Een unieke Twentse landschapsbeleving

Spoorfietsen in Hengelo én Enschede

Samenvatting

Sinds 2016 is het mogelijk om vanuit Hengelo met een spoorfiets over een historische spoorlijn naar Twekkelo te rijden. Dankzij deze unieke herbestemming is het mogelijk dit regionale industriële erfgoed te behouden en tevens kleinschalige recreatie mogelijk te maken. Nu al is duidelijk dat het spoorfietsen zowel recreatief als maatschappelijk in een behoefte voorziet. Om de maatschappelijke potentie van het project goed te benutten en de juiste doelgroepen aan te spreken is het van belang dat het project verder ontwikkeld kan worden.

Zowel in Hengelo als Enschede zijn nieuwe visies ontwikkeld voor het buitengebied. Deze sluiten uitstekend aan bij de visie, missie en doelstellingen van het spoorfietsen. Deze gebiedsvisies moeten echter nog verder worden uitgewerkt tot een samenhangend uitvoeringsplan/ omgevingsplan. Vòòr de vaststelling van dat uitvoeringsplan zouden initiatieven in het gebied die daar (op onderdelen) mogelijk mee strijdig zijn, of uitvoering daarvan kunnen compliceren, niet gehonoreerd moeten worden. Wanneer later blijkt dat zo'n initiatief toch bij kan dragen aan het uitvoeringsplan, dan kan er uiteraard alsnog mee worden ingestemd. Ook het spoorfietsproject kan daarna in een bij dat omgevingsplan passende richting worden doorontwikkeld. Kortom, dit veelzijdige en kansrijke project verdient alle ruimte, in Hengelo én Enschede!

