

# STICHTING MILITAIR ERFGOED



# Inhoud

<b>1 Inleiding</b>	<b>5</b>
<b>2 Onderzoeksmethode</b>	<b>7</b>
<b>3 Geschiedenis</b>	<b>8</b>
3.1 Pre-vliegveldperiode	8
3.2 Vliegveld Twente	11
3.3 De Tweede Wereldoorlog	12
3.4 De Koude Oorlog	20
3.5 Beschrijving van het object	21
3.6 Ligging	24
3.7 De boordwapenbaan	25
3.8 De handwapenbaan	27
<b>4 Waardering</b>	<b>31</b>
4.1 Waardering	31
4.1.1 Ruimtelijke, structurele samenhang	31
4.1.2 Schoonheid	31
4.1.3 Betekenis voor de wetenschap	32

4.1.4 Cultuurhistorische/krijgshistorische waarde	32
4.1.5 Zeldzaamheidswaarde	32
4.1.6 Betekenis voor het bodemarchief	33
4.2 Bestemmingsplan en andere plannen	33
<b>5 Herbestemmingsscenario's</b>	<b>35</b>
5.1 Cultuurhistorische objecten	35
5.1.1 Middeleeuwen	36
5.1.2 De negentiende eeuw	36
5.1.3 De twintigste eeuw	37
5.1.4 Tweede Wereldoorlog	37
5.1.5 Koude Oorlog	39
5.2 Herbestemmingsscenario I	41
5.3 Herbestemmingsscenario II	43
<b>6 Kosten, financiering en exploitatie</b>	<b>45</b>
<b>7 Kritische factoren en risico's</b>	<b>49</b>
<b>8 Conclusies en aanbevelingen</b>	<b>50</b>

<b>9 Over de Stichting Militair Erfgoed</b>	<b>51</b>
Excursies	51
Behoud en beheer	51
Advies	52
<b>10 Verantwoording en colofon</b>	<b>53</b>
Verantwoording	53
Colofon	54

# 1 Inleiding

Steeds minder goed zichtbaar staat aan een doodlopende en dichtgroeïende weg een muur met een grote opening erin. Achter die opening ligt geel zand. Een groot schuifhek verhindert de toegang tot dit geheimzinnige bouwwerk. De weg ligt tussen de weilanden en het bouwwerk gaat schuil onder bomen op de Lonnekerberg.

Het object is in een onderdeel van vliegveld Twente; het is de schietbaan voor boordwapens van vliegtuigen uit de Tweede Wereldoorlog. Ernaast ligt een handwapenbaan die tot de opheffing van de vliegbasis Twente in 2007 in gebruik is geweest. Hierna wordt op beknopte wijze de ontwikkeling van dat gebied geschetst. Vanwege de ruimtelijke, historische en cultuurhistorische dominantie en samenhang worden de grenzen van het vliegveld in oorlogstijd, toen het drie keer zo groot was als het huidige vliegveldterrein, in aanmerking genomen.

Dit rapport toont mogelijkheden voor hergebruik van dit bijzondere complex. Bijzonder vanwege de specifieke en zeldzame functie van beide banen en ook bijzonder vanwege de beperkte herbestemmingsmogelijkheden van het complex. Dit rapport geeft een duiding, waardering, beperkingen en mogelijkheden voor nieuwe functies van het complex die tot revitalisering van het complex kunnen leiden. Om dit goed te kunnen doen is het geschiedenisdeel van dit rapport relatief omvangrijk om dit opmerkelijke complex goed in de toekomst te kunnen plaatsen.

Het object betreft:

- RCE projectnummer 07064 77010.
- Adres: Grefteberghoekweg, nummerloos. Lonnekerberg, Lonneker, gemeente Enschede/Amersfoort
- Coördinaten: X: 258925, Y: 477639
- Economisch eigenaar ADT, Zuidkampweg Z31, 7524 PJ Lonneker.
- Juridisch eigenaar: provincie Overijssel, Luttenbergstraat 2, 8012 EE Zwolle

## 2 Onderzoeksmethode

Dit rapport is tot stand gekomen op basis van beschikbaar materiaal in het archief van schrijver dezes, veldonderzoek en overleg met de eigenaar. Voorts is er overleg gevoerd met het Landschap Overijssel.

De berekeningen zijn door DWARS vastgoed aangeleverd.

Tegelijk met dit onderzoek is door SME een haalbaarheidsonderzoek naar de herbestemmingsmogelijkheden van het brandstofdepot voor raketbrandstof uitgevoerd.

