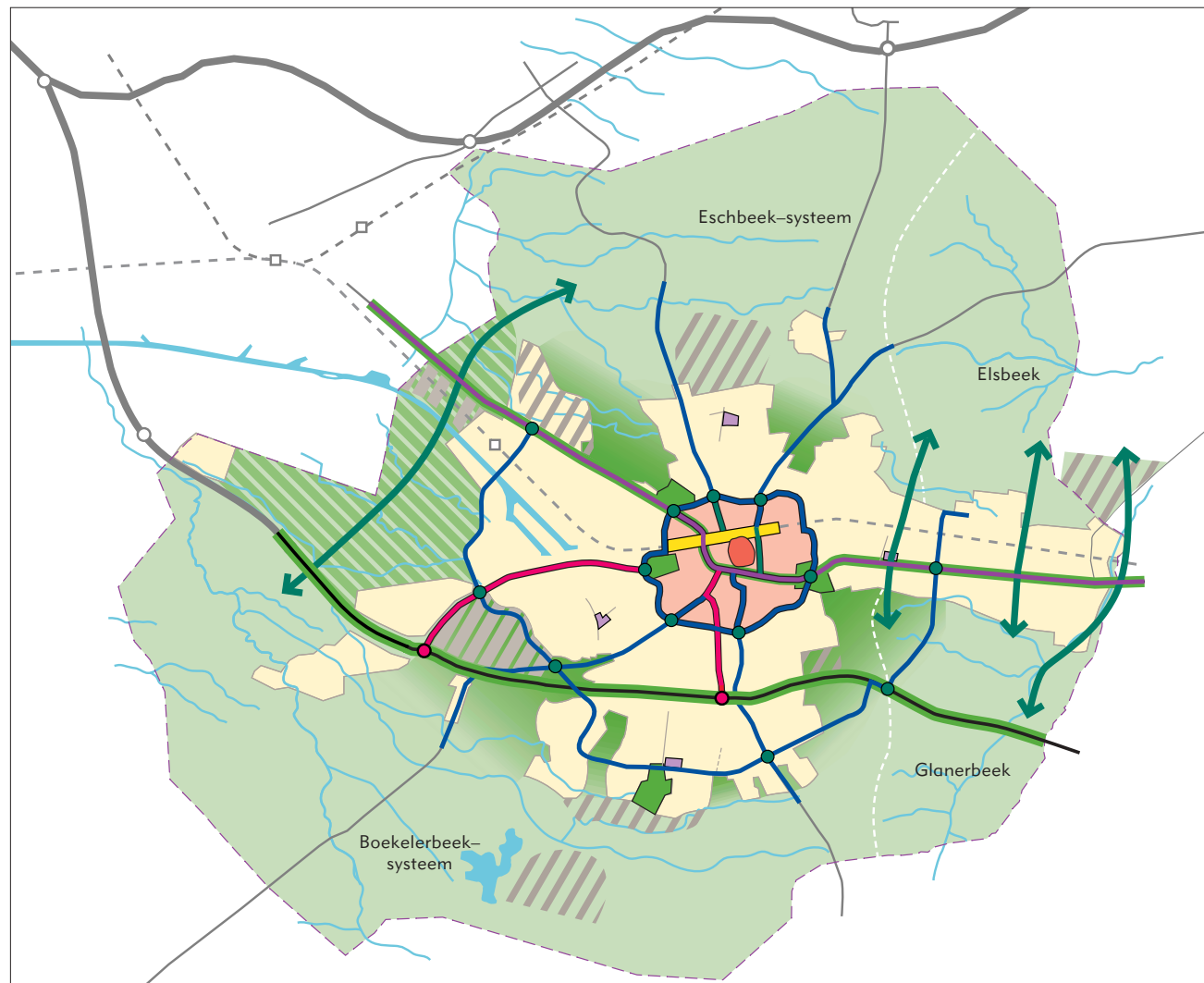
1 · Ruimtelijke kwaliteit

Stad

-  Versterken ruimtelijke kwaliteit binnenstad/Binnensingelgebied
-  Ontwikkeling spoorzone tot een samenhangend gebied met eigen kwaliteit
-  Verbetering van de kwaliteit van de stadsentrees Zuiderval en Westerval
-  Continuering en versterking van de kwaliteit van de singels, de radialen en de buitenring
-  Verbetering van het profiel van de 'Stadsdreef' (Hengelosestraat – Gronausestraat) als brede stedelijke oost-west as
-  Versterking van de kwaliteit en de presentatie van de stad langs de A35 (groene allée als beeldmerk voor Enschede)
-  Versterking van de kwaliteit van de stadsdeelcentra (o.a. inrichting openbare ruimte)
-  Versterking van ruimtelijke kenmerken van wijken en buurten, o.a. door verbetering van de ruimtelijke kwaliteit van belangrijke routes in combinatie met het project Duurzaam Veilig
-  Verdere kwaliteitsverbetering en thematisering van de stadsparken (Volkspark, Van Heekpark, Wooldrik en omgeving, Wesselerbrinkpark)
-  Nieuw stedelijk gebied (Usseleres + Miracle Planet): bij inrichting expliciet aandacht besteden aan landschappelijke kwaliteiten (incl. het bodemarchief)
-  Inpassing van woon/werkfuncties onder gelijktijdige verbetering van de landschappelijke en ecologische waarde (groen en water)

Landschap en water

-  Behoud en versterking van de gebruiksfunctie en de kwaliteiten van de groene wiggen
-  Versterken van groene functies en kwaliteiten in relatie tot de stedelijke uitloopfunctie voor Enschede en Hengelo
-  Behoud en versterking van de groene functies van het buitengebied in de drie grote landschappelijke eenheden rondom de stad
-  Realiseren van ecologische verbindingzones



van twintig jaar na de Tweede Wereldoorlog zijn gebouwd. Om de eenzijdigheid (scheefheid) van de woningvoorraad te doorbreken moet de komende jaren een breed palet van woningtypen en woonmilieus worden gerealiseerd. Deels als toevoeging aan het bestaande aanbod, deels vervanging van huurwoningen, die niet meer aan de eisen voldoen. Doel is de stad ook aantrekkelijker te maken voor mensen met midden- en hogere inkomens. Er moet niet alleen gezorgd worden voor duurdere woningen, maar ook voor meer menging in de woonmilieus (van verschillende woningtypen, van wonen en werken), voor ruimer opgezette woonbuurten en voor een goede inpassing in het landschap. De geleidelijke aanpassing van de woningvoorraad verloopt langs drie lijnen:

- sloop en nieuwbouw in de na-oorlogse wijken,
- verdichting en functie-verandering in het bestaand stedelijk gebied,
- toevoegen van woonmilieus aan de stadsrand.

In combinatie met de vernieuwing en aanvulling van de woningvoorraad zal het voorzieningenniveau in de woonwijken worden versterkt, o.a. door het opwaarderen van de stadsdeelcentra.

Naast het Wederopbouwgebied-Roombeek gebied zijn de belangrijkste locaties De Eschmarke, Blenken Koelink, Quatre-Mains, Horstlanden-Veldkamp, Diekman-west en Kotman-west.

Voor de periode 2005-2020 is het **Programma Wonen** (zie Tabel 1, pagina 19) opgesteld. Daarbij is er (conform de CBS-Primos-prognose 1998) van uitgegaan dat Enschede in 2015 155.000 inwoners

heeft. Dat betekent dat het inwonertal net als de afgelopen 20 jaar met circa 6.000 toeneemt. Volgens dit programma wordt de woningvoorraad tussen 2005 en 2020 met circa 3.750 woningen uitgebreid. Daarnaast moeten er circa 4.500 worden vervangen. Er worden dus opgeteld circa 8.250 nieuwe woningen gebouwd. Hierbij is geen rekening gehouden met de gevolgen van de vuurwerkcramp.

De in het Programma Wonen genoemde woonmilieus hebben de volgende kenmerken:

■ **Centrum-milieu** Centrum en Binnensingelgebied. Veel gestapelde bebouwing in hoge dichtheid. Dakterrassen, balkons en patio's dienen als privé-buitenruimte. Combinatie met bedrijven, kantoren en winkels komt veelvuldig voor.

■ **Stedelijk compact** Binnensingelgebied en vooroorlogse- en na-oorlogse woonwijken. Dicht bebouwd en kleinschalig. Grondgebonden (niet-gestapelde) woningen, openbaar en privé-groen komen gelijkmatig voor. Onder bepaalde voorwaarden beperkt gemengd met andere functies.

■ **Stedelijke villa's** In Binnensingelgebied en vooroorlogse woonwijken. Woningen voor de top van de markt. Grote huizen met tuinen met daarnaast openbaar groen. Plaats voor kleinschalige woonvriendelijke werkfuncties aan huis.

■ **Groene woonwijk** In na-oorlogse woonwijken. Gestapelde en grondgebonden woningen met kleine tuinen. Lagere dichtheid met veel openbaar groen rondom. Een enkele keer in combinatie met andere functies.

