



nummer: 1808/09  
referentie: M. Knigge  
bijlage: -  
onderwerp: Zienswijze Structuurvisies Vliegveld Twente

Dalfsen, 10 september 2009

Geachte mevrouw, mijnheer,

Hierbij bieden wij u de zienswijze van Landschap Overijssel betreffende de 1) Structuurvisies A en B voor de vliegbasis en omgeving, 2) het advies van VTM hierbij en 3) de milieueffectrapportage.

**De algemene conclusie** van Landschap Overijssel met betrekking tot de structuurvisies model A en model B is dat ze beide sterk negatief zullen uitpakken voor de natuurterreinen, die Landschap Overijssel als onderdeel van de bestaande Ecologische Hoofdstructuur beheert in de onmiddellijke omgeving van het vliegveldterrein en evenzeer voor de overige natuur in de omgeving.

**Dit negatieve effect is evenwel bij de Structuurvisie B - het vliegveldmodel - aanzienlijk groter dan bij de Structuurvisie A, zonder vliegveld. De negatieve effecten voor de natuur zijn in beide modellen het gevolg van verslechtering van de hydrologische situatie.** In deze conclusie is de aanleg van nieuwe EHS in beide modellen verdisconteerd.

Naar het oordeel van Landschap Overijssel is er in het lange en uitgebreide voorbereidingstraject dat VTM afgelegd heeft, volstrekt onvoldoende onderzoek verricht naar de consequenties - op systeemniveau - die de plannen hebben op de ecohydrologische situatie en ontwikkelingskansen voor water en natuur. Ook de conclusies die in het MER dienaangaande getrokken zijn, zijn onvoldoende onderbouwd. Deze conclusies in het MER ontstijgen daardoor niet het niveau van aannames, die vervolgens in het Structuurvisierapport als objectieve en daardoor onaantastbare feiten worden gepresenteerd.

**Wij zijn verbijsterd over het feit dat in het ontwerp van de structuurvisies op geen enkele wijze blijkt is gegeven van het feit dat zowel de hydrologie als**

**de natuur bestaan uit samenhangende systemen. In het ontwerp is geheel willekeurig ingegrepen in de noodzakelijke samenhang van die systemen ten einde economische functies in het plan een plaats te geven.**

Door het negatieve effect dat beide modellen per saldo hebben op het watersysteem en de natuurwaarden is naar de mening van Landschap Overijssel de missie van VTM mislukt. Immers, daarin staat dat er een vliegveld moet komen voor een economisch sterker en duurzamer Twente. Duurzaamheid van het water/natuursysteem herkennen wij echter niet in beide modellen. Landschap Overijssel richt zich hieronder vooral op dit aspect duurzaamheid. Onder deze noemer moet in dit gebied zeker de duurzame instandhouding van de natuurwaarden en het vochtige bekenlandschap geschaard worden.

**Doordat de bestaande natuur en de hydrologische situatie rond het vliegveld sterk inboeten aan kwaliteit en veerkracht, moeten we concluderen dat de duurzaamheid van water en natuur afnemen. Om de missie te vervullen zullen de voorliggende plannen ingrijpend moeten worden bijgesteld.**

In het onderstaande zal Landschap Overijssel de beweringen op het vlak van water en natuur staven. Hoewel plan B slechter is in dit opzicht dan plan A, betekent dit niet dat Landschap Overijssel vindt dat er geen vliegveld moet komen. Die integrale afweging laat Landschap Overijssel aan de bevoegde instanties. Maar Landschap Overijssel wil kenbaar maken dat de negatieve gevolgen voor water en natuur bij plan A kleiner zijn. Maar ook plan A dient verbeterd te worden. Wij zullen daarvoor hieronder suggesties doen.

### **Inleiding**

Landschap Overijssel bezit en beheert rond het vliegveld Twente vijf natuurterreinen met een totale oppervlakte van ca. 610 ha. Het zijn allemaal gebieden die - aansluitend bij het Twentse landschap in deze omgeving - voor een belangrijk deel bepaald worden door de relatie tussen natuur en water. Ze vertegenwoordigen alle vijf belangrijke ecologische waarden. Alle vijf terreinen zijn bovendien landgoederen met grote cultuurhistorische en landschappelijke waarden. Als zodanig zijn het ook natuurgebieden die van groot belang zijn voor de recreatie, zeker ook voor de omliggende steden. Landschap Overijssel voelt zich door dit terreinenbezit dan ook zeer betrokken bij de veranderingen die zich op de voormalige luchtmachtbasis gaan voltrekken. Wat ook de ontwikkelingsrichting zal worden, er zal altijd een grote invloed vanuit gaan richting onze terreinen.

Onze zienswijze richt zich daarom vooral op de relatie tussen de structuurvisies en onze terreinen die daardoor beïnvloed worden. De negatieve invloed werkt door op vier van de vijf natuurterreinen: De Lonnekerberg, 't Holthuis, De Wildernis en Lonnekermeer. In het totaal beslaan ze een oppervlakte van 460 ha. Het zijn allemaal landgoederen in de zin van de Natuurschoonwet, ze maken deel uit van de kerngebieden binnen de provinciale Ecologische Hoofdstructuur en bovendien zijn delen van De Wildernis en Lonnekermeer aangewezen als Natura 2000-gebied. Dit is topnatuur van Europees belang. Alle terreinen hebben te lijden van verdroging. In veel gevallen is de huidige waterhuishouding op het

vliegveld daarvan de oorzaak. Het vijfde terrein bij het vliegveld is Hof Espelo. Dit landgoed wordt niet direct geraakt door de planvorming, doordat het op enige afstand ligt, ten zuidwesten van het vliegveld.