## 3 Geschiedenis

### 3.1 Pre-vliegveldperiode

Het landschap waarin het object ligt wordt duidelijk door de ijstijden gekenmerkt. In het oosten ligt een stuwwal met een hoogte van 56,6 meter, de Lonnekerberg, als onderdeel van het stuwwallencomplex van Oldenzaal. Onder anderen vanaf de berg lopen beken naar het (zuid)westen. Eeuwenlang bestond het gebied uit vooral heide. In de middeleeuwen ontstonden slechts enkele ontginningen in het gebied: 't Holthuis onder Deurningen, Hof Espelo onder Lonneker en ten westen van dat dorp ontstond toen een groot essencomplex, de Roolvink es, dat telkens met heideplaggen en mest verbeterd werd. De es werd vanuit enkele boerderijen bewerkt. Die erven bestaan nog als boerderij. Ten westen daarvan ontstond een groot agrarisch landgoed Hof Espelo.

Ten zuiden van de Roolvink es ontstond een kampenlandschap rond enkele boerderijen waar de Overmaat en 't Sprakel de belangrijkste waren. Het gebied werd door een handelsweg van oost naar west doorkruist, de Oude Deventerweg. Na de opkomst van de marken, vanaf de elfde eeuw, kwam het noordelijk deel in de marke Deurningen te liggen<sup>1</sup> en het zuidelijk deel in de Lonnekermarke<sup>2</sup>. Het gebied bleef aan weerszijden van de markegrens dun bebouwd. Na de opheffing van de marken werden in de tweede helft van de negentiende eeuw tegen de markegrens aan in het Lonnekerdeel enkele boerderijen gebouwd<sup>3</sup>.

De industrialisatie in Twente leidde met name in Enschede tot vele grote familie-ondernemingen. Met het verdiende geld kocht men in de twee helft van de negentiende eeuw, begin twintigste eeuw, gronden buiten de stad aan. Die gronden werden soms tot

---

1 via de gemeente Weerselo in de gemeente Dinkelland opgegaan

2 via de gemeente Lonneker in de gemeente Enschede opgegaan

3 nu het gebied tussen de hoofdstartbaan en ringrolbaan



een landgoed omgevormd wat niet altijd met de bouw van een landhuis gepaard ging. In het latere vliegveldgebied kocht de familie Blijdenstein de Lonnekerberg en beplante deze. De westelijke voet van de berg werd gecultiveerd. Er ontstonden langgerekte graslandpercelen. In het midden van het gebied legde de familie Tattersall een landgoed tegen de Oude Deventerweg aan ('t Slöttelmös) en zuidelijker de Esbeek. De familie Cromhoff kocht begin twintigste eeuw Hof Espelo en bouwde er een villa. In het noordelijk deel kocht de familie Van Heek het Oosterveld.

Tegen het einde van de negentiende eeuw maakte de textielindustrie in Enschede een enorme bloei door. Dat resulteerde in een sterke toename van de stedelijke bevolking en daarmee gepaard gaand een sterke toename van bouwactiviteiten. J.C. Smulders kocht in 1897 een perceel heidegrond, in de hoek Oude Deventerweg - Oldenzaalsestraat. Twee jaar later richtte hij, samen met J.D. Mulder de 'Twentsche Stoomfabriek Smulders en Mulder' op. Er werden drie kleigaten gedolven. Deze vulden zich met water. Om daar nog wat verdiensten uit te halen werd in 1932 het 'Watersportpark de Lonnekerberg' geopend. Een jaar later ging in het noordelijk deel van het terrein een werklozenproject van start. Dertig werklozen legden een amfitheater met 600 zitplaatsen, een toneel, en requisiten- en kleedruimten aangelegd respectievelijk gebouwd. In 1943 legde een brand de ringoven in de as; het betekende het einde van de steenbakkerij.



De Lonnekerberg, circa 1931. Gemeentearchief Enschede. Links naast de aanduiding 'Lonnekerveld' ligt het vliegveld Twente. De stippellijn is de marke/gemeentegrens. Rechts: de spoorlijn en provinciale weg Enschede - Oldenzaal. De oost-west lopende weg is de Oude Deventerweg. Westelijk van de steenfabriek loopt de Bergweg noordwaarts de berg op. Het schietbanencomplex werd tien jaar later op het Bergsveld aangelegd.