■ **Suburbaan wonen** In na-oorlogse woonwijken en in woon-

| woonmilieus | behoefte tot 2020 | plancapaciteit tot 2020 | programma RO-visie (saldo) | stadscentrum/ binnensingel- gebied | vooorlogse wijken | naoorlogse wijken | uitleg |
|----------------------|---------------------|-------------------------|----------------------------|--|----------------------|----------------------|---------------------|
| centrummilieu | 1000 won. 20 ha | | 1000 won. 20 ha | 1000 won. 20 ha | - | - | - |
| stedelijk compact | 1700 won. 43 ha | | 1700 won. 43 ha | 1250 won. 31 ha | | 450 won. 12 ha | - |
| stedelijke villa's | 500 won. 17 ha | | 500 won. 17 ha | 500 won. 17 ha | | - | - |
| groene woonwijken | 900 won. 25 ha | | 900 won. 25 ha | - | - | 900 won. 25 ha | - |
| suburbaan wonen | 3900 won. 195 ha | *) 1200 won. 60 ha | 2700 won. 135 ha | - | - | 450 won. 23 ha | 2250 won. 112 ha |
| villa's in het groen | 250 won. 31 ha | | 250 won. 31 ha | - | - | - | 250 won. 31 ha |
| totaal | 8250 won. 331 ha | 1200 won. 60 ha | 7050 won. 271 ha | 4550 won. 128 ha | | | 2500 won. 143 ha |

Tabel 1 · Programma Wonen 2005 – 2020

[Exclusief gevolgen vuurwerkcramp] Bruto ha. *) De Eschmarke

landschappen aan de stadsrand. Huizen met tuinen. Plaats voor kleinschalige, woonvriendelijke werkfuncties aan huis.

■ **Villa's in het groen** In woonlandschappen aan de stadsrand. Woningen voor de top van de markt in lage dichtheid in het landschap ingepast. Plaats voor kleinschalig, woonvriendelijke werkfuncties aan huis.

Voor het Programma Wonen is ca 190 ha nodig in de bestaande stad (incl. de plancapaciteit in De Eschmarke). Voor het Programma Werken en voorzieningen (zie pag. 20 en verder) is in bestaand stedelijk gebied minimaal 300 ha nodig. In totaal is er in bestaand stedelijk gebied dus minimaal 490 ha nodig. In bestaand stedelijk gebied komt in diezelfde periode ongeveer eenzelfde hoeveelheid ruimte beschikbaar. Dat betekent dat de in bestaand stedelijk gebied beschikbare ruimte optimaal wordt benut.*

* zie Bijlage 2, pag. 37

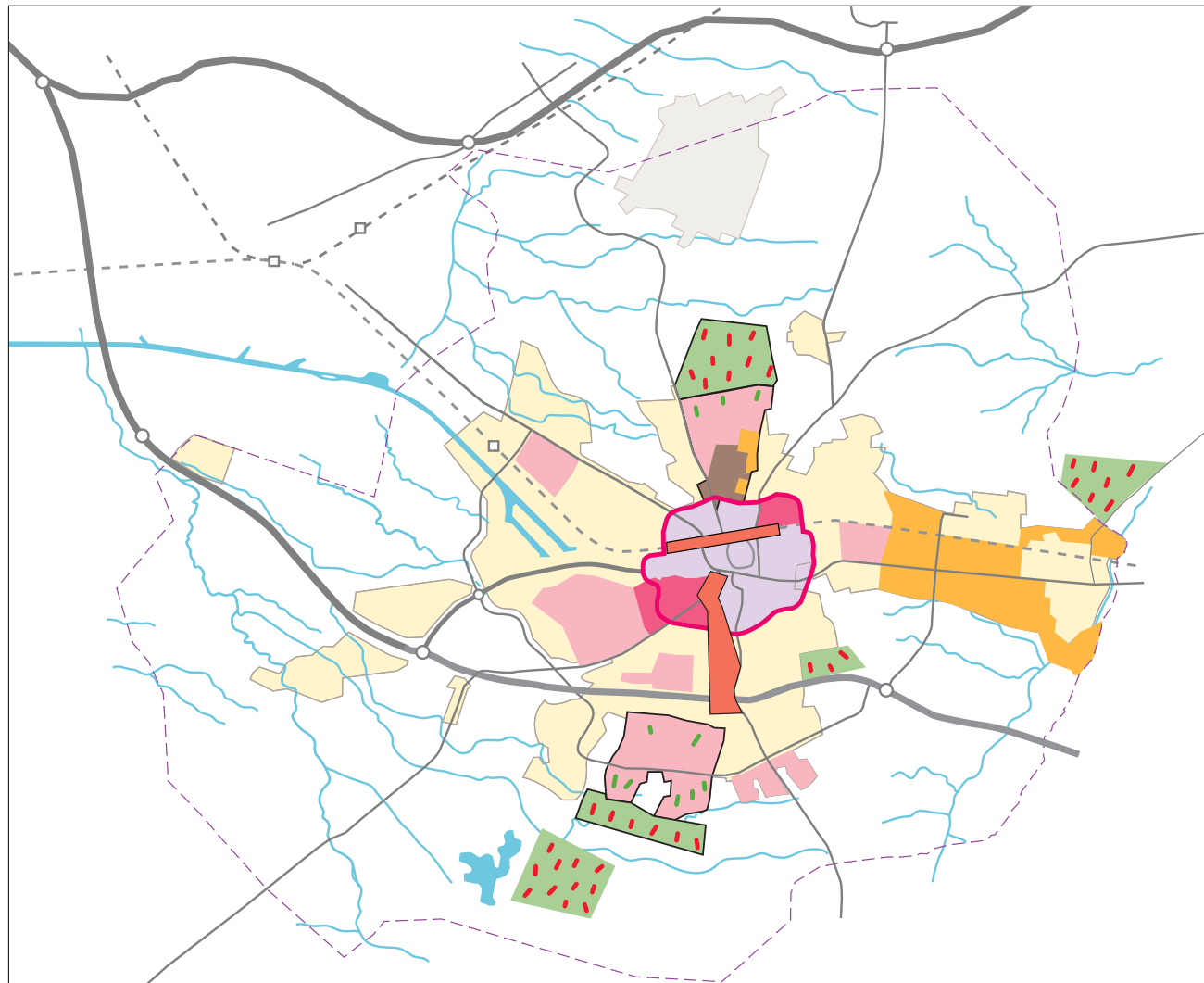
In **Kaart 2 · Wonen** (pagina 21) is aangeven waar woonfuncties zullen worden ontwikkeld en geherstructureerd. Voor wat betreft de herstructurering hebben Enschede Noord, (incl. het Wederopbouwgebied–Roombeek), Wesselerbrink, Pathmos, Laares en Horstlanden–Veldkamp prioriteit. Voor wat betreft de woonlandschappen hebben in aansluiting daarop 't Vaneker en Het Brunink eerste prioriteit.

Moderne werk- en voorzieningenstad

De Universiteit Twente heeft samen met vooraanstaande instellingen en bedrijven (o.a. in de medische sector en de onderwijssector) sterk bijgedragen aan de omschakeling van Enschede naar een moderne technologische kennisstad waarin ICT (informatie- en communicatietechnologie) een belangrijke plaats inneemt. Ingezet wordt op de verdere ontwikkeling en uitbouw van deze clustering van hoogwaardige (ICT)bedrijven en instellingen door voor dit soort bedrijven een Kennispark Twente tot stand te brengen (inclusief gerelateerde functies, waaronder wonen). De stad dient plaats te bieden aan een groeiende ruimtevrage van (commerciële) diensten en voorzieningen. Hiervoor zijn geschikte locaties voor kantoren, instituten en instellingen nodig. Deze worden met name gevonden langs delen van de Stadsdreef, de Zuiderval en in de Stationsomgeving.

Naast aandacht voor het bovenstaande dient er vooral ook aandacht te zijn voor ontwikkelingsmogelijkheden van het huidige bedrijfsleven in sectoren als industrie, bouw en handel. Voor de groei van deze breed geschakeerde activiteiten moet voldoende ruimte worden gemaakt in de bestaande stad en op bestaande en nieuwe, adequaat ingerichte bedrijventerreinen. We noemen dit de ruimteclaim van moderne gemengde bedrijventerreinen. Enschede wil verder inspelen op haar ligging in een West-oost-corridor (A1, spoorlijn) tussen de Randstad en Midden- en Noord-Europa. Daarbij hoort het realiseren van een bedrijventerrein voor hoogwaardige internationale bedrijven, gekoppeld aan de A1 en Enschede Airport Twente.

- Woongebied in ontwikkeling**
- Vinex-locaties De Eschmarke en Groot Roombeek
- Herstructurering bestaande buurten en wijken**
- Vooroorlogse woonwijken (prioritair)
 - Na-oorlogse woonwijken (prioritair)
 - Overige na-oorlogse woonwijken
 - Wederopbouwgebied-Roombeek
- Intensiveren stedelijk wonen**
- Binnensingelgebied
 - Zuiderval en spoorzone
- Woonlandschappen**
- Ontwikkeling kleinschalige suburbane woon- gebieden en villa's in het groen.
- Prioritaire locaties:
- 't Vaneker
 - Het Brunink
- Overige locaties:
- Rutbeek-oost
 - Diekman-oost
 - Glanerbrug-noord



In de gemeente is in principe geen plaats meer voor nieuwe grootschalige productie-, transport- en distributiebedrijven. Dit vanwege hun grote ruimtegebruik en de problemen bij het inpas- sen ervan in het landschap. In regionaal verband wordt onder- meer t.b.v. dit soort bedrijven concreet de ontwikkeling van een Regionaal bedrijventerrein voorbereid.