Landschap Overijssel is vanaf 2005 betrokken bij de planvorming rond het vliegveld. Tijdens de schetsdagen Landen in het Landschap hebben wij ons als standpunt bekend gemaakt, dat wij ons niet mengen in de discussie of er wel of geen vliegveld moet komen, maar dat we de plannen zullen beoordelen op hun effecten op de natuur en het watersysteem. Daartoe hebben wij drie voorwaarden geformuleerd:

1. het watersysteem met bronnen en beken dient hersteld te worden,
2. versterking en herstel van natuur dient aan te sluiten bij de bestaande natuurgebieden rond het vliegveld,
- 3) het vliegveldgebied moet in de toekomst zoveel mogelijk opengesteld worden voor recreanten.

Deze voorwaarden zijn in de schetsdagen aangevuld met nog twee andere, over de EHS en over de infrastructuur en vervolgen zijn ze als kernwaarden geformuleerd en als opdracht meegegeven aan de stuurgroep die vanuit de gemeente Enschede destijds het proces aanstuurde.

Vanaf 2007 heeft Landschap Overijssel geparticipeerd in het proces zoals dat door VTM is opgezet. Wij hebben daarbij meegedaan aan het TXchange proces en daarbinnen het concept van het **groenblauwe casco** geïntroduceerd. Dit leidde tot een veelbelovend alternatief zonder vliegveld, waar met name de samenhang in het watersysteem het leidende principe was. Dit alternatief scoorde bij de vergelijking van de scenario's zeer goed.

In de twee vlekkenplannen die in 2008 door VTM als de best presterende alternatieven werden gepresenteerd, was echter in het plan zonder vliegveld (Vlekkenplan A) het karakter van het groenblauwe casco ernstig aangetast en de ecohydrologische samenhang grotendeels verdwenen. In onze reactie hebben wij daarop gewezen. VTM zegde toe dat bij de uitwerking van de structuurvisies hier wel aandacht aan worden besteed. Tot onze grote teleurstelling moeten we nu echter constateren dat het groenblauwe casco slechts zeer beperkt in structuurvisie A is opgenomen en zeker niet gediend heeft als ruimtelijke onderlegger van het plan, hetgeen wel de kern van het TXchange alternatief was.

**Wij beschouwen dit als een gemiste kans en wij zijn van mening dat de structuurvisie A alsnog meer in overeenstemming moet worden gebracht met het TXchange model.**

**Structuurvisie B leidt tot een dermate grote extra verdroging in de omgeving, dat dit plan niet voldoet aan de bestuurlijk overeengekomen Kernwaarden uit 2005. Om deze reden is dit plan wat Landschap Overijssel betreft niet acceptabel.**

**Zienswijze m.b.t. Structuurvisie A**

**De natuurgebieden van Landschap Overijssel in Structuurvisie A:**

**Lonnekerberg**

- Over de Lonnekerberg lopen volgens Afbeelding 12.1 twee lanen. Deze lanen komen nu niet voor en passen ook niet in de beheervisie die voor dit natuurterrein is vastgesteld. Dit onderdeel dient te worden geschrapt.
- Op Afbeelding 12.27 staan fietspaden dwars over de Lonnekerberg getekend, die er nu niet voorkomen. Ook binnen het Landinrichtingsplan worden hier geen fietspaden gerealiseerd, maar een ruitpad. Landschap Overijssel is niet van plan mee te werken aan het tot stand komen van deze fietspaden.
- Het bestemmen van de munitiebunkers tot leisure/innovatieve bedrijvigheid stuit bij ons op bezwaren. Hoewel dit formeel geen deel is van ons natuurterrein, ligt het feitelijk in het hart van de Lonnekerberg. Het vormt hierin een enclave die dan ook terecht als EHS begrensd is. In structuurvisie A wordt voorgesteld de EHS-status op te heffen en die elders te compenseren. Daar maken wij bezwaar tegen. Dit terreindeel is van wezenlijk belang voor de nabij gelegen brongebieden, die de kern vormen van de natuurwaarden van dit gebied. Door er deze bestemming aan te geven en dit gebied niet het primaat Natuur te laten behouden, is het beekherstel hier niet te borgen. Van de huidige huurder is bekend dat hij het gebruik probleemloos kan combineren met natuurontwikkeling. Wij stellen voor dit gebied te handhaven als EHS en de munitiebunkers voorsnog in te passen in de natuurontwikkeling.