## 3.2 Vliegveld Twente

De geschiedenis van vliegveld Twente voert terug tot 1918 toen een aantal Twentse zakenlieden de handen ineen sloegen om tot de oprichting van een Twents vliegveld te komen. Op 25 mei 1921 werd het veldje van 400 bij 250 meter geopend. Het lag in de buurtschap Deurningen, gemeente Weerselo, direct aan de gemeente Lonneker grenzend. Het lag net ten noorden van de Noordergrensweg. Omdat het vliegveldje niet rendeerde was het na korte tijd alweer verdwenen.

Het idee van een Twents vliegveld verdween echter niet. Nadat in 1927 een comité ter oprichting van een vliegveld van start was gegaan en met bemoeienis van met name de Enschedese industriëlen en Albert Plesman, directeur van de KLM, werd op 29 augustus 1931 opnieuw een vliegveld geopend. Deze keer lag het vliegveld in de gemeente Lonneker. De grasmat was 840 bij 770 meter groot; 63 hectare. Aan de zuidzijde, tegen de Oude Deventerweg aan, verrees een stationsgebouw van de hand van de huisarchitect van de KLM, met ernaast een hangar. De grasmat was door de Heidemij aangelegd, gedraineerd, geëgaliseerd en voorzien van grensmarkeringen.

Direct buiten het vliegveld werd een recreatiegebied ingericht met een vijver, een theehuis en een hotel. In 1932 werd een lijndienst op Schiphol geopend en twee jaar later een lijndienst van Groningen, via Twente naar Eindhoven. In 1932 landde op Twente voor het eerst in Nederland een luchtschip, de roemruchte LZ127 'Graf Zeppelin'.

Naarmate de dreiging van een oorlog toenam werd Twente ook door de Luchtvaart Afdeling gebruikt. Per 1 mei 1940 werd de aanwijzing als Luchtvaarterrein ingetrokken en op de dag van de inval, 10 mei 1940, werd het stationsgebouw en hangar opgeblazen. Het vliegveld was al onklaar gemaakt door het om te ploegen en het plaatsen van objecten op de grasmat.

### 3.3 De Tweede Wereldoorlog

Nog op 10 mei 1940 werd het voormalig vliegveld door de Duitsers tot militair gebied verklaard. In de nazomer van dat jaar ging men aan de slag om er een enorme militaire basis van te maken: 'Fliegerhorst Twente' met een oppervlak van 1549 hectare. Voor de opzet van het vliegveld ging men van twee samenhangende principes uit: het mocht uit de lucht niet opvallen en wanneer het toch ontdekt was, moest het vliegveld bescherming aan personeel en materieel bieden.

De basis van de vliegveldopzet was het vooroorlogse vliegveld met zijn karakteristieke rechthoekige vorm met een afgeschuinde noordwesthoek. De grasmat werd hersteld en vergroot waarbij de vorm gehandhaafd bleef. In de grasmat werden drie startbanen aangelegd waarmee bij iedere windrichting gestart en geland kon worden. Om de suggestie te wekken dat hier slechts de vooroorlogse grasmat lag werden de startbanen groen gespoten.

Om de banen werd een ring bestaande uit een rolbaan aangelegd. Deze 'Ringstraße' verbond alle baankoppen, maar deed ook dienst om de gebieden waar de vliegtuigen opgesteld waren daar vanaf de ringrolbaan hun plaats te bereiken. Aan de noord- en noordwestzijde alsmede aan de oostzijde werden rolbaanlussen van de ring afgetakt. De lussen werden alle in bosrijke gebieden, op landgoederen, gerealiseerd. Ook deze werden gecamoufleerd door ze te teren en van strohaksel en verf te voorzien. Er werden vier lussen en aftakkingen aangelegd.

Om zowel de vliegtuigen als het bodempersoneel onderdak en bescherming tegen luchtaanvallen te kunnen bieden werden aan de rolbaanlussen en –aftakkingen kleinere hangars gebouwd. Deze 'Hallen' werden in verschillende vormen gebouwd. Ze konden makkelijk met camouflagenetten aan het spiedend oog van de RAF onttrokken worden. Soms ging men nog een stap verder door bomen op het dak planten. En tenslotte werden

