

Bandstad Twente valt in de prijzen

In maart '95 hebben de vijf Twentse gemeenten Wierden, Almelo, Borne, Hengelo en Enschede, verenigd in de Bandstad Twente, een Europese prijs ontvangen. Deze prijs werd uitgereikt in het kader van de tweejaarlijkse European Urban and Regional Planning Awards. Eerder was de regio al verblijd met een eervolle vermelding van de organisatie ISOCARP, een internationale organisatie van stedenbouwkundigen. Wat maakt de planning in Twente zo bijzonder dat er prijzen aan worden toegekend?

PETER GRAMBERG*

In het juryrapport dat de Europese prijs begeleidde, staat de lovende tekst: "Dit is een goed ontwikkeld project wat betreft methodologie met innovatieve praktijken en een sterke integratie van verschillende planningsprocessen. Aangezien er aan Nederlandse zijde van de regio een serieuze poging is gedaan tot grensoverschrijdende ruimtelijke ordening, zal de erkenning van dit plan, met zijn hoogwaardige studies en originele benadering, een stimulans zijn om die studies uit te breiden tot over de grens, om zo tot een grensoverschrijdende aanpak te komen van de regionale vraagstukken op het gebied van de ruimtelijke ordening." Hoewel aan de prijs geen geldbedrag is verbonden, zal er vermoedelijk een gunstige doorwerking van uitgaan. In Twente verwacht men dat Brussel in de toekomst eerder geneigd zal zijn geld voor deze Euregio beschikbaar te stellen.

AGGLOLIJN

De vijf gemeenten werken sinds een aantal jaren samen in de Bandstad Twente. Het concept van de Bandstad is allereerst ingegeven door de ontwikkelingen rond milieu, mobiliteit en bereikbaarheid. Om versnippering van het mooie Twentse landschap zoveel mogelijk tegen te gaan, is gekozen voor een compacte-stadsontwikkeling langs de spoorlijn Wierden-Enschede. Dit beleid is tevens een uitwerking van de Vierde Nota Extra (waarin Enschede en Hengelo als

een stedelijk knooppunt zijn aangewezen) en het Structuurschema Verkeer en Vervoer. Het Bandstad-concept is ontwikkeld voor een periode van vijftig jaar.

Een belangrijk punt hierbij is de ontwikkeling van de zogenaamde 'Agglolijn'. Uiteindelijk moet dit een hoogwaardige sneltramverbinding worden tussen Wierden en het Duitse Gronau. Buslijnen, fietsroutes en autoverkeer kunnen dan aansluiten op de Agglolijn. De sneltramverbinding is vooral bedoeld om het autoverkeer tussen de diverse gemeenten terug te dringen. Vooralsnog zal de Agglolijn uit de spoorlijn Wierden-Enschede en een aantal vrije busbanen tussen Enschede (Glanerbrug) en Wierden bestaan. In een later stadium wordt bekeken of vertramming van de route rendabel is en of de lijn verlengd kan worden tot Gronau. Er is nu al sprake van een intensief verkeer tussen met name de winkelstad Enschede en de aangrenzende Duitse regio, maar het aandeel van het openbaar vervoer is daarin minimaal.

INBREIDING

De grootste bouwlocaties liggen direct aan de spoorlijn, waardoor nieuwe voorstadstations haalbaar worden. In totaal zou er ruimte zijn voor 50.000 nieuwe woningen, met name in het gebied tussen Hengelo en Borne, tussen Enschede en Glanerbrug en op wat langere termijn ook in het gebied tussen Enschede en Hengelo, het Middengebied.

In het Duitse deel zijn de mogelijkheden voor uitbreiding beperkt. Dit hangt niet zozeer samen met een gebrek aan bouwlocaties als wel met een stringent overheidsbeleid dat primair

gericht is op inbreiding. De Twentse gemeenten verwachten overigens dat in Gronau de binnenstedelijke bouwlocaties op een gegeven moment op zijn en dat dan toch moet worden uitgeweken naar uitbreidingsgebieden.

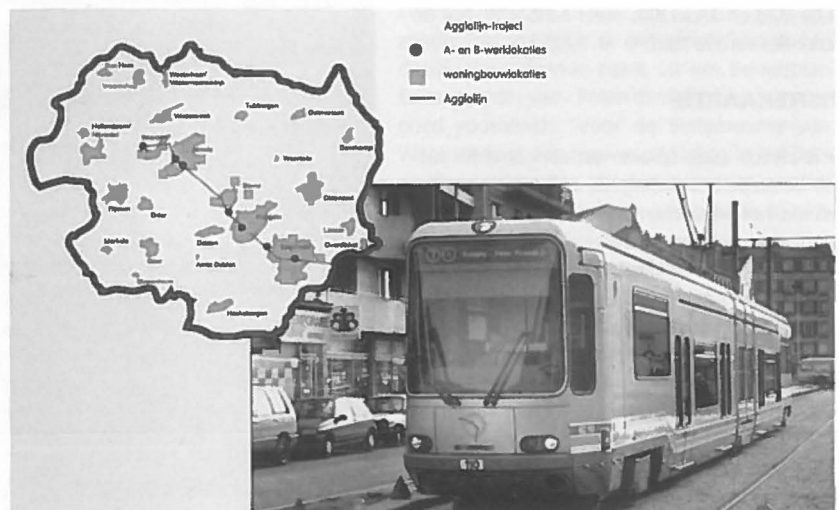
UITWAAIERING

Het Bandstad-concept laat een toenemende scheiding zien tussen stedelijk en landelijk gebied. De meeste nieuwe woon- en werkgebieden alsmede infrastructurele werken worden in de vijf stedelijke gemeenten aangelegd, waardoor de overige gemeenten in Twente mogelijk het gevoel hebben, afgeremd te worden in hun ontwikkelingsmogelijkheden. Aan de andere kant is het Bandstad concept juist bedoeld als middel om aantasting van het landelijke Twente tegen te gaan en om uitwaaiering van de gemeenten te voorkomen. Een intensieve samenwerking met bijvoorbeeld de waterschappen moet een aantasting van de natuurwaarden, en dan vooral de voor dit gebied karakteristieke beekdalen, tegengaan.

De prijs is vooral een aanmoedigingsprijs om op de ingeslagen weg voort te gaan. Hoewel concrete resultaten nog niet direct aanwijsbaar zijn, zal de Europese Commissie vooral gewaardeerd hebben dat twee landen met elk een eigen planningstraditie, toch een antwoord proberen te vinden op gemeenschappelijke problemen.

* Redactie AGORA

Met dank aan Jan Bouke Zijlstra en Hyls Heeringa, respectievelijk verkeersplanoloog en stedenbouwkundige bij de Bouwdienst van de gemeente Enschede.



Bron: Vervoerregio Twente