#### **'t Holthuis**

- Op 't Holthuis loopt aan de westzijde momenteel een zijbeek van de Jufferbeek. Deze zijbeek ontvangt zijn water van bronnen op de noordwestflank van de Lonnekerberg. Dit water wordt via een duiker onder de startbaan doorgeleid. Volgens Afbeelding 12.1 wordt deze verbinding afgekoppeld en vervangen door een nieuwe bedding op een volkomen willekeurige plek ten oosten van de huidige loop. Het gevolg hiervan is desastreus voor de waterhuishouding en de natuurwaarde in het westen van dit landgoed. Het gebied is nu reeds verdroogd door de nabijheid van vliegveldvoorzieningen, maar de verdroging wordt door de beekverlegging veel ernstiger. Landschap Overijssel maakt bezwaar tegen deze verandering. Tegen de bedoeling in wordt hier verdroging niet teruggedrongen, maar juist versterkt. Naar onze mening is inpassing van de huidige beek in model A zeer goed mogelijk. Het bestuursbesluit van waterschap Regge en Dinkel (Afbeelding 12.13) geeft dit ook weer. De kruising met de voormalige startbaan is hier geen punt en de geplande bestemming op het vliegveldterrein is hier leisure. Hier moet een mooi beek probleemloos in te passen zijn. Bijlage 1.1.1 Basis noord geeft deze mogelijkheid ook goed weer.

#### **De Wildernis/Lonnekermeer**

- Volgens Afbeelding 12.1 wordt het bron- en beekwater vanaf de westelijke en zuidelijke flank van de Lonnekerberg in zijn geheel gebracht op de loop van de Hesbeek. Hierdoor wordt de kans gemist om de oorspronkelijke bestemming van dit beekwater weer te herstellen, namelijk het Lonnekermeer. Ons is bekend dat dit de voorkeur heeft van het

Waterschap, maar hierover heeft geen overleg plaats gevonden tussen Waterschap en Landschap Overijssel. Afbeelding 12.13 met het bestuursbesluit van het waterschap Regge en Dinkel geeft hiertoe wel aanleiding, omdat daar de Blankenbellingsbeek naar het Lonnekermeer stroomt. De Natura 2000-status van het gebied Lonnekermeer vereist hier overigens een passende beoordeling. Deze is tot op heden niet uitgevoerd. Oplossing kan eenvoudig zijn door in de beekloop een verdeelwerk aan te brengen zodat er in ieder geval water via de Blankenbellingsbeek naar Lonnekermeer kan stromen. Tegen het voorliggende plan maakt Landschap Overijssel bezwaar. De nu gekozen oplossing genereert extra verdroging in plaats van die te verminderen.

**Bovenstaande aanpassingen van Structuurvisie A komen overeen met het alternatief TXchange, zoals wij in de Inleiding van deze zienswijze hebben bepleit.**

### **Het vliegveldterrein in Structuurvisie A**

Ten aanzien van de voorgestelde inrichting van het vliegveldterrein binnen Structuurvisie A wenst Landschap Overijssel de volgende wijzigingen:

- Wij baseren ons oordeel op de Afbeelding 12.10 - Dynamiek en rust. Deze geeft in hoofdlijnen een tweedeling te zien: ten noorden van de startbaan dynamische functies, ten zuiden ervan de rustige functies. Drukte tegenover luwte. Deze tweedeling heeft onze instemming, met één uitzondering: het oostelijke gebied tussen Lonnekerberg en 't Holthuis. Dit gebied is nodig voor versterking van de EHS. Dit element kan niet gemist worden, want Structuurvisie A scoort zeer slecht op EHS, 'echte natuur'.
- Bij vergelijking met Afbeelding 12.1 valt op dat de principe-indeling drukte/luwte niet toegepast is in de Structuurvisiekaart. Ten zuiden van de startbaan zijn grote kaartvlakken bestemd voor rode functies, zoals leisure/innovatieve bedrijvigheid - al dan niet in combinatie met wonen, landgoederen en landbouw. Ons is bekend dat de Structuurvisie een uitwerking moet krijgen in een bestemmingsplan of een inpassingsplan, maar daarvoor zal de Structuurvisie de gids zijn. Daarom vindt Landschap Overijssel dat reeds in de Structuurvisie zeer terughoudend moet worden omgegaan met deze niet natuur-bestemmingen.
- Met betrekking tot het Oostkamp geldt dat dit gelegen is in een zeer natte kwelzone. Herstel van het watersysteem zal ertoe leiden dat hier de grondwaterstanden zullen stijgen tot aan het maaiveld of erboven. Om in dit gebied de geplande functies mogelijk te maken zal er een kunstmatige waterbeheersing moeten plaatsvinden met onderbemaling. Dit staat zo haaks op duurzame oplossingen en modern waterbeheer, dat op deze locatie beter kan worden gekozen voor natuur. Voor de bestaande gebouwen zou op grond van overgangsrecht of tijdelijke vrijstelling een overgangperiode kunnen afgesproken. Met betrekking tot de munitiebunkers hebben we hierboven bij de bespreking van de Lonnekerberg al ons standpunt gegeven.