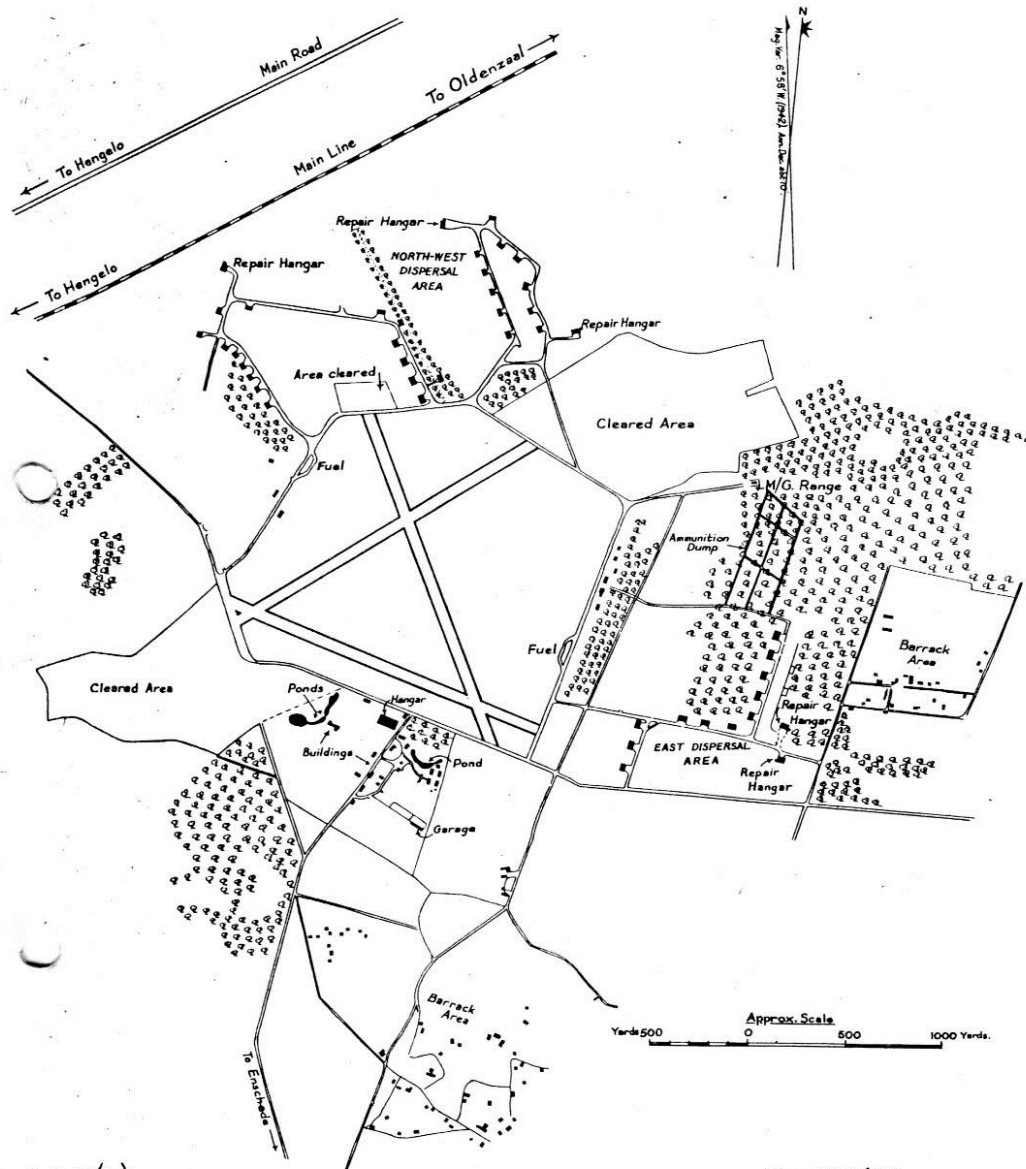
er hangars in de vorm van een boerderij gebouwd. De architectuur van deze hangar maakte camouflagenetten overbodig. Bij het kiezen van de locatie voor deze boerderijhangars werd erop gelet deze bij bouwland te situeren zodat het plaatje uit de lucht klopte.

Op de voet van de Lonnekerberg, aan de oostzijde van het rolveld werd de gebouwen gesitueerd die een directe relatietie met het vliegbedrijf hadden: de verkeerstoren en bijbehorende commandobunker, het vlieggebouw, de brandweerkazerne (in de vorm van een Noordnederlandse stolpboerderij met aanbouw), de meteorologische dienst, bediening van de start- en rolbaanverlichting, commandovoering over de luchtafweerstellingen rond het vliegveld (Flak) en een nachtjachtcommandocentrale.