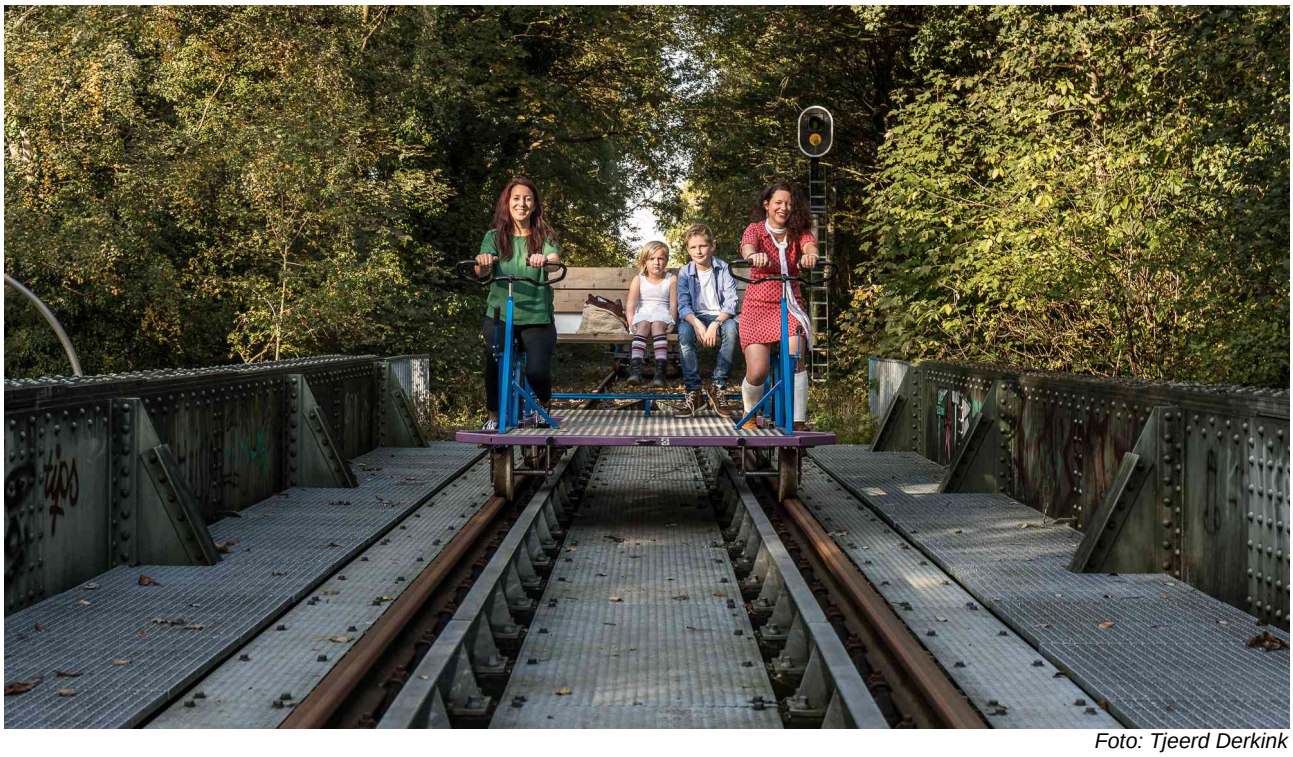


Foto: Tjeerd Derkink

Stichting Geldersch-Overijsselsche Lokaalspoorweg-Maatschappij

juni 2021

info@spoorfietsen.nl

Organisatiedoelen Spoorfietsen

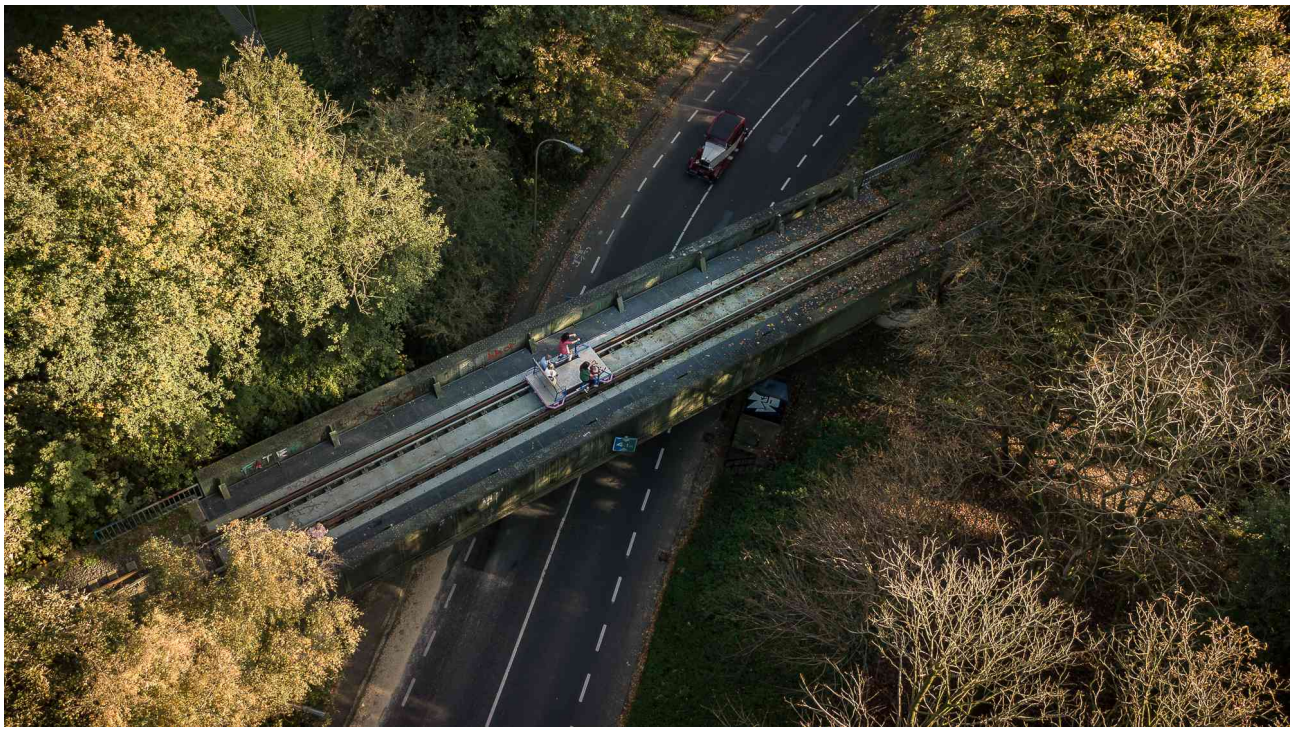


Foto: Tjeerd Derkink

Inleiding

Sinds 2016 is het mogelijk om vanuit Hengelo met een spoorfiets naar Twekkelo te rijden. De spoorlijn, een gemeentelijk monument uit 1884, is een restant van het eerste lokaalspoornetwerk Nederland. Dankzij deze unieke herbestemming is het mogelijk dit industriële erfgoed te behouden en tevens kleinschalige recreatie mogelijk te maken. Het project spoorfietsen wordt gerund door 2 samenwerkende organisaties. Rail Pleasure (B.V.) heeft als als eigenaar en (maatschappelijk) investeerder de basis voor het project gelegd. De stichting Geldersch-Overijsselsche Lokaalspoorweg-Maatschappij (GOLS) maakt als vrijwilligersorganisatie zowel de exploitatie als de uitbouw van het project mogelijk.

Het is de bedoeling dat de stichting GOLS een steeds grotere rol krijgt en meer op de voorgrond treedt. Bovendien wil zij zich ontwikkelen tot sociale onderneming, waarbij maatschappelijke doelen voorop staan. Om die doelen beter in beeld te brengen en meetbaar te maken wordt gewerkt aan het opstellen van een maatschappelijke businesscase. Bij het opstellen van deze maatschappelijke businesscase worden tevens de keypartners betrokken. Nu al is duidelijk dat het spoorfietsen zowel recreatief als maatschappelijk in een behoefte voorziet. In dit document wordt het projectplan van 2018 op een aantal onderdelen nader uitgewerkt en geactualiseerd.

Global Goals

Door aan te sluiten bij de Global Goals wil de stichting zich ontwikkelen tot sociale onderneming. Om deze aansluiting zichtbaar te maken, wordt een maatschappelijke businesscase opgesteld waarna de effecten op de meest belangrijke goals worden beschreven. (zie www.sdgnederland.nl voor informatie over de Global Goals)

Missie

Onze missie is om als sociale onderneming de samenleving te bewegen zich in te zetten voor de verbetering van de leefomgeving en primen van duurzame ontwikkelingsdoelstellingen waarbij gebruik wordt gemaakt van regionaal (industrieel) cultureel erfgoed

Visie

De stichting zet zich in voor het beleefbaar maken van de geschiedenis van de spoorwegen in Twente en het behouden en gefaseerd herstellen van de voormalige GOLS spoorlijn Boekelo-Hengelo in het bijzonder. Professionele medewerkers zorgen mede door hun gastvrijheid en expertise voor een unieke beleving bij onze spoorlijn en bijbehorende faciliteiten. Onze exploitatie rond het spoor leidt tot een brede biodiversiteit en versterking van het landschap. We leveren een maatschappelijke bijdrage door samen te werken met opleidingsinstituten en andere overheidsinstellingen.

Randvoorwaarden Spoorfietsen

Organisatorisch

In de pioniersfase van het project is het ondanks beperkte middelen met veel creativiteit en inventiviteit toch gelukt om onverwachte obstakels te overwinnen. Ook het plotseling beschikbaar komen van gebruikte materialen of van waardevol erfgoed vergt snel handelen. Dankzij de inzet van een beperkt, maar groeiend, aantal vrijwilligers is het inmiddels gelukt om de basis onder het project flink te verstevigen. Naarmate het project zich verder ontwikkelt, stelt dat andere/hogere eisen aan de organisatie. Om die reden investeert de stichting ook in professionalisering, bijvoorbeeld door het opstellen van een maatschappelijke businesscase. Ook het afspreken van een duidelijke structuur en taakverdeling en het creëren van helderheid over de te volgen koers is daar een voorbeeld van. Het afmaken van reeds in gang gezette projecten heeft daarbij prioriteit. Stakeholders ervaren dan dat het niet bij “dromen” blijft, maar dat doelen daadwerkelijk worden bereikt.

Daarnaast is het van belang steun te verwerven voor ambities die pas op langere termijn gerealiseerd kunnen worden, maar waarvoor al wel de juiste randvoorwaarden gecreëerd moeten worden. Zo kan ruimte ontstaan om nieuwe doelen te concretiseren en te realiseren. Door binnen de afgesproken kaders ruimte te houden voor maatwerk of het pakken van unieke kansen ontstaat een betere balans tussen stabiliteit en flexibiliteit. Zo blijft het spoorfietsen een aantrekkelijke werkplek voor vrijwilligers, ontstaan er kansen voor opdrachten bij onderwijsinstellingen en kan de maatschappelijk investeerders meer zekerheid worden geboden.

Financieel

Een aantrekkelijk product vormt de basis van een gezonde exploitatie. Uit de positieve reacties van onze bezoekers blijkt dat dit in de basis wel goed zit. Om ook op langere termijn aantrekkelijk te blijven zijn verdere investeringen noodzakelijk. De inkomsten uit de verhuur van spoorfietsen kunnen in de toekomst worden aangevuld met inkomsten uit de verhuur van de verblijfsaccommodaties, inkomsten uit het Rustpunt en de verkoop merchandising. Andere mogelijke inkomstenbronnen zijn projectsubsidies of inkomsten in natura (zoals vrijwilligersuren en schenkingen).

Voor de realisatie van de maatschappelijke ambities zijn aanvullende investeringen nodig die zo veel mogelijk uit de opbrengsten van de exploitatie van de spoorlijn en de accommodaties moeten komen. Doordat het aanpassen van de ruimtelijke randvoorwaarden een lange periode in beslag heeft genomen (o.a. een nieuw bestemmingsplan), konden de verblijfsaccommodaties helaas nog niet gerealiseerd worden. Daardoor zijn slechts beperkte financiële middelen beschikbaar gekomen voor het doorontwikkelen van het project. De situatie rond Covid19 heeft dat nog versterkt.