- Om de consequenties van het herstel van het watersysteem inzichtelijk te maken, moeten naar het oordeel van Landschap Overijssel op Afbeelding 12.14 de kwelzones aan de voet van de Lonnekerberg worden weergegeven. Op deze kaart moeten ook de beeklopen naar 't Holthuis en Lonnekermeer correct worden weergegeven (zie boven).
- De bestemming van de Strip ten westen van de Lonnekerberg als een combinatie van wonen, leisure en innovatieve bedrijvigheid is naar onze mening veel te uitgebreid. Met name het conflict dat gaat ontstaan in de kwel- en beekzones leidt hiertoe. Op zich hebben wij geen bezwaar tegen het handhaven van de waardevolle bebouwing op de hogere plekken. In een natuurrijke omgeving komt ons de exploitatie hiervan zeer kansrijk voor. Maar naar onze mening moeten natuur en water het primaat hebben en moet de bebouwing hier zorgvuldig ingepast worden. Uitgangspunt hierbij is de bestaande gebouwen, met beperkte mogelijkheden voor aanvullende gebouwen. De noord- en zuidzijde van de Strip liggen in de kwelzone. De hier aanwezige shelters kunnen wellicht blijven staan, maar moeten zeker niet benut worden voor rode bestemmingen, omdat in dat geval duurzame ontwikkeling en behoud van water en natuur onmogelijk wordt.
- Westelijk van de Strip zijn 6 landgoederen gepland. Bij een oppervlakte van 10 ha geeft dit toch al snel een landschappelijke versnippering. Door de relatief geringe oppervlakte zal hier een beeld ontstaan van ofwel een rij landhuizen in een strakke verkaveling (een soort supervillawijk) ofwel een willekeurige rangschikking waarbij het huis van het ene landgoed grenst aan het rustige deel van het aangrenzende landgoed. Naar onze mening wordt het gestelde doel - het toevoegen van een traditioneel Twents element aan het voormalige vliegveldgebied - beter bereikt door één of twee landgoederen. Dan ontstaat er een mogelijkheid van daadwerkelijke landgoedvorming met passende ruimte voor water, natuur en recreatie.
- Ook de Paardenwoonwijk leidt tot versnippering. De voorgestelde inrichting zal leiden tot een lang lint woningen. Dit lint ligt in een vlakte met zeer hoge grondwaterstanden en blokkeert in ecologisch opzicht de verbinding tussen de Lonnekerberg en de landgoederen ten westen van de Weerselose weg. De voorgestelde manege ligt met zijn uitloopruimte precies in een beekzone. Dit is een zeer slechte combinatie die aan beide functies geen recht doet.
- Als laatste zogenoemde groene bestemming is ten zuiden van de startbaan Landbouw gesitueerd. Maar voor landbouw zijn deze gronden veel te schraal en te nat. Door het succesvolle natuurbeheer dat Defensie hier de afgelopen 20 jaar heeft gevoerd is de voedselrijkdom van de gronden zeer sterk afgenomen. Dit heeft een karakteristieke flora en fauna tot gevolg gehad. Door hier gronden voor landbouw te bestemmen moet hier een zeer omvangrijke 'bodembetering' worden toegepast, met zwarte grond, compost en zeer veel mest. Dit is in feite een geweldige kapitaalvernietiging. Dit idee moet naar onze mening losgelaten worden. Behalve de schrale gronden zullen ook de zeer hoge grondwaterstanden het gebied totaal ongeschikt maken voor intensieve landbouw. Hier een agrarisch bedrijf naar toe verplaatsen is een complete misvatting. Ook hier kan veel beter voor natuur als primaat worden gekozen en hierin kunnen

vormen van agrarisch gebruik worden toegepast. Deze oplossing, waarbij de investering niet agrarisch hoeft te worden terugverdiend, komt overeen met de beheerspraktijk in veel natuurgebieden en bevalt wederzijds uitstekend.

- De EHS-toename op het vliegveldterrein is zeer teleurstellend. Alleen aan de oostzijde van de start wordt dit instrument toegepast. Landschap Overijssel is hiermee zeer tevreden, behoudens de afkoppeling van de zijbeek van de Jufferbeek (zie hierboven bij 't Holthuis). Hiertegenover staat dat in Structuurvisie A er slechts een geringe toename is van de oppervlakte EHS-gronden. Doordat er tegenover de 50 ha nieuwe EHS 35 ha bestaande EHS verdwijnt, is er netto slechts een winst van 15 ha nieuwe EHS. Naar de mening van Landschap Overijssel verdient het de voorkeur om de EHS-oppervlakte fors te vergroten. Hierboven (bij Lonnekerberg) hebben we reeds omschreven dat de munitiebunkerstrook het beste binnen de EHS-begrenzing kan worden gehandhaafd. Voorts zou het aanbeveling verdienen te bezien of het landbouwgebied als nieuwe natuur binnen de EHS kan worden begrensd, evenals de volledige kwelzones in het Oostkamp en de Strip. Als voorts in de paarden woonwijk langs de beeklopen forse natuur(=EHS)zones worden bestemd, bijvoorbeeld ter breedte van 250 m, dan kan het water- en natuursysteem robuust worden gemaakt en krijgt de sterk gereduceerde programmatische invulling echt bestaansmogelijkheid. De voorgestelde EHS is niet alleen zeer beperkt, ook de in de structuurvisie voorgestelde fasering is onjuist. Volgens de structuurvisie start dit proces "voor 2018". Het nationale en provinciale beleid is er echter op gericht reeds veel eerder te starten en de EHS in 2018 gereed te hebben.

**Door deze voorgestelde wijzigingen gaat Structuurvisie A een sterke overeenkomst vertonen met het alternatief TXchange, zoals wij hierboven bepleit hebben.**

Een opvallend verschil tussen de Structuurvisies A en B is, dat er in model A geen ontwikkeling plaatsvindt in de A1-zone, afgezien van de aanpassing t.z.t. van de aansluiting Vliegveldstraat/A1. Uit de tekst van de structuurvisies is de reden hiervan niet te achterhalen. Wij bepleiten daarom verplaatsing van rode functies vanuit het Oostkamp naar de A1-zone. Zeker voor evenementen is deze plek veel beter dan aan de zeer natte rand van het Oostkamp.