Het personeel en bijbehorende diensten werd in gebouwclusters ver van het Rollveld (het gebied binnen de ringrolbaan) ondergebracht. Die clusters werden zorgvuldig in het landschap ingepast zodat het uit de lucht leek dat het om bestaande bebouwing ging, als de bebouwing ontdekt werd. Aan de oostzijde verrees in een bestaande park-landgoed setting, (van de textielabrikantenfamilie Blijdenstein) waar de heldere oost-west structuur gevolgd werd om evenwijdig daaraan bebouwing te realiseren. In dit 'Nordlager' werd het representatieve hoofd wachtgebouw gebouwd, een officiersmess en legerings- en dienstgebouwen. De hoofdingang en toegang van het vliegveld was hier gelegen. Daarvoor werd een klinkerweg dwars over de Lonnekerberg aangelegd die bij de verkeerstoren uit kwam.

Ten zuiden daarvan werd in het oude kampenlandschap rond met name de Overmaat het Südlager gebouwd. Een kazernement met paviljoenbouw ten behoeve van legering en diensten dat er uit de lucht als een bestaand dorp uit moest zien. Rondom kwamen zo'n tachtig legerings- en dienstengebouwen. In dit coulissenlandschap bouwde met bewust met een organisch stedenbouwkundig plan. De aloude agrarische activiteiten werden gecontinueerd. De gebouwen werden op organische wijze langs de oude wegstructuren gebouwd, nieuwe wegen werden toegevoegd.

**HOLLAND TWENTE/ENSCHEDA AERODROME**  
 52° 16' 25" W. 6° 53' 15" E. As at 18·8·42.



A.1.2(b).

Plan N° 2/23.

Op de voet van de Lonnekerberg, aan de oostzijde van het rolveld werd de gebouwen gesitueerd die een directe relatie met het vliegbedrijf hadden: de verkeerstoren en bijbehorende commandobunker, het vlieggebouw, de brandweerkazerne (in de vorm van een stolpboerderij met aanbouw), de meteorologische dienst, bediening van de start- en rolveldverlichting, commandovoering over de luchtafweerstellingen rond het vliegveld. De schietbaan staat als 'M/G Range' aangegeven.

De middeleeuwse boerenerven de Overmaat en 't Sprakel werden afgebroken maar voor het overige ingepast. In het midden kwam een groot gebouw, met officiersmess als functie, met een T-vormige plattegrond en trapgevels. Aan de westzijde verscheen nog een 'Wirtschaft' met kapel. Aan de noord- en zuidzijde bouwde de Luftwaffe een garagecomplex met werkplaatsen. Voor een rechtstreekse verbinding met het vliegveld werd een stuk nieuwe weg richting rolveld aangelegd.

Iets ten westen van dit grootste Luftwaffe-kazernement, bij het landgoed de Esbeek werd een klein complex gebouwd bestaande uit een doodlopende weg met organisch gesitueerde bebouwing met naast het landgoed een landgoedachtig onderkomen met veranda en een vijver ervoor. In werkelijkheid had deze vijver een bluswaterfunctie. Na de oorlog kreeg dit complex de naam 'Kamp Overmaat'.

Noordelijker, aan de Lonnekerveldweg tegen de Oude Deventerweg aan, werd het technische complex gebouwd: de werf ('Werft'). Het complex had een grote onderhoudshangar die onder camouflagenetten verdekt stond en verder werkplaatsen, magazijnen, een parachutegebouw en een expeditiegebouw. Vanwege de functie van dit complex werd dit wel bij het rolveld gesitueerd. Tenslotte werd naast deze werf een groep manschappenlegeringsgebouwen rond een plein gebouwd.

En ten westen van de werf bouwden de Duitsers alsnog een 'landhuis' in het tot dan toe landhuisloze 't Slöttelmös'. Het landhuis werd voor de Fliegerhorstkommandantur ontworpen en was van Bentheimer zandstenen ornamenten voorzien.

Ten behoeve van officieren werd de villa Espelo gevorderd. Bij dit officierscasino werd een bioscoop voor de ontspanning gebouwd.

De stedenbouwkundige camouflage van al deze complexen werd gecompleteerd door ze ook architectonisch te camoufleren. Men hanteerde het paviljoentype: een kleine maatvoering die makkelijker onopvallend in het landschap opgenomen kon worden. Geënt op de barak kregen alle gebouwen een centrale gang. De vensters werden gestandaardiseerd en bestaand uit een boven- en onderlicht. Boven de meestal betonnen verdiepingsvloer rees een hoogopgaand dak. Als aanpassing aan de Midden- en Oosttwentse bouwtraditie kregen de gebouwen zadeldaken met af en toe topgevels. Wolfeinden werden vermeden. Het uitgangspunt van bescherming kunnen bieden vond zijn directe uitwerking in de toepassing van tweeënhalve steens muren en het gebruik van vensterluiken bestaande uit 1 cm dik staal.