In bestaande en nieuwe woongebieden moeten meer kansen worden geboden voor (overwegend kleinschalige) wijk economie, steunend op bedrijfjes in of vlakbij huis, of in kleine bedrijfsver- zamelgebouwen.

Enschede is een verzorgend en cultureel centrum voor de hele Euregio. Het kernwinkelapparaat, de weekmarkt en de horeca spelen in dit opzicht een belangrijke rol. Datzelfde geldt voor het ruime aanbod aan medische voorzieningen en onderwijsinstellin- gen. Enschede is verder al geruime tijd een cultuurcentrum van meer dan regionaal belang, met name voor wat betreft de muziek. Voor een beleid dat erop gericht is meer draagkrachtigen aan de stad te binden is een verdere versterking van de centrum- functies onmisbaar. Belangrijk is ook de versterking van de toe- ristisch-recreatieve functie door ontwikkelingen in Boekelo en de realisering/uitbreiding van Miracle Planet.

Voor de periode 1999–2015 is het **Programma Werken en voorzie- ningen** (Tabel 2, pagina 23) opgesteld. Hierbij is nog geen rekening gehouden met de gevolgen van de vuurwerkramp. De berekende behoefte tot 2015 voor modern gemengd bedrijventerrein en Kennispark Twente is minimaal 190 ha netto (10 ha netto per jaar plus een strategische behoefte van viermaal de jaarbehoefte).

Van deze 190 ha netto komt 110 ha voor rekening van het modern gemengd bedrijventerrein en 80 ha voor rekening van het Kennispark Twente. Van de benodigde 110 ha modern gemengd bedrijventerrein is 60 ha nodig in nieuwe uitleg. Na een zeer zorgvuldige afweging is uit een aantal mogelijke opties gekozen voor het realiseren van een nieuw modern gemengd bedrijventer- rein op het noordelijk deel van de Usseleres.^o Deze ruimte dient te worden benut als strategische voorraad voor stuwende bedrij- vigheid (ca 50 ha), met een beperkt deel voor lokaal verzorgende bedrijven (max. 10 ha). De 80 ha voor Kennispark Twente moet nog in z'n geheel beschikbaar komen. Daarnaast is er behoefte aan ca 30 ha netto voor een internationaal bedrijventerrein.* In **Kaart 3 · Werken en voorzieningen** (pagina 25) zijn de locaties voor de verschillende werk- en voorzieningenfuncties opgeno- men.

^o zie Bijlage 3, pag. 40

* zie Bijlage 2, pag. 37

| werkmilieus | behoefte tot 2015 | plancapaciteit tot 2015 | programma RO-visie (saldo) | bestaand stedelijk gebied | inpassen in landschap | A1 gebonden locatie(s) |
|--|--------------------|---------------------------------|----------------------------|----------------------------------|-----------------------|------------------------|
| centrummilieus – kantoren – instit./instell. | 3,5 ha PM | 1 ha PM | 2,5 ha PM | 2,5 ha PM | | |
| mengmilieus | PM | PM | PM | PM | | |
| kleinschalige dienstverlening (kantoren) | 3,5 ha | – | 3,5 ha | 3,5 ha | | |
| grootschalige dienstverlening: – kantoren – detailhandel | 4,5 ha 21 ha | 4,5 ha 5,5 ha ⁽¹⁾ | – 15,5 ha | 15,5 ha | | |
| (PDV) recreatie: – Miracle Planet 1&2 – Evenemententerr. | 13 ha 3 ha | 7 ha (MP 1) – | 6 ha (MP2) 3 ha | 3 ha | 6 ha (MP2) | |
| modern gemengd | 170 ha (110 ha) | 45 ha ⁽²⁾ | 125 ha | 25 ha ⁽³⁾ | 100 ha (60 ha) | |
| internationaal bedrijventerrein | 45 ha (30 ha) | – | 45 ha | | | 45 ha (30 ha) |
| Kennispark Twente | 200 ha (80 ha) | – | 200 ha (80 ha) | 200 ha (80 ha) ⁽⁴⁾ | | |
| totaal | 463,5 ha | 63 ha | 400,5 ha | 249,5 ha | 106 ha | 45 ha |

Tabel 2 · Programma Werken en voorzieningen 1999 – 2015

[Exclusief gevolgen vuurwerkcramp] In bruto ha. Tussen haakjes in netto ha. ¹⁾ Getfert-West / Westerval ²⁾ Boeldershoek-west / Marssteden / Josinkes / Euregio / 'restant-voorraad'. De Grootte Plooy is buiten beschouwing gelaten, omdat deze ten goede komt aan Grolsch / Boekelo Foliën en geen uitgeefbare capaciteit betreft. ³⁾ o.a. Kop Marssteden en Reconstructie Havengebied ⁴⁾ Verdichting op en rond UT-terrein, in overleg met UT.

Bereikbare stad

In het **Mobiliteitsplan Enschede 1996–2005** (met een doorkijk naar 2015) staat het waarborgen van de bereikbaarheid door het beperken van de voortdurend groeiende binnenstedelijke automobiliteit centraal. Hiervoor dient voor binnenstedelijke verplaatsingen de fiets en het openbaar vervoer aantrekkelijker te worden gemaakt. Daardoor ontstaat voor bezoekers van buiten de stad meer ruimte op het hoofdwegennet.

Om de fiets en het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken moet het fietsrouten netwerk vervolmaakt en uitgebreid worden en dient de kwaliteit van het openbaar vervoer beter te worden.

Bij de verdere ontwikkeling van het openbaar vervoer staan centraal het Hoogwaardig Openbaar Vervoer en de Agglo-raillijn. Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) staat voor doorstroomassen voor de bus, inclusief transferia, d.w.z. overstapplaatsen naar de auto. De Agglo-raillijn staat voor verbetering/heropening van de treinverbinding Wierden–Gronau, met als eindbeeld een frequente light-railverbinding.

Een ander belangrijk item is de verbetering van de leefbaarheid in woonbuurten door het verlagen van de snelheid van het autoverkeer en het weren van sluipverkeer. In dit verband vraagt ook de groeiende verkeersdruk in het buitengebied om aandacht. Hierbij mag de bereikbaarheid van bedrijven/voorzieningen in de wijken niet uit het oog worden verloren. Dit item staat centraal in het project Duurzaam Veilig.

Enschede Noordwest

Enschede Noord en Lonneker hebben al enige jaren te maken met toenemende verkeersbelasting en oneigenlijk verkeer in de woongebieden, mede als gevolg van congestie op kruisingen richting binnenstad (Oldenzaalsestraat) en noordelijke Singel. Deze problematiek wordt als volgt opgelost:

■ **Eerste fase** De aanleg van een nieuw tracé als verbinding tussen de Weerselosestraat en de Hengelosestraat over of langs de zuid-oostzijde van het UT-terrein.

■ **Tweede fase** Voor de tweede fase zijn drie varianten benoemd voor een verbinding tussen de Weerseloseweg en de Oldenzaalsestraat. In een later stadium zal bezien worden of en zo ja welke variant als voorkeursvariant verder uitgewerkt zal worden.



Enschede West

Als gevolg van de al ingezette en voorgestelde ontwikkelingen in het gebied ten westen van Enschede (Business & Sciencepark, Miracle Planet, Josinkes, Kennispark Twente, revitalisering van het Havengebied en een modern gemengd bedrijventerrein op het noordelijk deel van de Usseleres) zal de bereikbaarheid van deze gebieden met name vanaf de A35 verbeterd moeten worden. Ook voor deze problematiek wordt onderscheid gemaakt in een eerste en een tweede fase:


■ **Eerste fase** De eerste fase betreft versterking en betere benutting van de huidige aanwezige infrastructuur door het scheiden van verkeersstromen. Dit betekent het scheiden van enerzijds het

3 · Werken en voorzieningen




Versterking en uitbreiding centrumfuncties

-  Accent op kantoren, instituten en instellingen
-  Accent op kernwinkelapparaat


Versterking stadsdeelcentra

-  Noord, Oost, Zuid en West


Verbetering en uitbreiding modern gemengde bedrijven terreinen

-  In ontwikkeling (Josinkes, Boeldershoek-west, Grootte Plooy en Euregiobedrijvenpark II)
-  Herstructurering bestaande terreinen (Havengebied en kop Westerval)
-  Uitbreidingslocatie (Usseleres en kop Marssteden)