### **Het landschapsbeeld in Structuurvisie A**

Landschappelijk biedt structuurvisie A zeer goede kansen. Door de gevarieerde opbouw, de verscheidenheid aan functies en de relatief geringe oppervlaktes per onderscheiden functie sluit het vliegveldgebied naadloos aan bij de fraaie omgeving van Lonnekerland. De schaalgrootte van de verschillende functies passen goed in het landschap. De structuurvisie voorziet in een aantrekkelijk stelsel van essentiële open ruimtes die het gebied geleden en fraaie doorzichten mogelijk maakt. Na realisering van deze structuurvisie kan ook het

landschapsbeheer, zoals dat in de omgeving plaatsvindt, worden uitgevoerd. Na enkele decennia is het vliegveld als blinde vlek in het Twentse landschap dan opgevuld. De aanpassingen van de Structuurvisie die Landschap Overijssel hierboven heeft bepleit, versterken dit Twentse karakter zeer. Ook op de EHS-kaart is dit dan een voorbeeld van een zeer aantrekkelijk, afwisselend landschap.

### **Recreatieve kansen in Structuurvisie A**

Aansluitend bij het landschapsbeeld kan ook over de kansen voor wandel- en fietsrecreatie en voor ruitersport geconcludeerd worden dat er in de Structuurvisie A hiervoor zeer goede aanknopingspunten aanwezig zijn. Dit heeft te maken met de kleinschalige dooradering met lineaire landschapselementen, waarlangs en waardoor op de bekende Twentse wijze zeer aantrekkelijke routenetwerken kunnen worden gerealiseerd. Kwetsbare plaatsen of plekken met een privé-karakter kunnen hier probleemloos in worden opgenomen als niet-ontsloten terreinen. Maar over het geheel gezien ontstaat er hier zeer veel ruimte voor een aantrekkelijk uitloopgebied voor inwoners van de steden en voor toeristen. Met betrekking tot de Seringenheuvel verdient het aandacht dat dit attractiepunt goed ontsloten is, zonder dat er ongewenste (gemotoriseerde) verkeersstromen ontstaan. In dit opzicht is de voorgestelde locatie niet de juiste, omdat er een extra verkeersbeweging ontstaat over de Noordergrensweg door een gebied dat binnen de EHS is gelegen. Dit leidt tot een ongewenste doorsnijding en versnippering.

### **Zienswijze m.b.t. Structuurvisie B**

#### **De natuurgebieden van Landschap Overijssel in Structuurvisie B:**

##### **Lonnekerberg**

- Over de Lonnekerberg lopen volgens Afbeelding 13.1 twee lanen. Deze lanen komen nu niet voor en passen ook niet in de beheervisie die voor dit natuurterrein is opgesteld. Dit onderdeel dient te worden geschrapt.
- Op Afbeelding 13.27 staan fietspaden dwars over de Lonnekerberg getekend, die er nu niet voorkomen. Ook binnen het Landinrichtingsplan worden hier geen fietspaden gerealiseerd, maar een ruiterspad. Landschap Overijssel is niet van plan mee te werken aan het tot stand komen van deze fietspaden.
- Het bestemmen van de munitiebunkers tot leisure/innovatieve bedrijvigheid stuit bij ons op bezwaren. Hoewel dit formeel geen deel is van ons natuurterrein, ligt het feitelijk in het hart van de Lonnekerberg. Het vormt hierin een enclave die dan ook terecht als EHS begrensd is. In structuurvisie B wordt voorgesteld de EHS-status op te heffen en die elders te compenseren. Daar maken wij bezwaar tegen. Dit terreindeel is van wezenlijk belang voor de brongebieden in dit deel van de berg. Door er deze bestemming aan te geven en dit gebied niet het primaat Natuur te laten behouden, is het beekherstel hier niet te borgen. Van de huidige huurder is bekend dat hij het gebruik probleemloos kan combineren met natuurontwikkeling. Wij stellen voor dit gebied te handhaven als EHS en de munitiebunkers vooralsnog in te passen in de natuurontwikkeling.

- De beleving van de natuur- en landschapswaarden van de Lonnekerberg wordt door de luchthaven ernstig aangetast. Dit is in strijd met onze statutaire doelstelling.

### **'t Holthuis**

- In Structuurvisie B loopt het landgoed 't Holthuis ernstige schade op. Veel meer dan in Structuurvisie A zal er verdroging op gaan treden als gevolg van de aanwezigheid van het intensief ontwaterde vliegveldterrein. Gegevens over de te verwachten ontwatering en drainage van de startbaan en het overige luchthavenvoorzieningen ontbreken in de plannen. Voorzover ons bekend is hiernaar ook geen onderzoek verricht. In ieder geval is de ontwaterde oppervlakte van de startbaan aanzienlijk groter, waardoor de hydrologische uitstraling met verdrogingseffecten ook groter zal zijn. Wij maken ernstig bezwaar tegen deze aantasting van dit natuurterrein. Het beleid is in Nederland dat verdroogde natuur dient te worden hersteld, maar hier neemt de schade alleen maar toe. Dit leidt tot aantasting van de EHS en de daar geldende natuurdoelen. Deze aantasting moet naar onze mening te worden gemitigeerd en als dat niet mogelijk is te worden gecompenseerd.
- De eigendomsituatie van Landschap Overijssel betreffende het landgoed 't Holthuis wordt in de Structuurvisie B aangetast. Aan de oostzijde van het landgoed zijn de contouren van het vliegveld over ons eigendom heen getekend. Tegen deze aantasting maken wij ernstig bezwaar.
- Extra verdroging ten opzichte van nu ontstaat in Structuurvisie B doordat de beek die vanaf de noordwestflank van de Lonnekerberg naar de zijbeek van de Jufferbeek loopt wordt afgekoppeld en omgeleid naar het oosten. Hierdoor verdroogt een grote oppervlakte natuurgebied nog eens extra. Landschap Overijssel maakt ook hiertegen bezwaar.
- De beleving van de natuur- en landschapswaarden van 't Holthuis wordt door de luchthaven ernstig aangetast. Dit is in strijd met onze statutaire doelstelling.