Als militair vliegveld van de zwaarste categorie<sup>4</sup> kreeg Twente speciale voorzieningen. Vanaf de noordoost hoek van de ringrolbaan werd een rolbaan afgetakt. Op het kopse eind ervan werd een overdekte kogelvanger gebouwd. De schietbaan werd voor de boordwapens van vliegtuigen gebruikt. Het ging om het inschieten van de boordwapens. Ter bescherming van het op de 'Bordwaffenjustierstand' opgestelde schietende vliegtuig werden aan weerszijden aarden wallen opgeworpen. Naast deze baan werd een handwapenbaan ingericht.

---

<sup>4</sup> die categorie vliegvelden werd als 'Fliegerhorst' aangeduid, RV





De vliegtuigschietbaan in zijn eerste gebruikperiode met een nachtjager op de baan. Foto: collectie C. Cornelissen.



De schietbaan in het midden op een Britse luchtfoto van 4 mei 1943. Het donkere deel is de bebossing op de Lonnekerberg. Links ervan het rolveld met ringrolbaan en met vlieggebouwenculster. Het lichte deel is een obstakelvrij gemaakte zone, het 'Schaddenveld'.

Vanwege het uitgangspunt van zelfvoorzienendheid werd het vliegveldterrein werd agrarisch benut. Daartoe werd er een centrale vliegveldboerderij gebouwd. Conform de voorschriften was er een spoor aansluiting: de bestaande lijn Enschede - Oldenzaal. Het vliegveld werd rondom met luchtafweerstellingen beveiligd.

Fliegerhorst Twente was van 1941 tot 1 april 1945 thuisbasis van vooral nachtjagers. Deze, vaak tweemotorige jagers, vlogen alleen 's nachts in een poging om de overtrekkende Engelse bommenwerpers neer te schieten. Aanvankelijk kon men alleen naar de vijand vliegen wanneer deze door zoeklichten beschenen werd. Maar als snel kwamen radarstations beschikbaar die de bommenwerpers bijtijds detecteerden. Deze praatten de nachtjagers naar hun doel. Vanaf 1942 kregen de nachtjagers een boordradar ingebouwd waardoor zij beter en trefzekerder de vijandelijke vliegtuigen konden bestoken. Twente hoorde tot de eerste nachtjachtvliegvelden met een eigen nachtjachtcommandocentrum. Het veld maakte dan ook deel uit van de eerste luchtverdedigingslinie uit de geschiedenis die van Denemarken tot in Nood-Frankrijk liep. Toestellen van Twente hadden een sector in die linie toegewezen. De Twentse luchtruimsector beschikte over vier radarstations. Om die reden werd ten noorden van het 'Nordlager' een radarstation gebouwd, dat wil zeggen dat het personeel en de commandocentrale hier hun onderdak in veelal barakken kregen. De radars zelf stonden in de buurt van Ootmarsum.

De Twentse infrastructuur was op dit gebruik afgestemd. Startbaan 2, de huidige hoofdbaan, werd van radiobakens voorzien waardoor het mogelijk werd dat vliegtuigen op alleen hun instrumenten op die baan konden landen. Twente werd vooral als nachtjachtvliegveld gebruikt. De nachtjagers gebruikten tweemotorige toestellen en vlogen alleen 's nachts om te proberen de Engelse bommenwerpers, op weg naar Duitsland, af te vangen. Het vliegveld was hierop ingericht. De hangars waren groot genoeg om de Messerschmitt Bf 110 te kunnen herbergen. Om op instrumenten te kunnen landen werd de

huidige hoofd baan van radiobakens in het verlengde van de baan voorzien. Twente speelde een belangrijke rol in de Duitse nachtjacht.

Voor de bouw van het vliegveld werden zo'n 90 boerderijen en huizen afgebroken. De gebieden in het verlengde van de startbanen werden obstakelvrij gemaakt.