Uitbouwen UT-terrein / B&S-park tot volwaardig Kennispark

-  Realiseren Kennispark


Versterking kleinschalige dienstverlening en detailhandel

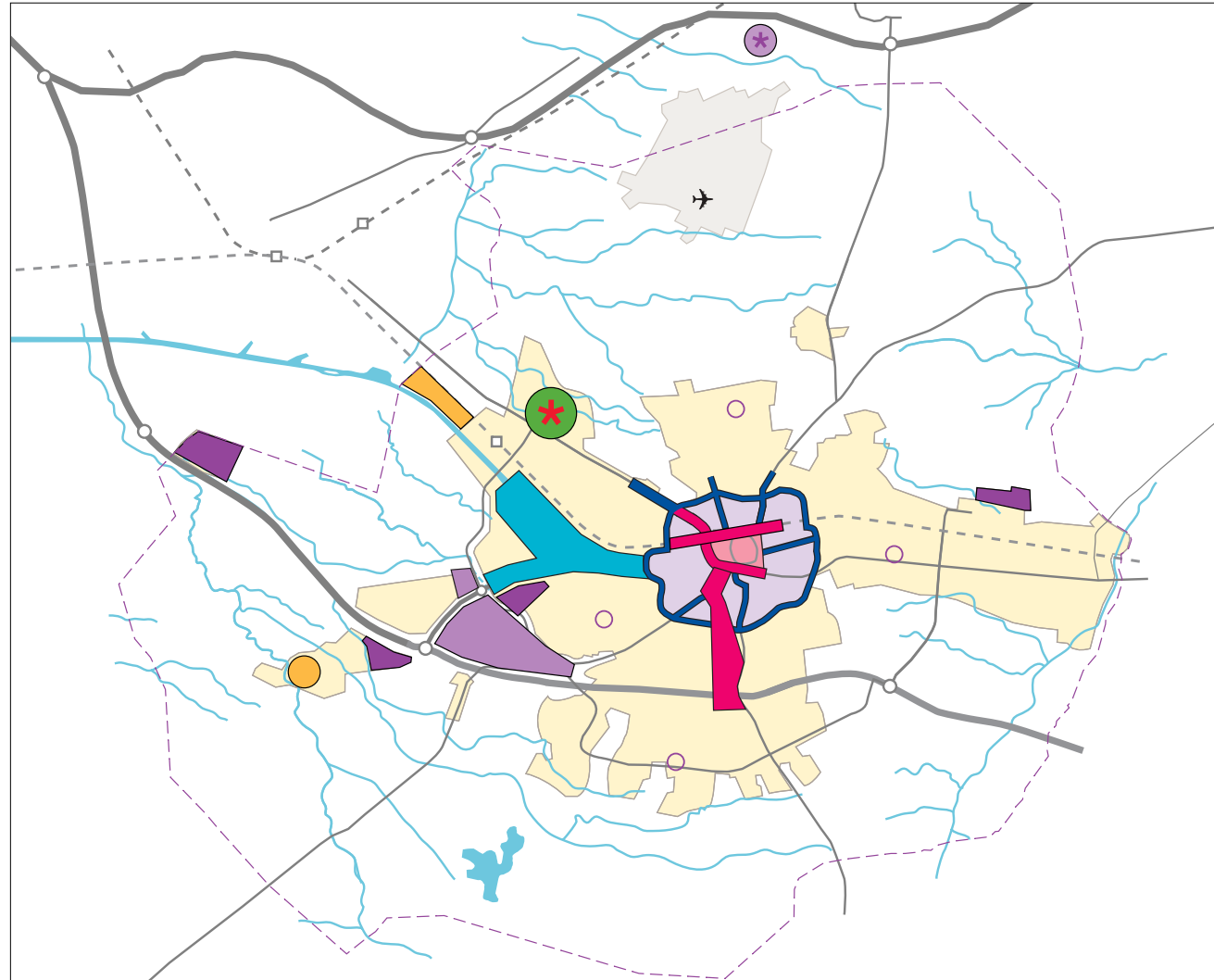
-  (incl. thematisering van de radialen en versterking hoogwaardige dienstverlening langs Hengelosestraat)

Realisering van een internationaal bedrijventerrein

-  Aanleg van een hoogwaardig internationaal bedrijventerrein (exacte locatie nader te bepalen); gekoppeld aan de realisering van een nieuwe toegang van Enschede Airport Twente vanaf de A1

Ontwikkeling/ versterking toeristisch-recreatieve voorzieningen

-  Versterking toeristisch-recreatief product Boekelo en realisering/uitbreiding Miracle Planet



verkeer met bestemming Havengebied, Miracle Planet en Arke Stadion en anderzijds de verkeersstroom richting B&S park en UT-terrein. Onderzocht wordt de mogelijkheid van een nieuwe verbinding tussen de Westerval en de H. ter Kuilestraat, in combinatie met de ontsluiting van de Josinkes. Deze nieuw aan te leggen aansluiting vormt samen met de Kanaalstraat waar de doorstroming verbeterd wordt en de Lonnekerbrugstraat-Elsbeekweg (over de tunnel van de Auke Vleerstraat) een mogelijke nieuwe route naar het Haventerrein, het Arke Stadion en Miracle Planet. Deze route kan geheel los van de bestaande route via de Auke Vleerstraat functioneren.

■ **Tweede fase** Als mogelijke oplossing voor een latere termijn zal een aantal varianten voor een eventuele westtangent nader worden onderzocht. Uitgangspunt daarbij is dat zoveel mogelijk gebruik gemaakt wordt van het bestaande tracé en dat RW35 als hoofd-infrastructuur voor verkeer richting Enschede-west wordt beschouwd.

(Boven)regionale verbindingen

Voor wat betreft de verbindingen in het kader van de (boven)-regionale stedelijke netwerken wordt verder ingezet op:





- vergroting van de capaciteit van de A1, ontvlechting met de A35 en een verdubbeling van de A35 richting Duitsland als onderdeel van een goed functionerende snelwegendriehoek A1-A35-A31,
- aanleg van de N18 als autoweg,
- een omleiding van de N18 bij Usselo naar de kruising A1-Westerval,

- aanleg van de verlengde Euregioweg,
- het herstel van de treinverbinding Enschede-Gronau-Münster,
- het uitbouwen van de internationale spoorverbinding Amsterdam-Berlijn tot HST,
- de ontwikkeling van Enschede Airport Twente als zakenvliegveld,
- in combinatie met een hoogwaardig internationaal bedrijventerrein: een directe verbinding tussen Enschede Airport Twente en de A1.


Kaart 4 · Infrastructuur op pagina 27 toont de voorstellen voor de uitbreiding van de infrastructuur.

4 · Infrastructuur




Versterking openbaar-vervoer

-  HOV-lijnen in ontwikkeling (oost, west en zuid)
-  HOV-lijn-Noord (nadere uitwerking)
-  Realisering Agglo-lijn Netwerkstad Twente (light-rail) inclusief openstelling spoorlijn naar Gronau met bijbehorende haltes
-  Realisering transferia op knooppunten van HOV/Agglolijn en invalswegen (Drienerlo, Zuiderval en Oldenzaalsestraat/A1)





Invoering Duurzaam Veilig / uitbreiding netwerk van fietspaden

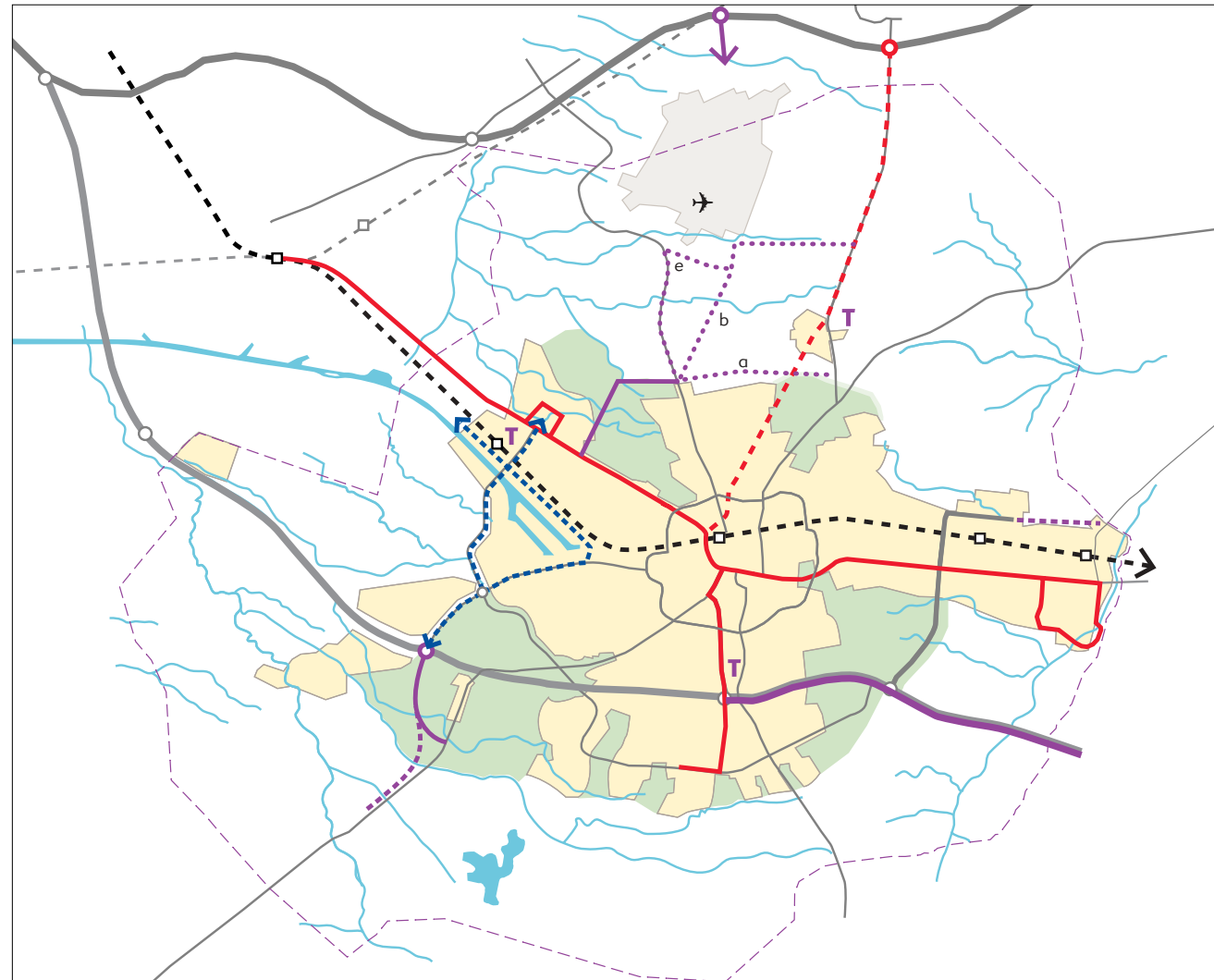
-  Verbetering van de verkeersveiligheid d.m.v. categorisering en aanpassing van het wegennet in de woonwijken.
Uitbreiding van het netwerk van fietspaden door toevoeging van ontbrekende schakels in directe en doorgaande routes