Maatschappelijk

Binnen de aanwezige randvoorwaarden bleek het al in 2016 mogelijk om een eenvoudige exploitatie op te zetten. Een initiële investering in de aankoop van de spoorlijn, de bouw van de fietsen en de bouw van de stalling blijkt al voldoende om enthousiaste bezoekers te trekken. De maatschappelijke ambities van het project kunnen daarmee nog niet worden ingevuld. De gewenste uitbouw kan echter pas plaatsvinden nadat ook daarvoor de noodzakelijke (vooral ruimtelijke) randvoorwaarden zijn gecreëerd.

Om te bepalen waar het project het meeste maatschappelijke waarde kan toevoegen worden stakeholders vroegtijdig bij plannen betrokken. In de loop van de jaren is een groot, divers en groeiend netwerk aan partners opgebouwd. Uit deze contacten blijkt duidelijk dat het project ook maatschappelijk in een behoefte voorziet. Dat blijkt bijvoorbeeld uit de reacties die we bij het opstellen van de maatschappelijke businesscase van onze partners krijgen. Onderdeel van de maatschappelijke randvoorwaarden is ook de draagkracht van de omgeving. Door het garanderen van kleinschaligheid, overlast voor omwonenden te voorkomen, recreatiedruk te verminderen en de gewenste leefstijlen aan te spreken kan het uitstekend binnen die grenzen blijven.

Ruimtelijk

Het spoorfietsen richt zich op kwaliteit, daarom is het van belang dat de bezoekers een hoogwaardig product krijgen aangeboden. Ze moeten goed ontvangen kunnen worden. Prettige en functioneel ingerichte begin- en eindpunten, met daarbij passende voorzieningen maken daar onderdeel van uit. Voor de exploitatie is het eveneens van belang dat er in Hengelo voldoende ruimte is voor de opslag van de fietsen en materialen.

Omdat het spoorfietsen een relatief jong project is, is er in oudere ruimtelijke regelgeving nog niet op geanticipeerd. Deze werkt daardoor soms ernstig belemmerend, vooral als wijzigingsprocedures een lange doorlooptijd kennen. Ook is er het risico dat op basis van oude regelgeving met het spoorfietsproject strijdige initiatieven worden gehonoreerd.

Jaarlijkse voortgang spoorfietsproject

2013

In december: einde railtransport naar Akzo, sluiting stamlijn (Akzo lijn) Hengelo, een restant van het netwerk van de Geldersch-Overijsselsche Lokaalspoorweg-Maatschappij of GOLS uit 1884

2014

Idee voor spoorfietsen gepresenteerd, start overleg omwonenden en mogelijke partners, plotselinge sloop van 500 meter spoorlijn, uitwerken projectidee, 18 juli 1e proefrit spoorfiets, start onderhandelingen aankoop spoorlijn

2015

Onderhandelingen aankoop spoorlijn, met stakeholders projectidee verder uitwerken

2016

Aankoop spoorlijn, bouw van de spoorfietsen, heraanleg 500 meter spoorlijn door Strukton, aanleg keerplatforms, start exploitatie, bouw stalling, bouw perron, verwerving goederenwagon, principe afspraak over overname zoutboortorens, start overleg over bestemmingsplanprocedure, op “Landelijke zaaidag” inzaaien eerste stuk spoorberm Kuipersdijk

2017

Bouw abri Hengelo Veldwijk, 14 juni uitstapje gemeenteraadsleden, indienen principeverzoek bestemmingsplanwijziging

2018

1 september ontvangst Commissaris van de Koning, verwerving zoutboortorens, presentatie projectplan Spoorfietsen, motie spoorfietsen unaniem aangenomen door de gemeenteraad van Hengelo

2019

Arrangement met Hengelo promotie/ eetcafé De Blauwe Engel, aanpak omgeving startpunt, spoorfietsen opgenomen in Rondje Hengelo, officiële opening en onthulling informatiepaneel door ProRail directeur Pier Eringa, gemeentelijke monumentenstatus voor spoorlijn en viaducten, verwerving en plaatsing historische ploegbergplaats, aanleg wissel in Twekkelo

2020

Toezegging cofinanciering voor het Europese LEADER subsidieprogramma voor: o.a. verlengen spoorlijn, herbouw zoutboortorens en aankleden spoorlijn. Dit Europese geld in combinatie met een provinciale en gemeentelijke bijdrage is verkregen in het kader van de profilering van Zuidwest Twente , het versterken van bedrijvigheid en het verbeteren van de verbinding stad-land. Een voorwaarde is dat onze organisatie een even grote eigen bijdrage levert in geld en uren.

Europees Landbouwfonds voor Plattelandsontwikkeling: Europa investeert in zijn platteland

Aanleg zijspoor in Twekkelo, verwerving en transport Blauwe Engel treinstel, cosmetische opknapbeurt Blauwe Engel, redding Blauwe Engel haalt NOS journaal, aanleg wandelpad tussen stalling en F35 door Rotary, grootschalig groenonderhoud spoorbaan, restauratie en ombouwen goederenwagon

2021

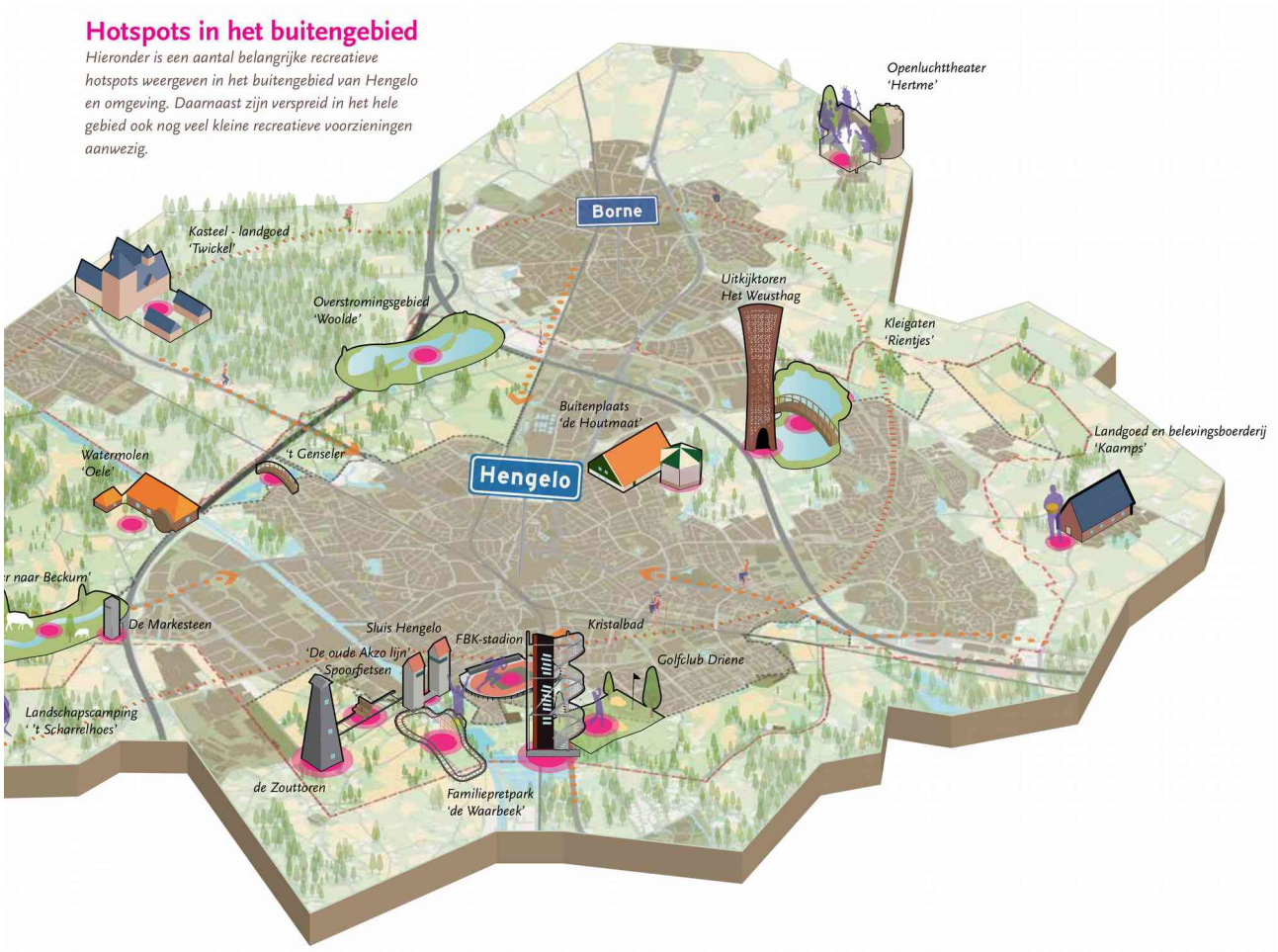
Nieuwe bestemmingsplan Spoorfietsen unaniem vastgesteld, Opnamen tv programma Andere Tijden, begin herstel zijspoor/ fabrieksaansluiting Hengelo, herinrichting stalling Hengelo