Naarmate de oorlog vorderde verloren de Duitsers het luchtoverwicht. Duitsland werd steeds vaker en heviger het doelwit van geallieerde bommenwerpers. Het industriële Roergebied werd vaak gebombardeerd. Door inzet van nieuwe technologieën wilden de nazi's het tij keren. Eind 1943 probeerden de Duitsers een extra luchtverdedigingsschild op te zetten door middel van de inzet van het eerste raketvliegtuig in de geschiedenis: de Messerschmitt Me 163. Op zijn actieradius afgestemd werden drie vliegvelden geselecteerd waar dit revolutionaire vliegtuig gestationeerd zou worden: Venlo, Deelen en Twente. Deze vliegvelden werden voor de komst van de Me 163 ingericht. Er werd een brandstofdepot gebouwd en bestaande hangars werden aangepast om het vliegtuig te herbergen. Alleen vanaf Venlo is het vliegtuig operationeel geweest. Wegens een te geringe beschikbaarheid van het toestel kwam het toestel op Deelen noch op Twente.

In een poging om de op het vliegveld gestationeerde toestellen minder kwetsbaar voor de steeds frequenter aanvallende geallieerden op te stellen werden in 1944 twee enorme rolbaanlussen aangelegd. Aan die rolbanen werden Splitterboxen, hoefijzervormige wallen opgeworpen om de vliegtuigen tegen bomscherven te beschermen. Om de uitbreiding aan het zicht te onttrekken werd er dankbaar gebruik van de vele bosgebieden rondom gemaakt. Maar de rolbanen zijn niet meer voltooid. Wel werd het vliegveld enkele keren zwaar gebombardeerd. Op 24 maart 1945 werd het hele rolveld in een kraterlandschap veranderd. Op 1 april bliezen de Duitsers de meeste hangars op en ondermijnden alle overige gebouwen. Doordat die gespaard bleven kon het vliegveld al snel door de Royal Air Force in gebruik genomen worden.

### 3.4 De Koude Oorlog

Na het vertrek van de Royal Air Force betrok de afdeling Luchtstrijdkrachten, de voorloper van de Koninklijke Luchtmacht (KLu) de kerndelen van de voormalige Fliegerhorst: het rolveld en de gebouwenclusters. De Tweede Wereldoorlog was naadloos in de Koude Oorlog overgegaan. Reden waarom de Nederlandse defensie in sterke mate opgebouwd werd. Op 31 maart 1946 werd de 'Vliegbasis Twenthe' opgericht. Op de basis werden twee nieuwe hangarclusters ingericht: het Noord- en Oostcomplex; de vliegbasis werd op twee vliegende squadrons ingericht. Op de vliegbasis werden leseenheden gestationeerd. Tot die vliegtuigen op Twenthe behoorde het enige als lesvliegtuig ontwikkelde straalvliegtuig in de geschiedenis, de Fokker S-14. De eerste straaljager van de KLu, de Gloster Meteor, vloog vanaf Twenthe. Eind jaren 'vijftig kwamen opnieuw nachtjagers op Twenthe te staan; het waren de eerste vliegtuigen met boordradar van de KLu (North American F-86K 'Kaasjager'). De basis kreeg vervolgens opnieuw de primeur de eerste KLu-basis voor de toen uiterst geavanceerde supersone Starfighter te worden. De infrastructuur werd steeds aan de te stationeren vliegtuigen aangepast.



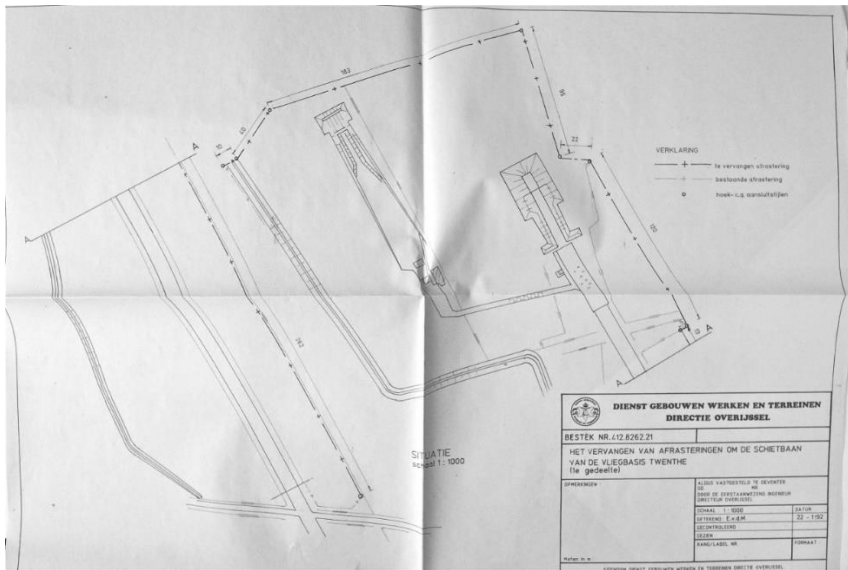
Het Noordcomplex in 1984 met typische Koude Oorlogselementen: de betonnen rolbanen en flightline en twee T2 hangars. Uit de late Koude Oorlog stammen de shelters en veel camouflagebosjes. Rechts ligt de hoofdstartbaan.