### **De Wildernis/Lonnekermeer**

- Door de ligging van de startbaan ontvangen in Structuurvisie B de Hesbeek en de Blankenbellingsbeek geen beekwater meer. Ten opzichte van de huidige situatie zal de verdroging ernstig toenemen. Gegevens over de te verwachten ontwatering en drainage van de startbaan en het overige luchthavenvoorzieningen ontbreken in de plannen. Voorzover ons bekend is hiernaar ook geen onderzoek verricht. In ieder geval is de ontwaterde oppervlakte van de startbaan aanzienlijk groter, waardoor de hydrologische uitstraling met verdrogingseffecten ook groter zal zijn. Binnen de natuurterreinen De Wildernis Lonnekermeer komen tal van grondwaterafhankelijke vegetaties voor, die regionaal en landelijk zeldzaam en waardevol zijn. Wij maken ernstig bezwaar tegen deze aantasting van dit natuurterrein.
- Bovendien zijn delen van deze natuurterreinen aangewezen als het Natura 2000-gebied Lonnekermeer. Dit houdt in dat de kwalificerende habitattypen \*zwakgebufferde vennen, \*vochtige heide, \*zure vennen, \*blauwgraslanden en \*heischrale graslanden en de hier voorkomende habitatsoort Gevlekte Witsnuitlibel er duurzaam in stand gehouden

moeten worden. Deze status houdt in dat bij nieuwe ontwikkelingen waarbij een significant nadelig effect kan worden verwacht, een passende beoordeling moet plaatsvinden, krachtens de Natuurbeschermingswet 1998. Naar ons bekend is, is een dergelijke beoordeling niet uitgevoerd. Dit betekent dat er geen vergunning kan worden verleend voor de voorziene ingrepen in het abiotisch milieu. Wij verzoeken u deze beoordeling alsnog te doen uitvoeren.

- De beleving van de natuur- en landschapswaarden van De Wildernis en Onzekerder wordt door de luchthaven ernstig aangetast. Dit is in strijd met onze statutaire doelstelling

### **Het vliegveldterrein in Structuurvisie B**

Ten aanzien van de voorgestelde inrichting van het vliegveldterrein binnen Structuurvisie B heeft Landschap Overijssel de volgende mening:

- Wij baseren ons oordeel op de Afbeelding 13.10 - Dynamiek en rust. Deze geeft in hoofdlijnen een tweedeling te zien: vanaf de startbaan dynamische functies, ten zuiden ervan de rustige functies. Drukte tegenover luwte. Deze tweedeling heeft tot gevolg dat de gebieden ten noorden van de luchthaven, die begrensd zijn als EHS te lijden krijgen van een grote gebruiksdruk, een hydrologische uitstraling van de vliegveldontwatering en drainage en een onontkoombare geluidsoverlast. Wij hebben grote bezwaren tegen deze natuur- en milieuonvriendelijke invloed op een gebied dat aanzienlijk groter is dan het vliegveldgebied zelf. De keerzijde van de drukte aan de noordkant zou de rust aan de zuidkant van de startbaan moeten zijn. Maar van rust is hier uiteraard geen sprake binnen een afstand van hooguit een kilometer van de startbaan. Maar voor de natuur zelf biedt de tweedeling wel kansen. De zone die hier bestemd is voor uitbreiding van de EHS heeft een grote robuustheid.
- Met betrekking tot het Oostkamp geldt dat dit gelegen is in een zeer natte kwelzone. Herstel van het watersysteem zal ertoe leiden dat hier de grondwaterstanden zullen stijgen tot aan het maaiveld of erboven. Om in dit gebied de geplande functies mogelijk te maken zal er een kunstmatige waterbeheersing moeten plaatsvinden met onderbemaling. Dit staat zo haaks op de missie, dat op deze locatie beter kan worden gekozen voor natuur. Dat wordt in de Structuurvisie B ook toegegeven op pag.105 waar staat "Op termijn is het denkbaar dat er een uitruil van de EHS plaatsvindt, waarbij Oostkamp-West wordt teruggegeven aan de natuur ...". Naar onze mening moet dit niet op termijn gebeuren, maar nu, bij het vaststellen van de Structuurvisies. Het is verspilling van tijd en geld om nu tijdelijk een functie te realiseren op de verkeerde plek en dat later ongedaan maken. Voor de bestaande gebouwen zou op grond van overgangsrecht of tijdelijke vrijstelling een overgangperiode kunnen afgesproken. Met betrekking tot de munitiebunkers hebben we bij Lonnekerberg al ons standpunt gegeven.
- De bebouwing van de Strip ten westen van de Lonnekerberg is in model B veel bescheidener dan in model A. Het zuidelijk gedeelte van deze