Uitbreiding/aanpassing wegennet (Enschede-noordwest)

-  Aanleg verbinding Weerseloseweg - Hengelosestraat
-  en voor de lange termijn een eventuele verbinding Weerseloseweg - Oldenzaalsestraat (3 varianten: a, b, e)
-  Verbeteren/capaciteit verhogen van de verbinding A35 - werkgebieden Enschede-west

Verbeteren (boven)regionale verbindingen

-  Verdubbeling A35
-  Aanleg N15/18 - rondweg Usselo, aanleg verlengde Euregioweg
-  Ontwikkeling Enschede Airport Twente als zaken-vliegveld
-  Nieuwe toegang voor Enschede Airport Twente, gekoppeld aan aanleg Internationaal bedrijventerrein



Toelichting bij de plankaart

1 · Belangrijke beeldbepalende gebieden, plekken en routes in de stad

Enschede wil zich ontwikkelen tot een stad met meer uitstraling, met meer ruimtelijke kwaliteit. Daarom wordt gewerkt aan verbetering van een samenhangend stelsel van beeldbepalende gebieden, plekken en routes in de stad, dat past bij de huidige ruimtelijke hoofdopzet van de stad en iets wezenlijks toevoegt aan het karakter van Enschede.

Concreet betekent dit:

■ **Verbeteren van de ruimtelijke kwaliteiten van de hoofdroutes door de stad.** Het gaat om de singels, de radialen, de Stadsdreef (Hengelosestraat–Ripperdastraat–Boulevard–Gronausestraat) en de buitenring (Auke Vleerstraat–Usselerrondweg–Broekheurnering–Zuid Esmarkerrondweg–Oostweg–Euregioweg). Deze wegen vormen herkenbare routes door de stad met elk een eigen karakter en sfeer.

Kwaliteitsverbetering heeft o.a. betrekking op wanden en randen van aanliggende bebouwing en gebieden, maar ook op de inrichting van de weg zelf (incl. kruisingen) en op het openbaar groen. Door de aanleg van het HOV-systeem wordt het bijzondere karakter van de Stadsdreef versterkt.

■ **Versterken van ruimtelijke kenmerken van de verschillende wijken en buurten.** Enschede kent globaal drie ringen of gordels met wijken en buurten die in hun ruimtelijke opbouw en verschijningsvorm verwant zijn: het Binnensingelgebied, een tweede gordel met voornamelijk vooroorlogse wijken en buurten en een derde buitenste gordel met vooral naoorlogse wijken en buurten.

Kenmerkend voor Enschede zijn de tuindorpen en –buurten die door de hele stad verspreid voorkomen. Elke gordel, maar vooral ook elke wijk en buurt heeft eigen specifieke ruimtelijke kenmerken. Bij het uitvoeren van zowel relatief beperkte als zeer omvangrijke ruimtelijke ingrepen zullen deze verschillen in karakter gerespecteerd en verder versterkt worden.

■ **Realiseren stadsentrees.** De Zuiderval en de Westerval vormen vanaf de A35 de nieuwe stadsentrees van Enschede. Langs de Westerval hebben bestaande en nieuwe werkgebieden een plek. Langs de Zuiderval die de rechtstreekse verbinding vormt tussen de A35 en de binnenstad, komen kantoren en is plaats voor stedelijke voorzieningen en verschillende vormen van stedelijk wonen. De stadsentrees krijgen elk een eigen karakter dat past bij deze functies.






■ **Versterken van de kwaliteit van de stadsdeelcentra en de stadsparken.** Zowel de stadsdeelcentra als de parken vervullen een belangrijke functie als ontmoetingsplaatsen. Voor beide geldt dat de inrichting afgestemd moet zijn op de wensen en eisen van de gebruikers. Dit betekent dat (delen van) deze parken en centra de komende jaren voorzien zullen worden van een nieuwe inrichting.

2 · De binnenstad en het Binnensingelgebied




De Enschedese binnenstad en het Binnensingelgebied zijn beeldbepalend en vragen daarom veel aandacht. Doel is het realiseren van een intensief stedelijk gebied met allerlei voorzieningen en kwalitatief hoogwaardige woon- en werkgebieden. Oude en

5 · Plankaart Enschede 2015–2030





1 · Belangrijke beeldbepalende gebieden, plekken en routes in de stad

-  Verbeteren van de ruimtelijke kwaliteiten van de hoofdroutes door de stad
-  Versterken van ruimtelijke kenmerken van de verschillende wijken en buurten
-  Realiseren stadsentrees
-  Versterken van de kwaliteit van de stadsdeelcentra
-  Versterken van de kwaliteit van de stadsparken





2 · De binnenstad en het Binnensingelgebied

-  Vernieuwen van het centrum
-  Herinrichten van stedelijke ontwikkelingszones
-  Verbeteren/herstructureren van bestaande (woon)buurten (prioritair)


3 · Bestaande woonbuurten en nieuwe woonlandschappen in de stadsrand

-  Wederopbouwgebied–Roombeek
-  Herstructureren van bestaande buurten en wijken (prioritair)
-  Realiseren van nieuwe woonlandschappen (prioritair)
-  Realiseren van nieuwe woonlandschappen




4 · Bestaande en nieuwe werkgebieden

-  Herstructureren van het Havengebied
-  Realiseren van een nieuw modern gemengd bedrijventerrein op de Usseleres en de kop van de Marssteden
-  Realiseren van een internationaal bedrijventerrein (exacte locatie nader te bepalen)
-  Realiseren/uitbreiden Miracle Planet



5 · Kennispark Twente

-  Realiseren Kennispark

6 · Infrastructuur

-  Realiseren Agglo-lijn en HOV-systeem (incl. transferia)
-  Verbeteren fietsverbindingen en invoering Duurzaam Veilig
-  Aanvullen/verbeteren infrastructuur

7 · Het landschap

-  Behouden en versterken van de gebruiksfuncties en kwaliteiten van het landschap met bijzondere aandacht voor de groene wiggen en het Tussengebied
-  Realiseren van ecologische verbindingzones



nieuwe 'typisch Enschedese' kenmerken blijven of worden opnieuw herkenbaar.

Concreet betekent dit:

■ **Vernieuwen van het centrum.** Er wordt veel geïnvesteerd in de binnenstad en omgeving (o.a. het Van Heekplein e.o., herinrichting van het Stadserf, de Stationsomgeving en het Muziekkwartier).

■ **Herinrichten van stedelijke ontwikkelingszones.** In de *Spoorzone*, het gebied langs *de Stadsdreef* en *de Zuiderval* zal de woon- en werkfunctie worden geïntensiveerd (nieuwe kantoren en woningen en extra ruimte voor bestaande en nieuwe voorzieningen). De inrichting van de openbare ruimte zal in deze gebieden worden aangepast.

■ **Verbeteren/herstructureren van bestaande (woon)buurten.** Het gaat hier in eerste instantie om de Laares en Horstlanden-Veldkamp; ook delen van andere (woon)buurten en/of terreinen zullen op kortere of langere termijn mogelijk onderhanden genomen worden. In het Binnensingelgebied worden met name stedelijke woonmilieus ontwikkeld.