Het ruimtelijke kader: ontwikkelingen rondom het spoortracé

Integrale gebiedsontwikkeling in het buitengebied van Enschede en Hengelo

Gebiedsgericht werken is een actueel thema, ruimtelijke ontwikkelingen staan immers niet op zichzelf. Het buitengebied van Enschede en Hengelo biedt plaats aan uiteenlopende functies waartussen een goede balans gevonden moet worden. Bovendien staat Nederland voor grote maatschappelijke uitdagingen die ook claims leggen op de inrichting van de fysieke leefomgeving. Door deze functies op een slimme manier met elkaar te verweven kunnen belangrijke kwaliteiten van het buitengebied worden behouden of zelfs versterkt. Om tot een goede ruimtelijke ordening te komen is het echter wel noodzakelijk dat belanghebbenden tijdig bij nieuwe initiatieven in het buitengebied betrokken (kunnen) worden.

Een mooi voorbeeld uit **Hengelo** is de met veel participatie (ook uit Enschede) tot stand gekomen omgevingsvisie Hengeloos buiten. De ambities van het spoorfietsen (inclusief de verlenging van de spoorlijn) zijn daarin prominent opgenomen. Een belangrijk doel is het versterken van het “buitengevoel”. De volgende tekst geeft aan wat daar onder wordt verstaan; “Versterking van het buitengevoel betekent niet dat er niks meer mag in het buitengebied. We willen juist meer mogelijkheden creëren voor gebruik van, en activiteiten in het buitengebied. Meer ruimte voor activiteiten om te leven, te werken en te recreëren. Dit is van groot belang om het gebied ook op langere termijn levendig en vitaal te houden. Wel moeten activiteiten passen bij de waarden die we belangrijk vinden. Dat betekent activiteiten die passen bij een open, groen, authentiek, vrij, levendig, divers, gastvrij en verbonden buitengebied.”



Afbeelding uit de vastgestelde omgevingsvisie “Hengeloos buiten”

Over recreatie staat er het volgende: *“Voor de toekomst zetten we in op extensieve vormen van recreatie die zijn gericht op hen die op zoek zijn naar rust, ruimte en ontspanning. Ons buitengebied is alleen op enkele plekken, dicht bij de stad rondom het kanaal en het spoor, geschikt voor grotere recreatieve voorzieningen. We willen vooral meer ruimte bieden aan extensieve recreatieve voorzieningen en functies die een lokale verbinding maken. Extensief betekent een beperkte mate van concentratie van activiteiten op een plek, passend bij de omgeving. Denk aan een bed&breakfast in een historische stal, een theetuin, trouwlocatie op een landgoed, overnachten in een oude zouttoren, fietsen op een oud spoorlijntje of een boerencamping. Dit soort voorzieningen dragen bij aan een vitaal buitengebied zonder de karakteristiek te verstoren. Sterker nog, ze dragen zelfs bij aan het versterken ervan doordat nieuwe verdienmodellen mogelijk worden en zo oude elementen behouden kunnen blijven.”*

Twekkelo krijgt daarbij de rol van “Groene oase tussen de steden”: *“Voor het deel van Twekkelo in Hengelo gaan we werken aan het gebiedsdoel ‘Recreëren, natuur, wonen, duurzame lokale energie en voedselproductie in balans’. Het accent in dit gebied ligt op een zorgvuldige mix van kleinschalige recreatie, natuur, wonen, duurzame lokale energie en ondernemen in het groen. Niet één functie heeft de overhand, we zetten in op de som der delen. Hiervoor zetten we een gebiedsgericht omgevingsprogramma op met de titel ‘Twekkelo, Groene Oase tussen de steden’. Dit betekent dat we actief aan de slag gaan met het realiseren van de doelen.”*

Ook **Enschede** is volop aan de slag met het ontwikkelen van een visie voor het buitengebied. Uit de Evaluatie Landelijk Gebied Enschede van januari 2021 blijkt bijvoorbeeld dat in de Gids buitenkans (2014) de volgende ambitie is verwoord: *“Enschede wil groeien met haar vrijetijdssector, maar dan wel op een manier die kwaliteit uitstraalt en bijdraagt aan een leefbare en duurzame stad.” Bovendien vindt de gemeente het “belangrijk om het toeristisch aanbod te versterken door kleinschalige initiatieven positief te benaderen”.*

“Het doel is de stadsrand nog meer tot een belevingsgebied te maken: een gebied dat mensen uitnodigt om te komen, wandelen, spelen, joggen, ontspannen, fietsen, tuinieren, kunst zien en beleven, uitrusten en eten. Met de aanleg van ‘Rondje Enschede’ (een wandel- en fietsroute rondom Enschede en Boekelo, dwars door de brede groene stadsrandzone) is de toegankelijkheid en beleefbaarheid van de stadsrand al sterk verbeterd. Nieuwe initiatieven aan dit ‘rondje’, die de toegankelijkheid en aantrekkelijkheid nog verder vergroten, zullen worden gestimuleerd.”