bebouwing ligt echter in de kwelzone aan de voet van de berg. Naar onze mening moet deze woonbebouwing geschrapt worden. Realisering van deze bestemming levert een groot probleem op met de waterhuishouding. Wij maken bezwaar tegen deze bestemming. De rode bestemming op de hogere gronden van de Strip is in zekere mate mogelijk. Op zich hebben wij geen bezwaar tegen het handhaven van de waardevolle bebouwing op de hogere plekken. In een natuurlijke omgeving komt ons de exploitatie hiervan zeer kansrijk voor. Maar naar onze mening moeten natuur en water het primaat hebben en moet de bebouwing hier zorgvuldig ingepast worden. Uitgangspunt hierbij is de bestaande gebouwen, met beperkte mogelijkheden voor aanvullende gebouwen.

- De Paarden woonwijk heeft in Structuurvisie B een veel beperktere omvang dan in Structuurvisie A en ligt ook aan de uiterste zijkant van het vliegveld.
- De toename van de oppervlakte EHS is een sterke kant van dit model. Maar omdat hiertegenover staat dat de EHS aan de noordzijde ook buiten het vliegveldterrein ernstig wordt geschaad, zijn wij het niet eens met de aangegeven mate van netto oppervlaktewinst. Naar onze mening dient als compensatie een grotere oppervlakte EHS gerealiseerd te worden dan de oppervlakte van 54 ha die in de Structuurvisie genoemd is. Deze oppervlakte dient ten laste van de exploitatie te worden gebracht.
- **Een zeer zwak punt in Structuurvisie B is het beekherstel.** Ons is bekend dat waterschap Regge en Dinkel van mening is dat het bronwater van de noordwestflank van de Lonnekerberg omgeleid kan worden naar de Jufferbeek. Nadat dit onderzocht is, is evenwel de ontwaterde oppervlakte grasland rond de startbaan aanzienlijk vergroot. Dat zijn diep ontwaterde gronden en naar de mening van Landschap Overijssel onttrekken die zoveel water aan de beekomleiding dat er sprake is van grote hydrologische schade. Het advies van het waterschap is hierdoor in feite achterhaald. Wij maken derhalve bezwaar tegen deze omleiding. Hierboven is (bij Holthuis) al aangegeven dat de beekomleiding tot grote verdroging van ons natuurterrein leidt.
- Bovendien wordt door de verlenging van de veiligheidszone van de startbaan de bottleneck in de EHS bij het bedrijventerrein Hanzewest nog smaller. De Structuurvisie B wil dit oplossen door deze ecologische verbinding in te ruilen tegen een robuuste verbinding tussen de Lonnekerberg en de westelijke landgoederen. VTM gaat hier voorbij aan de aard van de ecologische verbinding langs de Jufferbeek. Deze natte zone heeft nu eenmaal hoge grondwaterstanden nodig en de beek stroomt verder richting A1-zone. Het is ondenkbaar dat de EHS hier als het ware wordt onderbroken en verderop gewoon weer wordt voortgezet. De essentie van deze ecologische verbinding is de continuïteit langs de beek. Dit vormt overigens ook een onderdeel uit het vastgestelde landinrichtingsplan. Ook vormt de Jufferbeek als bovenloop van de Deurningerbeek een zogenaamde waterparel, een beek met een extra hoog ambitieniveau. Wij maken ernstig bezwaar tegen deze willekeurige manier van redeneren en planvorming.
- De benedenlopen van Blankenbellingsbeek en Hesbeek die van nature water ontvangen van de west- en zuidzijde van de Lonnekerberg, worden geheel afgekoppeld. Hierdoor ontstaat ernstige verdroging aan de

noordwestzijde van de startbaan. Deze gebieden, waaronder het Natura 2000-gebied Lonnekermeer, hebben in het geheel geen baat bij de versterking van het beekmilieu en de watervoerendheid van de Leutinkbeek. Landschap Overijssel maakt hiertegen ernstig bezwaar.

- In de passages over beekherstel vermeldt Structuurvisie B dat er geen sporen terug te vinden zijn van de oorspronkelijke beken op het vliegveldgebied. Het gaat daarom meer om het herstel van het watersysteem dan om het restaureren van een historische situatie. Landschap Overijssel is het hier geheel mee eens. Maar naar onze mening is er juist een tekort aan kennis bij VTM over dat watersysteem. Want volgens de Afbeelding 13.1 Structuurvisie model B liggen de zwaar ontwaterde startbaanzone en de zeer natte beekzone van de bovenloop van de vroegere Hesbeek op slechts ca. 100 m van elkaar. In de startbaanzone is de grondwaterstand misschien wel 2 m beneden maaiveld, in de beekzone is de grondwaterstand slechts 30 cm beneden maaiveld. Beide zones liggen even hoog. In de praktijk loopt het water uit de beekzone ondergronds naar de drainage van de startbaan en van het beekherstel komt niets terecht.
- **Naar onze mening dient daarom alsnog gedegen geohydrologisch onderzoek plaats te vinden naar de manier waarop het vliegveld in het watersysteem kan worden ingepast. Hierbij moeten naar onze mening ook varianten in de inrichting van de luchthaven worden onderzocht. Hierbij hoort naar onze mening ook een variant met een verkorte startbaan. De volledige lengte van de baan zou pas op termijn nodig zijn voor code E. Indien uit geohydrologisch onderzoek blijkt dat code E en duurzaam herstel van het watersysteem niet samengaan, dient ernstig te worden overwogen of dit bij een kortere startbaan wel mogelijk is. In het huidige voorstel wordt een strategische reservering voor de luchthaven afgewenteld op water en natuur. Daartegen maakt Landschap Overijssel ernstig bezwaar.**