3 · Bestaande woonbuurten en nieuwe woonlandschappen in de stadsrand

Er wordt in Enschede veel geïnvesteerd in bestaande woonbuurten om ook in de toekomst aan de wensen van de woonconsument te kunnen voldoen. Verouderde woningen worden opgeknapt of vervangen door nieuwe (koop)woningen.

In de wijken wordt woonvriendelijke kleinschalige bedrijvigheid

bevorderd, onder meer ambacht, dienstverlening en handel. Vanzelfsprekend is speciale aandacht voor het vuurwerkrampegebied.

De woningvraag blijft groeien. Daarom worden ook op een aantal plaatsen aan de randen van de stad nieuwe woonbuurten gebouwd, waarbij zorgvuldig zal worden omgegaan met de kwaliteiten van natuur en landschap. Het betreft het gebied ten noorden van Enschede Noord ('t Vaneker), Wesselerbrink-zuid (Het Brunink), Rutbeek-oost, Diekman-oost en Glanerbrug Noord.

Concreet betekent dit:

■ **Wederopbouw van het rampegebied.** De ruimtelijke ontwikkelingsvisie doet geen uitspraken over de manier waarop de wederopbouw gestalte zal krijgen. Hiervoor wordt een specifiek op dit gebied toegesneden aanpak ontwikkeld.

■ **Herstructureren van bestaande buurten en wijken.** Het gaat om een gefaseerde aanpak van (delen van) een aantal voor- en naoorlogse woonwijken in de stad. Prioriteit hebben Enschede Noord, Wesselerbrink en Pathmos.

Er zal ook aandacht worden besteed aan mogelijkheden om de wijkeconomie te stimuleren en aan het voorzieningenniveau in de wijken waarbij de functie van de stadsdeelcentra versterkt zal worden.

■ **Realiseren van nieuwe woonlandschappen.** Er zijn hiervoor vijf gebieden aangewezen. Er worden hier hoofdzakelijk huizen met tuinen en ook een aantal villa's in het groen gerealiseerd. De planvorming voor 't Vaneker en Het Brunink is inmiddels gestart.

4 · Bestaande en nieuwe werkgebieden

Het Enschedese bedrijfsleven heeft behoefte aan nieuwe bedrijventerreinen. Daarom worden bestaande (verouderde) bedrijventerreinen heringericht en vrijkomende plekken in de stad hergebruikt. In de stad is echter onvoldoende ruimte beschikbaar, waardoor een nieuwe locatie voor een modern gemengd bedrijventerrein nodig is. Na zorgvuldige afweging is gekozen voor de Usseleres (noordelijk deel).

Voor de langere termijn wordt gedacht aan een internationaal bedrijventerrein in de buurt van de AI en Enschede Airport Twente.

Om het buitengebied zoveel mogelijk te ontzien is voor nieuwe grootschalige productie- en transportbedrijven in principe geen plaats meer.

Concreet betekent dit:

■ **Herstructureren van het Havengebied.** Delen van het Havengebied zijn verouderd en voldoen niet meer aan de huidige eisen. Door middel van herstructurering wordt het Havengebied weer een terrein met een aantrekkelijk vestigingsklimaat. Bovendien kan in het gebied door herstructurering efficiënter met de ruimte worden omgegaan.

■ **Realiseren van een nieuw modern gemengd bedrijventerrein op de Usseleres.** Na een zeer zorgvuldige afweging is uit een aantal mogelijke opties gekozen voor het realiseren van een nieuw modern gemengd bedrijventerrein op het noordelijk deel van de Usseleres. Omdat het hier om een zeer gevoelig gebied gaat, zal bij de inrichting van dit toekomstige bedrijventerrein

expliciet aandacht worden besteed aan de landschappelijke kwaliteiten en het bodemarchief van de es. In aanvulling hierop wordt in bestaand stedelijk gebied het terrein Kop Marssteden ontwikkeld.

■ **Realiseren van een internationaal bedrijventerrein.** Het gaat hier om ruimte voor hoogwaardige internationaal opererende bedrijven die mede afhankelijk zijn van luchttransport. In regionaal verband zal een nader behoefte- en locatieonderzoek worden gedaan. De op de kaart aangeduide locatie staat voor een groter zoekgebied.

■ **Realiseren/uitbreiden van Miracle Planet.** In de Kanaalzone is ruimte voor uitbreiding van Miracle Planet; bij de inrichting zal expliciet aandacht worden besteed aan de landschappelijke kwaliteiten. Er wordt voldoende ruimte gereserveerd voor de totstandkoming van een volwaardige ecologische verbindingzone tussen Tweekelo en Driene.

5 · Kennispark Twente

Enschede wil een moderne technologische kennisstad zijn.

Daarom wordt meer ruimte geboden aan hoogwaardige (ICT)bedrijven en instellingen. Deze ruimte wordt geconcentreerd op een Kennispark.

Concreet betekent dit:

■ **Samen met de UT realiseren van een volwaardig Kennispark.** De verhouding verdichting/uitbreiding en de uitbreidingsrichting zijn onderdeel van een gezamenlijk met de Universiteit Twente (UT) en de Overijsselse Ontwikkelings Maatschappij (OOM) uit te

werken ontwikkeling. Dit park wordt gerealiseerd op (en zonodig rond) het terrein van de UT. Er zal geen uitbreiding plaatsvinden ten noorden van de Langenkampweg. Het Wageler en het Ledebouerpark zullen gevrijwaard blijven van bedrijvigheid.

6 · Infrastructuur

Enschede wil goed bereikbaar en verkeersveilig zijn. Het openbaar vervoer, de fietsvoorzieningen en de veiligheid in de woonwijken worden verbeterd. Daarnaast is het nodig een aantal wegverbindingen te verbeteren en nieuwe wegtracés aan te leggen, o.a. om de bereikbaarheid van Enschede–west (Kennispark Twente, Business&Science park, e.o.) vanaf de A1 en de A35 te waarborgen. Concreet betekent dit:

■ **Realiseren Agglo-lijn en HOV-systeem (incl. transferia).** De verbetering van het openbaar vervoer in de stad en vanuit de regio naar de stad wordt o.a. bereikt door de realisering van de Agglo-spoorlijn (lightrail) Netwerkstad Twente (inclusief heropening spoorlijn naar Gronau) en de aanleg van HOV-verbindingen (doorstroommassen voor de bus; oost- west- en zuid-lijn en uitvoeren van een haalbaarheidsonderzoek voor de noord-lijn). Op knooppunten van HOV/Agglo-lijn met invalswegen worden transferia gerealiseerd.

■ **Verbeteren fietsverbindingen en invoering Duurzaam Veilig.** Ingezet wordt op uitbreiding van het netwerk van fietspaden door toevoeging van ontbrekende schakels in directe en doorgaande routes in de stad en naar het omringende landschap. De verkeersveiligheid in de woongebieden wordt verhoogd door

het instellen van 30-km-zones en aanpassing van het wegennet.

■ **Enschede–west beter bereikbaar maken.** Een goede bereikbaarheid in de toekomst kan gerealiseerd worden door het openbaar vervoer (HOV/Agglolijn) te verbeteren, en door een nieuw wegtracé tussen de Weerseloseweg en de Hengelosestraat te realiseren; op welke manier een dergelijke aansluiting moet worden ingericht zal nader onderzocht worden. Ook de bereikbaarheid vanaf de A35 zal verbeterd worden. Er is gekozen voor het principe van het scheiden van de verkeersstromen waardoor de capaciteit op de Auke Vleerstraat voor verkeer naar het Kennispark Twente en omgeving wordt vergroot. Mogelijke oplossingen voor de langere termijn worden nader onderzocht.

■ **Verbeteren van de (boven)regionale verbindingen.** Ingezet wordt op:

- vergroting van de capaciteit van de A1, ontvlechting met de A35 en een verdubbeling van de A35 richting Duitsland als onderdeel van een goed functionerende snelwegendriehoek A1–A35–A31;
- aanleg van de N18 als autoweg;
- een omleiding van de N18 bij Usselo naar de kruising A1–Westerval;
- aanleg van de verlengde Euregioweg;
- het herstel van de treinverbinding Enschede–Gronau–Münster;
- het uitbouwen van de internationale spoorverbinding Amsterdam–Berlijn tot HST;
- een ontwikkeling van Enschede Airport Twente als zakenvliegveld;

- een directe verbinding tussen Enschede Airport Twente en de A1 (in combinatie met een hoogwaardig internationaal bedrijventerrein).

7 · Het landschap

Enschede heeft een buitengebied om trots op te zijn, waarbij natuur, landschap en cultuurhistorie dienen te worden gerespecteerd. Landbouw blijft een belangrijke functie en de recreatie zal verder worden uitgebouwd. De landinrichtingsprojecten Enschede–noord en Enschede–zuid vervullen hierbij een belangrijke rol.

Concreet betekent dit:

■ **Behouden en versterken van de gebruiksfuncties en kwaliteiten van het landschap.** Hierbij spelen de landbouwkundige en recreatieve waarde, de waterhuishouding (m.n. de beeksyste-men), natuur- en landschapswaarden en de cultuurhistorie in hun onderlinge samenhang een belangrijke rol. Specifieke aandacht gaat uit naar de *groene wigg* en *het tussengebied tussen Enschede en Hengelo*. In deze gebieden staat verbetering van de mogelijkheden als stedelijk uitloopgebied centraal. In het gebied tussen het Twentekanaal en de spoorlijn is — rekening houdend met de te realiseren ecologische verbindingzone — ruimte voor de verdere ontwikkeling van Miracle Planet.