In deze evaluatie wordt echter geconcludeerd: *“De ambitie om recreatie & toerisme te laten groeien is nog niet geslaagd. Het Rondje Enschede bestaat, maar blijkt nog geen ruggengraat voor recreatieve versterking. De kwaliteit van het aanbod aan voorzieningen is niet toegenomen en Enschede heeft geen groter aandeel kunnen verwerven in de sector recreatie & toerisme. Wel zijn de bezoekers uit Enschede positief over hun bezoek aan het buitengebied. Kansen zijn aanwezig voor groei bij de eigen stedelijke bevolking en specifieke doelgroepen in de combinatie van recreatie in de stad én het buitengebied.”*



Bestemmingsplan Spoorfietsen

Vanuit de spoorfietsorganisatie zelf zijn ook al een aantal ruimtelijke ontwikkelingen in gang gezet. Tot december 2013 wordt het laatste restant van de voormalige spoorlijn Boekelo-Hengelo nog gebruikt voor het goederenvervoer van de zoutindustrie, daarna dreigt sloop van de lijn. Een burgerinitiatief om de lijn te redden wordt door Hengelose raadsfracties omarmd, zij stellen daar op 14 februari 2014 raadsvragen over, daarin is te lezen; “Met dit idee worden mogelijkheden en kansen geschetst die een stimulans zouden kunnen betekenen voor de Hengelose vrijetijdseconomie met aanknopingspunten op het gebied van cultuurhistorie, techniek, sport, duurzaamheid, wijkeconomie en het laten participeren van inwoners van Hengelo.” Vanaf dat moment wordt ook contact onderhouden met de Vereniging Behoud Twekkelo.

Het college stelt zich positief op ten opzichte van het initiatief, maar geeft ook aan geen financiële bijdrage te kunnen leveren. Met ProRail worden onderhandelingen gestart over de overname van de spoorlijn. Dit verloopt aanvankelijk moeizaam. Ook blijkt de gemeente Hengelo delen van de lijn te willen overnemen. Zo kan ze de fietssnelweg F35 en de ingang naar het FBK stadion verbeteren. Een oplossing komt wanneer de gemeente zich in februari 2015 bereid toont de onderhandelingen met ProRail te voeren. Uiteindelijk gaat het college in februari 2016 akkoord met de aankoop van de spoorlijn. Ze houdt kleine delen bij de F35 en het stadion, maar verkoopt het overgrote deel voor een marktconforme prijs door aan Rail Pleasure. Bij het ondertekenen van de overeenkomst spreekt de gemeente de hoop uit dat het niet bij dit eerste stuk spoorlijn zal blijven, maar dat het project verder ontwikkeld wordt.

Op 6 november 2018 neemt de gemeenteraad unaniem een motie aan die het college onder meer opdraagt om:
“- Kansen te benutten voor samenwerking tussen de gemeente en de spoorfietsorganisatie en haar partners. Bijvoorbeeld door samen op te trekken bij het realiseren van maatschappelijke doelen op het gebied van toerisme, economie, cultuurhistorie, ecologie, educatie, participatie en werk,
– Het spoorfietsen als toeristisch recreatieve voorziening voor Twekkelo te borgen in de nieuwe omgevingsvisie Buitengebied”

De uitbreidingsplannen leiden uiteindelijk tot een nieuw bestemmingsplan Spoorfietsen, dat om tegemoet te komen aan de ingediende zienswijzen wordt aangepast. Op 13 januari 2021 wordt het gewijzigde bestemmingsplan eveneens unaniem door de Hengelose gemeenteraad vastgesteld. Daarin is te lezen; *“Het bestemmingsplan Spoorfietsen is opgesteld om mogelijk te maken dat het huidige spoorfiets-traject met ongeveer 300 meter in zuidelijke richting wordt verlengd, tot aan de Bruninksweg in Twekkelo. Het verlengen van de spoorlijn is in eerste instantie bedoeld omdat het huidige traject aan de korte kant is. Door het traject iets door te trekken hebben bezoekers de kans langer te genieten van de spoorfietsbeleving. Tevens wordt het eindpunt in Twekkelo beter zichtbaar en bereikbaar en is het ook beter in te richten voor mindervaliden. Ook maakt het bestemmingsplan Spoorfietsen mogelijk dat twee authentieke zoutboortorens en een voormalige zoutwagon geplaatst kunnen worden, die gebruikt gaan worden als trekkershut.“*

Dat omwonenden de uitbreidingsplannen kritisch beoordelen is hun goed recht. Om die reden is er ook veel geïnvesteerd in het contact met de directe omwonenden en de Vereniging Behoud Twekkelo. Helaas is het echter niet gelukt om met iedereen op één lijn te komen. Tegen het bestemmingsplan is beroep aangetekend en ook een voorlopige voorziening aangevraagd. Bij de behandeling van de voorlopige voorziening bij de Raad van State verklaart de gemeente: *“De gemeente Hengelo vindt Spoorfietsen een waardevolle toevoeging aan het toeristisch, recreatief en educatief aanbod in Hengelo. Het is een mooi voorbeeld van een burgerinitiatief en sociaal ondernemerschap in Hengelo.”* Ook de gemeenteraad van Hengelo heeft middels een motie aangegeven positief te staan tegenover het initiatief.” Tot een uitspraak komt het echter niet. De gemeente publiceert later; *“Aangezien het ingediende verzoek om voorlopige voorziening is ingetrokken, is het plan op 17 maart 2021 in werking getreden.”*

De behandeling van het beroep bij de Raad van State moet nog plaatsvinden, we zien de uitspraak met spanning maar ook met vertrouwen tegemoet.

Bestemmingsplan Zuivelhoeve

Ten zuiden van de Bruninksweg wordt de nieuwbouw van De Zuivelhoeve gerealiseerd. Het daarvoor benodigde bestemmingsplan heeft jarenlang veel discussie opgeleverd. De nieuwbouw beslaat 5.300 vierkante meter, waarmee de totale bebouwing ruim 8.100 vierkante meter komt. Er is daarom veel moeite gedaan om tot een aanvaardbare ruimtelijke inpassing te komen.

Op www.ruimtelijkeplannen.nl is de toelichting op het bestemmingsplan te lezen, daarin staat; *“Aan de keuze voor uitbreiding is een lang proces van plan- en besluitvorming voorafgegaan. De ligging van de Zuivelhoeve in het waardevolle cultuurlandschap Twekkelo vraagt om een zorgvuldige inpassing van de nieuwe bedrijfsgebouwen.”* De voormalige spoorverbinding Boekelo-Hengelo is als cultuurhistorisch element nadrukkelijk onderdeel geweest van die ruimtelijke onderbouwing. Zo wordt in de toelichting het woord “spoorlijn” 6 keer genoemd, terwijl het woord “spoortracé” twee keer voor komt. De volgende tekst is daarvan een duidelijk voorbeeld;

“De lust- en leisurelaag: Stads- en dorpsranden

Volgens de lust- en leisurelaag heeft het plangebied kenmerken die passen bij stads- en dorpsranden, die sterke stad/landrelaties bevatten. Hieraan zijn geen normstellende voorwaarden verbonden, maar wel dienen het behoud, herstel en de aanleg van landschappelijke recreatieve routes tussen stad/dorp en land, gekoppeld te worden aan ontwikkelingen. Het voorliggende plan voorziet niet in het behoud, het herstel of de aanleg van recreatieve routes tussen stad/dorp en land. Echter, het tracé van de vroegere spoorlijn wordt als lange zichtas teruggebracht in het landschap door aan beide zijden van de oorspronkelijke spoorlijn forse beplanting te plaatsen. Op deze wijze blijft dit in de toekomst vrij voor mogelijke initiatieven voor wandel- en fietspaden c.q. mogelijk herstel van het spoortracé. Daarnaast wordt de bestaande kapschuur verplaatst en krijgt deze een functie als recreatief informatiecentrum.