### **Het landschapsbeeld in Structuurvisie B**

Het landschapsbeeld van Structuurvisie B is veel minder in harmonie met de omgeving dan in Structuurvisie A. In feite zijn er twee functies in het gebied: het vliegveld met gebouwen en voorzieningen en de natuur ten zuiden ervan. Van naadloze aansluiting bij het landschapsbeeld in de omgeving is geen sprake. Nergens in de omgeving komt zo'n grote aaneengesloten oppervlakte natuur voor en ook het vliegveld is van een elders niet vertoonde maat. Dit betekent dat het gebied in de vorm van Structuurvisie B zich als het ware afzet tegen het omringende landschap. Misschien wel mooi voor de liefhebber, maar ook wel zeer apart.

### **Recreatieve kansen in Structuurvisie B**

Doordat het vliegveldterrein zal worden omheind en niet vrij toegankelijk is zijn de kansen voor wandel- en fietsrecreatie en ruitersport beperkt tot het zuidelijke deel met EHS. Hier kunnen overigens fraaie routes worden gerealiseerd door een mooi afwisselend natuurlandschap. Maar de nabijheid van de luchthaven en de barrière van de startbaan dwars door het gebied maken dat er voor de natuurgerichte recreatie in Structuurvisie B minder te genieten is dan in het andere model.

Met betrekking tot de Seringenheuvel - die in deze Structuurvisie echt het karakter krijgt van een Spotter's Hill - verdient het aandacht dat dit attractiepunt goed ontsloten is, zonder dat er ongewenste (gemotoriseerde) verkeersstromen ontstaan. In dit opzicht is de voorgestelde locatie niet de juiste, omdat er een extra verkeersbeweging ontstaat over de Noordergrensweg door een kwetsbaar beekgebied. Dit leidt tot een ongewenste doorsnijding en versnippering. Wellicht is een plaats aan de Weerselose weg te overwegen.

### **Zienswijze betreffende het advies van VTM**

Op grond van bovenstaande overwegingen komt Landschap Overijssel tot de conclusie dat voor natuur, water en landschap Structuurvisie A minder schadelijk is dan Structuurvisie B. Landschap Overijssel kiest daarom voor Structuurvisie A in een verbeterde vorm. Voor de verbeteringen hebben we in de zienswijze over de Structuurvisies voorstellen gedaan. Met deze voorkeur wijkt Landschap Overijssel af van het advies van VTM.

### **Zienswijze betreffende de MER**

De Plan MER is wat betreft de hydrologische situatie en de te verwachten milieueffecten een summier rapport met een hoop aannames. **Naar de mening van Landschap Overijssel is dit rapport onvoldoende onderbouwd om een oordeel te kunnen vormen over de gevolgen van ingrepen in het watersysteem.** Zo wordt bijvoorbeeld eenvoudig geredeneerd dat de verdroging zal afnemen doordat er beekherstel zal plaatsvinden. Maar wat het beekherstel precies inhoudt in hydrologisch opzicht is onbekend, dus uitspraken over afnemende verdroging zijn niet mogelijk. Met betrekking tot de invloed van drainage wordt gesteld dat in Structuurvisie A alle drainage wordt verwijderd en dat in Structuurvisie B “de drainage onder de landingsbaan in tact blijft en dat de overige drainage wordt verwijderd.” Op grond hiervan wordt gesteld dat het positieve effect bij Structuurvisie A groter is dan bij Structuurvisie B, maar dat bij B een licht positief effect optreedt. Naar onze mening wordt hierbij ten onrechte buiten beschouwing gelaten dat de gedraineerde oppervlakte aan de koppen van de startbaan in B fors wordt uitgebreid. Het is dus zeer onwaarschijnlijk dat er aan de noordzijde van het gebied het licht positieve effect zal optreden, zoals de MER vermeldt. Als een en ander momenteel nog niet duidelijk is, dient ook bij het weergeven van de effecten deze onduidelijkheid te worden vermeld. Het gebrek aan kennis over de invloed van de drainage op het grondwatersysteem wordt bij ‘Leemten in kennis en informatie’ niet genoemd. Met zekerheid wordt gesteld dat de natuurgebieden buiten het vliegveld geen verdrogend effect ondervinden van de drainage en de overige ontwatering. **Volgens ons is dit zeer waarschijnlijk onjuist en geeft dit een totaal verkeerd beeld in de beoordeling.**

Wij verzoeken u bij de behandeling van de Structuurvisies rekening te houden met onze opmerkingen en bezwaren. Wij zijn gaarne bereid desgewenst nadere toelichting te geven.

Hoogachtend,  
Landschap Overijssel,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Hengeveld', written over a horizontal line that extends to the right and then curves upwards.

ir. H. Hengeveld,  
directeur