■ **Realiseren van ecologische verbindingzones.** Er worden vier ecologische verbindingzones ingericht om uitwisseling tussen planten en dieren in de gebieden ten noorden en ten zuiden van Enschede beter mogelijk te maken. Drie daarvan liggen in de

nieuwe woonwijk De Eschmarke; één zone wordt aan de westzijde van de stad in het Tussengebied gerealiseerd.

Bijlage 1 · Kenmerken van stad en landschap

De geschiedenis van het stadsbeeld

1100–1862: Ontwikkeling als kleine landstad; het Ei

Ruimtelijke kenmerken: compacte oude stad

- Ei-vormige (binnen)stad
- Radiale landwegen
- Stadsbrand: weinig oude panden in binnenstad



1100–1862: het Ei

1863–1900: Explosieve industriële ontwikkeling; de Textielstad

Ruimtelijke kenmerken: versnipperde stad

- Textielcomplexen langs spoortracés
- Uitbreiding woningbouw binnen voormalige gemeentegrenzen, gedeeltelijk gekoppeld aan textielcomplexen
- Landgoederen



1863–1900: de Textielstad

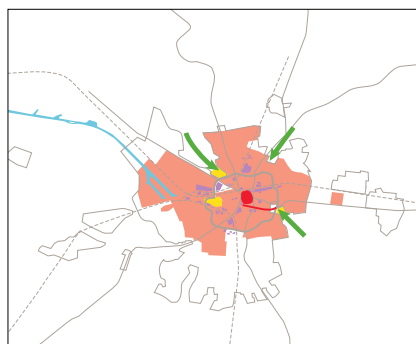


1901–1945: Singels en radialen

1901–1945: Meer geplande groei; singels en radialen

Ruimtelijke kenmerken: gelede concentrische stad

- Singels en radialen
- Twentekanaal
- Gemeente Lonneker gaat op in Gemeente Enschede: verdere groei mogelijk
- Uitbreiding textielcomplexen
- Woningbouw vnl. binnen de singels en in tuindorpen
- Parken



1946–1960: Tuinwijken & groene wiggen

1946–1960: Wederopbouw; tuinwijken en groene wiggen

Ruimtelijke kenmerken: aanzet ontwikkeling bandstad

- Boulevard
- Havengebied
- Woningbouw in (tuin)wijken buiten de singels
- Groene wiggen

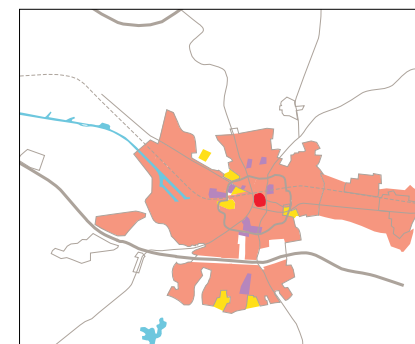


1961–1990: Grootschalige uitbreiding

1961–heden: Ontwikkeling moderne woon-, werk- en voorzieningenstad; grootschalige uitbreiding

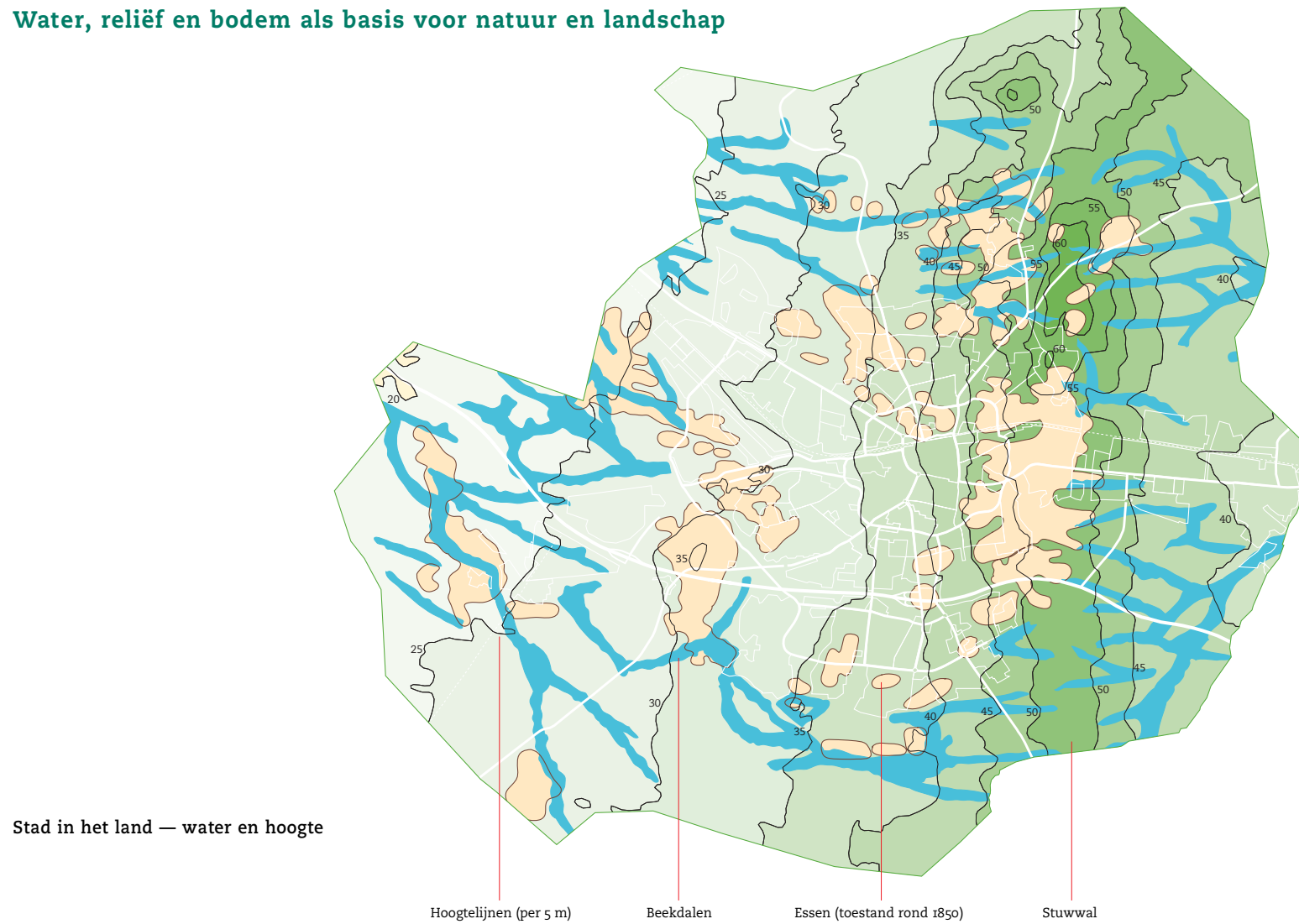
Ruimtelijke kenmerken: onderdeel regionale bandstad/netwerkstad

- Grootschalige woningbouw, met name in de zuidwijken
- UT-campus
- Nieuwe gemengde bedrijventerreinen
- RW 35
- Herinvulling voormalige textielcomplexen
- Vergroting stadscentrum



2000

Water, reliëf en bodem als basis voor natuur en landschap



Bijlage 2 · Ruimtebehoefte en capaciteit

Ruimtebehoefte voor wonen en werken/voorzieningen

Uitgangspunten:

Voor het Programma Wonen 2005–2020 en het Programma Werken/voorzieningen 1999–2015 is uitgegaan van een gematigde, realistische groei, iets groter dan de huidige groeitrend, waarbij wordt ingezet op een verdergaande ombuiging naar meer hoogwaardige woonmilieus en werkgelegenheid.

Dit uitgangspunt is gebaseerd op:

- te verwachten ontwikkelingen in de vraag op de woningmarkt en de markt voor bedrijfsruimte,
- de hoofddoelstellingen van beleid: scheefheid bestrijden, versterken kernkwaliteiten en het waarborgen van duurzaamheid.

In de beide programma's is nog geen rekening gehouden met de gevolgen van de vuurwerkramp op 13 mei 2000.

Programma Wonen (zie Tabel 1, pag. 19):

Voor de periode 2005–2020 is voor het Programma Wonen **340 ha bruto** nodig, waarvan **ca 190 ha** in de bestaande stad (incl. de plancapaciteit in de Eschmarke). In de periode tot ca 2005 is de behoefte aan ruimte voor nieuwe woningen in hoofdzaak afgedekt. Naast de wederopbouw van het rampgebied zijn de belangrijkste locaties De Eschmarke, Groot Roombeek, Blenken Koelink, Quatre-Mains, Horstlanden-Veldkamp, Diekman-west en Boswinkel.