Geconcludeerd wordt dat de nieuwe ontwikkeling bijdraagt aan het versterken van de ruimtelijke kwaliteit conform de geldende gebiedskenmerken.”

Het behouden en versterken van de ruimtelijke kwaliteit dus cruciaal geweest om voldoende steun te verwerven voor de uitbreidingsplannen. En juist in de ruimtelijke onderbouwing die dat moet aantonen is het behoud en het mogelijk recreatief benutten van het spoortracé (zelfs als spoorlijn!) prominent opgevoerd als argument.

Op 01-07-2015 is het bestemmingsplan Zuivelhoeve definitief vastgesteld door de gemeenteraad. De Vereniging Behoud Twekkelo heeft daartegen beroep aangetekend, dat is op 25 mei 2016 door de Raad van State ongegrond verklaard, waarna het plan onherroepelijk is geworden.



Landschapsinrichtingsplan Zuivelhoeve (links is verticaal het voormalige spoortracé vrijgehouden)

Het spoorfietsproject in relatie tot andere ruimtelijke opgaven

Wanneer het bestemmingsplan Spoorfietsen onherroepelijk is geworden, zal de spoorfietsorganisatie zich vooral richten op het realiseren van de daarmee mogelijk gemaakte plannen. Dit betreft vooral de accommodaties in de zoutboortorens en het verlengen van de spoorlijn. Maar nu het gebiedsgericht werken in Twekkelo steeds meer vorm krijgt, willen we tijdig onze verdere ideeën onder de aandacht brengen. Nu kansen missen kan immers tot gevolg hebben dat doelen voor lange tijd onbereikbaar worden.

Hoewel bij gebiedsontwikkeling een integrale aanpak veel problemen kan voorkomen, is het niet werkbaar als plannen van initiatiefnemers steeds op elkaar moeten wachten. Daarom is het cruciaal dat er vooraf een helder integraal kader is vastgesteld. De ingewikkelde puzzel die gebiedsontwikkeling vaak is, wordt anders immers steeds moeilijker te leggen. Deelplannen die op zich wellicht een positieve bijdrage leveren aan het gebied, kunnen dan andere gewenste ontwikkelingen juist blokkeren. Wanneer initiatiefnemers van deelplannen daardoor tegenover elkaar komen te staan, kan dat zelfs (nodeloos) resulteren in verstoorde verhoudingen. Zo raakt een evenwichtige gebiedsontwikkeling nog verder uit beeld.

Dat de huidige maatschappelijke opgaven niet meer geïsoleerd opgelost kunnen worden wordt steeds duidelijker. Deze zullen juist in onderlinge samenhang aangepakt moeten worden. Een actieve overheid kan daarbij het verschil maken. Zij kan er aan bijdragen dat er een evenwichtige balans ontstaat tussen persoonlijke belangen en het algemeen belang. Niet alleen door het stellen van voorwaarden en regels, maar ook door op een positieve manier de randvoorwaarden voor een oplossing te creëren.

Een duidelijk voorbeeld is de bossenstrategie. Het Rijk heeft met de provincies afgesproken dat er tot 2030 37.000 hectare bos aangeplant moet worden. In Twente zal dat niet lukken door nieuwe vlakken met bos aan te leggen. Realisatie zal voornamelijk plaats moeten vinden door stroken/linten aan te leggen en deze te verweven met andere functies. Dat kan bijvoorbeeld in de vorm van de houtwallen, die juist in het verleden op grote schaal gerooid. Voor een duurzaam resultaat is dus niet alleen de medewerking van grondeigenaren noodzakelijk, maar zullen deze ook blijvende voordelen moeten ervaren.

Ook zien we dat de behoefte aan recreatie in de buitenlucht sterk toeneemt, dit heeft als gevolg dat de recreatiedruk in de officiële natuurgebieden te groot is geworden. Door het (aanzienlijk grotere) gebied daarbuiten aantrekkelijker te maken voor recreanten, kan de natuur worden ontlast. Dat kan bijvoorbeeld door het landschap te versterken en aantrekkelijke routes te creëren. Omdat ook het behouden en herstellen de biodiversiteit om extra maatregelen vraagt, kunnen beide ontwikkelingen elkaar versterken. Ook in dat geval is medewerking van andere grondeigenaren noodzakelijk. Bovendien spreekt voor zich dat ook hier de recreatiedruk binnen aanvaardbare grenzen moet blijven.

Omgevingsvisie Hengeloos buiten staat over het spoorfietsen: *“Daarnaast geven we de mogelijkheid om het spoorfietsen eventueel door te ontwikkelen mits het een extensieve, goed ingepaste opzet heeft, is gericht op mensen die rust, ruimte en ontspanning zoeken en de eventuele overlast voor omwonenden beheersbaar blijft.”* Elders in de visie staat: *“We stellen een kader op voor het wegen, beoordelen en sturen van initiatieven gericht op recreatie en ontspanning en die passen bij ons buitengebied (zie ook H 7.3).”*

Marketing Oost/ Twente Marketing maakt bij de positionering gebruik van de leefstijltyperingen van de leefstijlvlinder. Op basis daarvan kunnen gerichte keuzes worden gemaakt. Wanneer de stakeholders binnen en buiten het gebied kiezen voor een aantal leefstijlen, dan kunnen onze productontwikkeling en marketing daar op worden afgestemd. Het spoorfietsproject is zo veelzijdig dat het de potentie heeft op vele leefstijlen aan te sluiten, ook van kritische doelgroepen. Het is dan van belang om vooraf te duidelijk maken wat de recreant kan verwachten en wat juist niet. Het zichtbaar en beleefbaar maken van de geschiedenis en de natuur rondom de spoorlijn is daarbij een speerpunt. Het spoorfietsen is niet gericht op een zo groot mogelijke bezetting, maar op leefstijlen die aansluiten bij haar maatschappelijke doelstellingen en passen binnen de draagkracht van de omgeving.

Als er een sterke politieke wil is om de doorontwikkeling van het spoorfietsproject mogelijk te maken, dan wordt de haalbaarheid van de plannen aanzienlijk vergroot. Door een regierol op te pakken, meer partijen binnen en buiten het gebied bij de planvorming te betrekken zou een andere dynamiek kunnen ontstaan. Het doel zou moeten zijn om gebiedsplan op te stellen waarin het geheel meer is dan de som der delen. In de aanloop daar naar toe zouden initiatieven die daarmee strijdig lijken, niet gehonoreerd moeten worden. Deelnemende partijen zullen dan eerder geneigd zijn om elkaar tegemoet te komen en vrijwillig mee te werken aan het uitvoeren van een gezamenlijk uitvoeringsplan.