Voor dit programma wordt er (conform de CBS-Primospagnose-

1998) vanuit gegaan, dat Enschede in 2015 ca 155.000 inwoners heeft. Dat betekent dat het inwonertal net als de afgelopen 20 jaar met ca 6.000 toeneemt.

Programma Werken en voorzieningen (zie Tabel 2, pag. 23):

Voor de periode 2000–2015 is voor het programma werken en voorzieningen minimaal **470 ha bruto** nodig, waarvan minimaal **ca 300 ha** in de bestaande stad (incl. de bestaande plancapaciteit). Hierbij is nog geen rekening gehouden met de niet betrouwbaar in te schatten benodigde ruimte voor nieuwe instellingen/-instituten langs de Stadsdreef (Hengelosestraat-Ripperdastraat-Boulevard-Gronausestraat) en het scheppen van werkmilieus waarin wonen en werken met elkaar vermengd zijn (wijkconomie).

Van de benodigde 470 ha bruto is 370 ha bruto nodig voor modern gemengd bedrijventerrein en Kennispark Twente. Deze 370 ha bruto komt overeen met 190 ha netto, dat is gemiddeld 10 ha netto per jaar over 15 jaar plus een strategische voorraad van minimaal 4x de gemiddelde jaaruitgifte. Gestreefd wordt naar meer hoogwaardige werkgelegenheid. Daarom geldt de verdeling 60% modern gemengd bedrijventerrein (= **110 ha netto**) en 40% Kennispark Twente (= **80 ha netto**).

Ter vergelijking: in de periode 1985–1997 is gemiddeld per jaar 9 ha netto bedrijventerrein uitgegeven en de afgelopen 3 jaren gemiddeld 15 ha netto per jaar. In de jaren '90 was 80% daarvan modern gemengd bedrijventerrein.

Capaciteit van de bestaande stad

In de bestaande stad is op korte termijn 120 ha bruto beschikbaar en komt in de loop van de periode tot 2015/2020 naar schatting nog eens 380 ha bruto ter beschikking. Totaal gaat het dus om **500 ha bruto**. Hierbij is nog geen rekening gehouden met de gevolgen van de vuurwerkramp.

Deze 500 ha bruto in de bestaande stad bestaat uit:

- 120 ha voorziene projecten en locaties, waarvan:
 - 60 ha wonen in De Eschmarke in de periode na 2005
 - 45 ha** werken op Marssteden, Euregiopark, Josinkes, Boeldershoeek-West. De Groote Plooy is buiten beschouwing gelaten omdat deze ten goede komt aan Grolsch / Boekelo Foliën en geen uitgeefbare capaciteit betreft,
 - 15 ha overig werken o.a. Getfert-West, Westerval en Miracle Planet
 - 60 ha herstructurering wijken (sloop in Deppenbroek, Wesselerbrink, etc.)
 - **200 ha** realiseren Kennispark Twente
 - 125 ha op allerlei andere grotere en kleinere plekken in de stad: bijv. Grolsch, revitalisering Havengebied, Kop Marssteden, Spoorzone/Schuttersveld, Knooppunt A35/Zuiderval.
- _____ +
- **500 ha**

Nieuwe uitleg noodzakelijk

Deze 500 ha bruto vrijkomende ruimte in de bestaande stad wordt in zijn totaliteit opnieuw benut voor de vraag naar ruimte voor wonen, werken en voorzieningen in de bestaande stad (190 + minimaal 300 = minimaal 490 ha), maar is niet voldoende om het totale programma te kunnen realiseren (340 + 470 = 810 ha).

Resumerend de volgende tabel:

| | |
|---|--|
| Totaal benodigde ruimte | 810 ha bruto (340 ha wonen + 470 ha werken) |
| Totaal beschikbare ruimte in bestaande stad | 500 ha bruto – |
| Totaal benodigde ruimte voor uitleg | 310 ha bruto |

In de tabel op de volgende pagina is aangegeven waar de benodigde ha modern gemengd bedrijventerrein en Kennispark Twente worden gevonden.

Op basis van ervaringscijfers mag worden aangenomen dat het overgrote deel (ca 80%) van het te realiseren modern gemengd bedrijventerrein in gebruik zal worden genomen door reeds bestaande Enschedese bedrijven. Het gaat om succesvolle bedrijven, die verbonden zijn met Enschede (qua arbeidsmarkt, toelevering, afzet), een volgende stap in hun ontwikkeling zetten en daarom willen doorstromen naar een nieuwe Enschedese locatie.

| Benodigde ruimte | Beschikbare ruimte in bestaande stad | Benodigde ruimte voor uitleg |
|--|--|------------------------------|
| Modern gemengd bedrijventerrein 110 ha netto | 70 ha bruto = 50 ha netto Marssteden, Euregiopark, Josinkes, Boeldershoek-West, restant voorraad, Kop Marssteden, reconstructie Havengebied | 60 ha netto |
| Kennispark Twente 80 ha netto | Realiseren Kennispark, in overleg met UT en OOM | |

De hierdoor vrijkomende ruimte (locatie, gebouwen) in bestaand stedelijk gebied biedt o.a. goede mogelijkheden als 'broedplaats' voor nieuwe startende bedrijvigheid en kansen voor de verdere ontwikkeling van wijk economie.

Bijlage 3 · Motivering Usseleres

Motivering van de benoeming van de Usseleres (noordelijk deel) tot locatie voor een nieuw gemengd bedrijventerrein

1. De Usseleres (noordelijk deel) ligt direct aan de A35 en aan het toekomstig knooppunt met de A18/15; het gaat om een zichtlocatie aan een van de twee stadsentrees; er kan hier een uitstekend vestigingsklimaat voor een modern gemengd bedrijventerrein worden ontwikkeld.
2. De Usseleres sluit direct aan bij de bestaande stad, en bij bestaande en te ontwikkelen bedrijventerreinen (Marssteden en Josinkes).
3. De ontwikkeling van deze locatie lijkt op voorhand haalbaar:
 - De locatie ligt in zijn geheel binnen de gemeente grenzen,
 - Er zijn ten gevolge van deze locatiekeuze niet onmiddellijk extra zware ingrepen en investeringen nodig voor grootschalige infrastructuur. Overeind blijft dat het traject Westerval/Auke Vleerstraat verbeterd moet worden. Daarvoor zijn voor het oplossen van knelpunten op de korte termijn reeds een aantal projecten in voorbereiding / uitvoering (viaduct Westerval en tunnel Auke Vleerstraat) en zullen er naar verwachting voor de langere termijn aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn voor de ontsluiting van Enschede–West. Daarnaast ontstaat er extra druk op de realisering van de rondweg Usselo.
 - Hoewel er door AKZO zoutwinning zal plaatsvinden, is er op dit moment nog enige invloed mogelijk op de manier waarop dit gestalte zal krijgen.

4. De locatie heeft belangrijke groene waarden: het gaat om waardevolle landbouwgrond en om waardevol cultuurlandschap met hoge cultuurhistorische, aardkundige en archeologische waarde. Het feit dat de es door een aantal grootschalige infrastructurele elementen wordt doorsneden en begrensd (A35/hoogspanningsleiding en Westerval), vermindert het belang ervan en beperkt de belevingswaarde en de functie als uitloopgebied van de es.

De benoeming van de Usseleres (noordelijk deel) tot locatie voor een nieuw gemengd bedrijventerrein is gebaseerd op een brede en diepgaande vergelijkende beoordeling van vijf mogelijke alternatieve locaties, te weten: Boeldershoek-oost/Twekkelo, Glanerbrug-Noord, Euregio-Noord, de locatie Euregio-Noord-plus in combinatie met een deel van het noordelijk deel van de Usseleres, Usseleres (noordelijk deel).

Alle locaties zijn beoordeeld op de volgende criteria: de beschikbare ruimte, de ligging, de bereikbaarheid, waarden op het gebied van landschap, waterhuishouding en ecologie, toepassingsmogelijkheden van duurzaamheidsprincipes, bestuurlijke haalbaarheid en continuïteit van beleid.

Zie voor deze beoordelingen de nota 'Matrix beoordelingsaspecten locaties modern gemengd bedrijventerrein / Gemeente Enschede', de nota 'Beoordeling locatie Euregio-Noord / Grontmij 1999' en de nota 'Effectenstudie Modern gemengd bedrijventerrein / Grontmij, H+N+S, Kolpron 2000'. Deze nota's zijn onderdeel van het Raadsbesluit dd. 17/18-4-2000 over 'Enschede biedt ruimte voor de toekomst'.

Colofon

Aan de in deze uitgave opgenomen kaartbeelden kunnen geen rechten worden ontleend.

De Ruimtelijke Ontwikkelings-visie is gemaakt in opdracht van de Bouw- en Milieudienst van de gemeente Enschede en is tot stand gekomen in een proces van samenwerking tussen medewerkers van de gemeente Enschede, externe adviseurs en betrokkenen.

Ontwerp en realisatie: Ontwerpbureau 10

Drukwerk: Drukkerij te Sligte, Enschede

Tweede, herziene druk, april 2002

Oplage: 700 exemplaren

© Copyright 2001/2002 by Gemeente Enschede/Ontwerpbureau 10.

Alle rechten voorbehouden.