Halte Twekkelo als basis voor nieuwe ontwikkelingen

Bij het in gang zetten van nieuwe ontwikkelingen is de historische situatie voor ons een belangrijk uitgangspunt. Het spoortracé is immers niet voor niets opgenomen in de cultuurhistorische waardenkaart. Twekkelo beschikte vroeger over een eigen halte, waarvan na veel speurwerk belangrijke informatie is teruggevonden.

De geschiedenis van de halte

Twekkelo hoort van 1811 tot 1934 bij de gemeente Lonneker, daarna wordt het gebied wordt bij de gemeente Enschede gevoegd. Vanwege de aanleg van het Twentekanaal volgt er in 1937 een grenswijziging, een aanzienlijk deel van Twekkelo hoort daarna bij de gemeente Hengelo. Lang bestaan er plannen om dat deel voornamelijk voor uitbreiding van bedrijventerrein te gebruiken, maar dat is veranderd. Gelukkig staat het behouden en versterken van het landelijke karakter staat nu, net als in het Enschedese deel, voorop. Dat er steeds meer afstemming plaatsvindt tussen beide gemeenten is dan ook een goede zaak.

In januari 1886 meldt Dagblad Tubantia dat het gemeentebestuur van Lonneker bij de directeur van de Geldersch-Overijsselsche Lokaalspoorweg-Maatschappij het verzoek heeft neergelegd om halten in te richten in Usselo (aan het traject Boekelo-Enschede) en Twekkelo (aan het traject Boekelo-Hengelo). Vanaf 15 juni 1886 stoppen de lokaaltreinen op verzoek bij de halte Twekkelo, het perron bevindt zich midden op de heide. De halte wordt voornamelijk gebruikt door boeren die de markt in Hengelo bezoeken. In 1888 wordt er volgens een standaardontwerp van de GOLS een wachterswoning gebouwd. Er worden 28 woningen van dit type gebouwd, waarvan 11 in Twente. Een daarvan komt in Hengelo, de overige tien locaties liggen nu in Enschede. De woningen worden genummerd, de woning in Twekkelo krijgt nummer 18, Usselo nummer 19. In Enschede is de laatste woning van dit type pas in de jaren zeventig gesloopt.



De locatie van de Halte Twekkelo, deze lag aan de huidige Twekkelerveldweg. Historische kaart uit 1900



Dezelfde locatie, het spoortracé is opgenomen op de cultuurhistorische waardenkaart. Luchtfoto uit 2019

Attractieve waarde wordt vergroot

Na veel speurwerk blijkt dat zowel de plattegrond van de halte Twekkelo als het bestek van de wachterswoning nog bestaan. Daardoor is het mogelijk om een overtuigende reconstructie te maken. Het kleine gebouwtje zou een maatschappelijke functie kunnen krijgen. Daarmee zal het spoorfietstraject voor het eerst een echt logisch eindpunt krijgen. Daarna kan ook worden onderzocht of een verdere verlenging van het traject richting Boekelo haalbaar en wenselijk is.

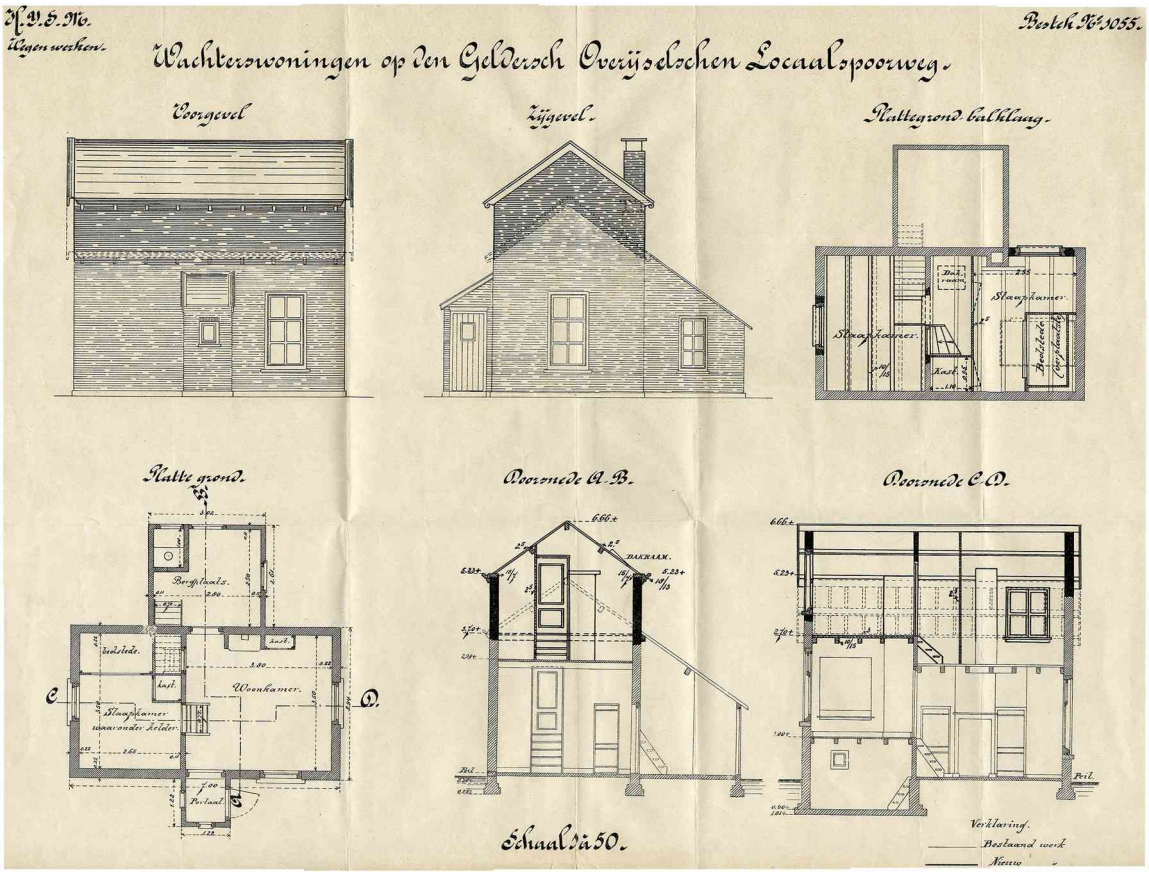
De locatie van de voormalige Halte Twekkelo ligt tegenwoordig net over de gemeentegrens, in de gemeente Enschede. Toevallig lijkt juist die plek ideaal als nieuw eindpunt voor het spoorfietsen. Ten opzichte van de nu beoogde locatie aan de Grote Veldweg zijn er belangrijke voordelen. Zo is deze ideaal gelegen aan wandel- en fietsroutes. Bovendien kan het spoorfietsen zo uitstekend aansluiten op het “Rondje Enschede”. De huidige wandelroute die aan de bezoekers van het spoorfietsen wordt verstrekt, en die in samenwerking met de Vereniging Behoud Twekkelo is opgesteld, gaat al langs deze locatie.



Op basis van de originele blauwdrukken bestekken, foto's van identieke wachterswoningen en ervaring is dit schaalmodel gebouwd. De kijkrichting is naar Hengelo.



Een reconstructie van de Halte Twekkelo zou er dus zo uit kunnen zien. De wachterswoning past goed het kleinschalige karakter, de oppervlakte is slechts 35 m²!

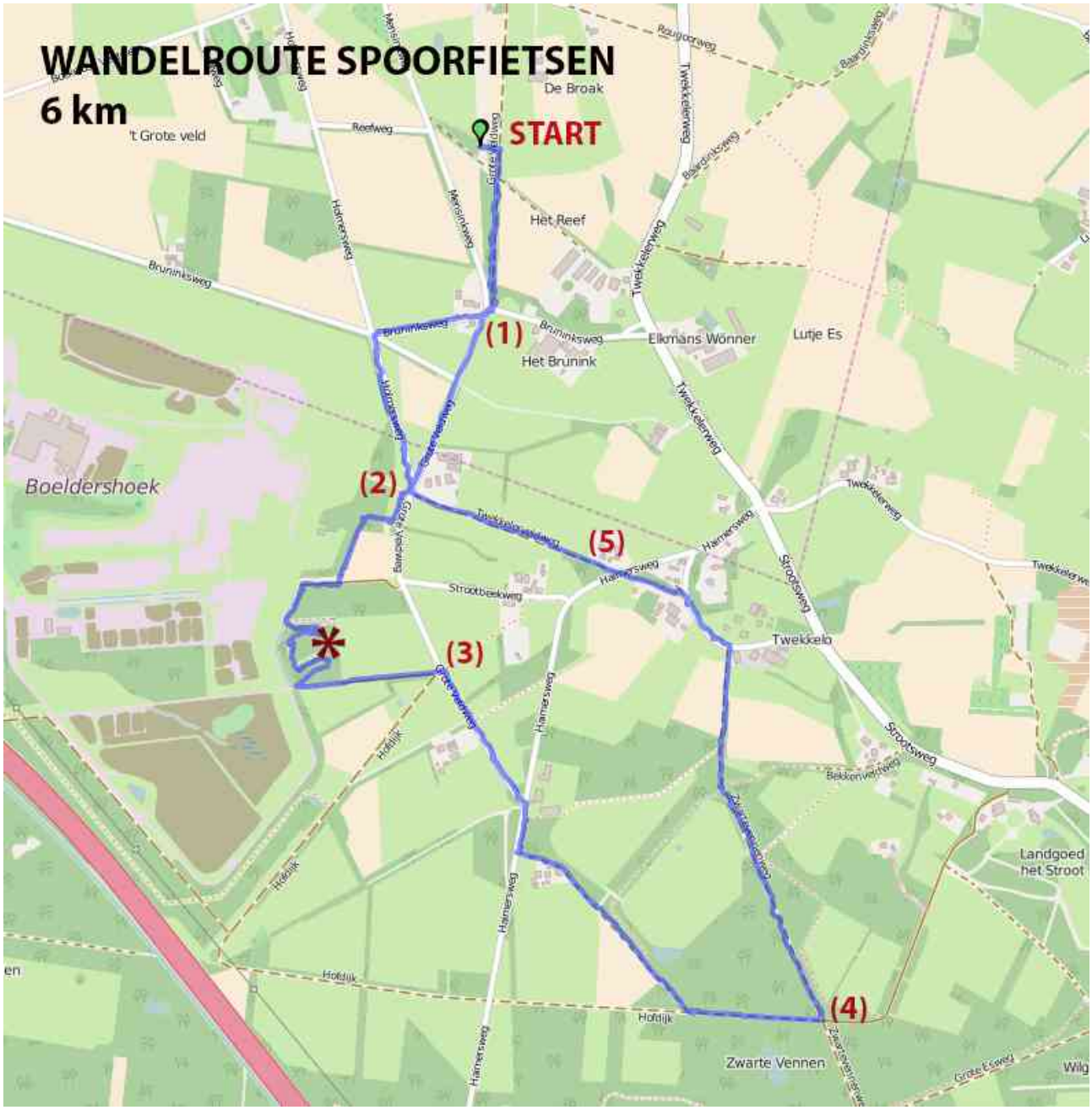


De originele bestektekening van de GOLS wachterswoning, bron: Utrechts Archief

Door de ligging vlak bij het retentiegebied rondom Twence is bovendien te overwegen om daar aanvullende voorzieningen in te richten, bijvoorbeeld in de vorm van een natuurspeeltuin, een beleefpad of een educatieve route. Passende thema's liggen voor het oprapen, zoals het thema "zout", maar ook het bredere verhaal "energie, grondstoffen en voeding" of de transformatie die het landschap in Twekkelo in de loop van de eeuwen heeft ondergaan. Door het toevoegen van de juiste voorzieningen kan het spoorfietsen overtuigender worden gepositioneerd ten opzichte van de in Twekkelo gewenste leefstijlprofielen.

Kans op overlast wordt beperkt

Doordat de dichtstbijzijnde woning zich ten opzichte van de locatie van de voormalige halte pas op meer dan 100 meter afstand bevindt, blijft de kans op overlast voor omwonenden beperkt. De spoorlijn zal dan vanaf de Bruninksweg nog met 550 meter extra verlengd moeten worden. Het andere perron kan dan weer vervallen. Ook de op de spoorfietsrit aansluitende wandeling kan worden aangepast. Nu passeren de wandelaars twee keer de kruising van de Grote Veldweg met de Bruninksweg. Als de bezoekers dat punt alleen nog op de spoorfiets passeren dan zal de recreatiedruk voor de omwonenden daar naar verwachting afnemen.



Conclusie

Na een positieve beslissing van de Raad van State over het bestemmingsplan Spoorfietsen zal het project zich eindelijk verder kunnen ontwikkelen. Daarmee kan grotendeels aan de organisatorische, financiële en maatschappelijke randvoorwaarden worden voldaan. Door het ontbreken van de juiste ruimtelijke randvoorwaarden is het nog niet mogelijk geweest om in Twekkelo een logisch eindpunt in te richten. Het nieuwe bestemmingsplan maakt op dat punt een aantal belangrijke verbeteringen mogelijk. Politieke en ambtelijke steun zou echter nog meer verbeteringen mogelijk kunnen maken. Zo kan de kans op overlast worden verminderd, de belevingswaarde worden vergroot en aangesloten worden bij het “Rondje Enschede”.

Het voor Twekkelo op te stellen uitvoeringsplan van de omgevingsvisie zou de aanleiding kunnen zijn om zo’n ontwikkeling mogelijk te maken. Vòòr de vaststelling daarvan zouden initiatieven in het gebied die daar (op onderdelen) mogelijk mee strijdig zijn, of uitvoering daarvan kunnen compliceren, niet gehonoreerd moeten worden. Wanneer later blijkt dat zo’n initiatief toch bij kan dragen aan het uitvoeringsplan/ omgevingsplan, dan kan er uiteraard alsnog mee worden ingestemd. Ook het spoorfietsen kan daarna in een bij dat plan passende richting worden doorontwikkeld.



info@spoorfietsen.nl