Ook internationale ontwikkelingen en daarmee samenhangende NAVO doctrines bepaalden het aanzien van de vliegbasis. Het duidelijkste voorbeeld daarvan zijn de vliegtuigshelters die in 1975 op de vliegbasis gebouwd werden naar aanleiding van de Zesdaagse Oorlog waarin de Israelische luchtmacht de opbeschermd opgestelde luchtmacht van Egypte in één klap wist te vernietigen. Na het einde van de Koude Oorlog ontdeed de KLu de basis van het camouflage karakter van de basis en gaf het de hangarcomplexen een aanzien van twee industrieterreinen.

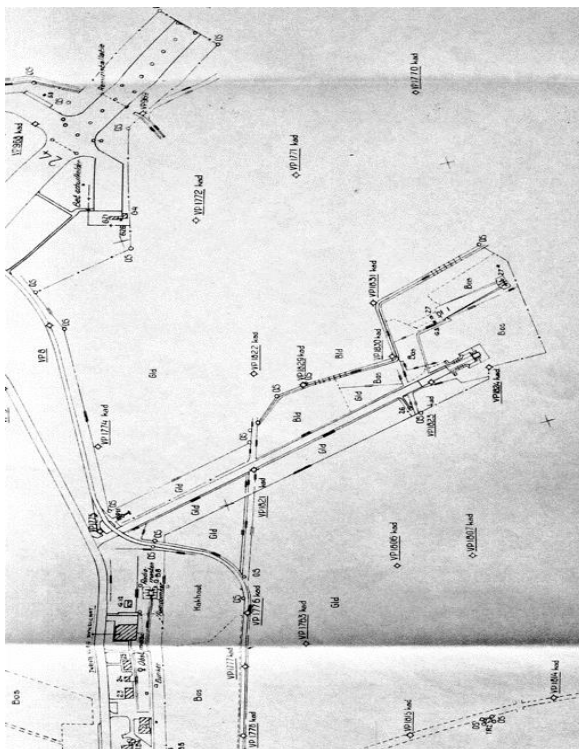
Eind 2007 stegen de laatste F-16's van de basis op om daarna gesloten te worden. In 2013 besloten de gezamenlijke eigenaren van het terrein, de gemeente Enschede en de provincie Overijssel dat de hoofd baan van de vliegbasis met het deel ten westen daarvan, inclusief het Noordcomplex, tot burgerluchthaven omgevormd zal worden. Voor de gebouwencomplexen wordt in zelfstandige ontwikkelingen voorzien.

### 3.5 Beschrijving van het object

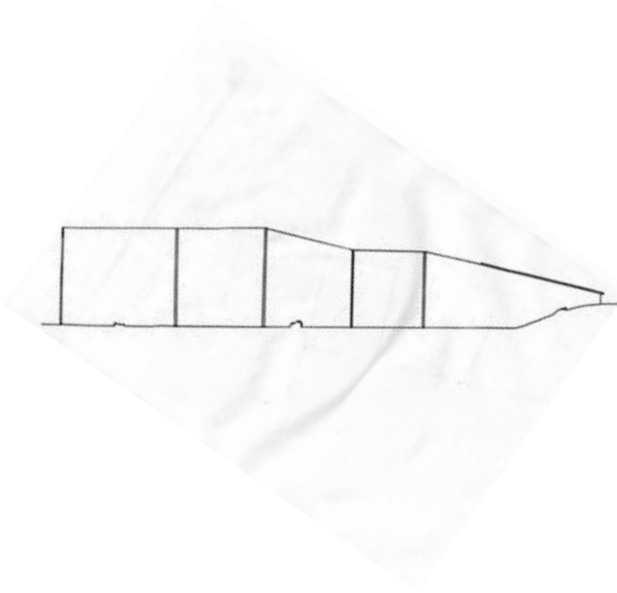
Het schietbanencomplex bestaat uit een rolbaan, een kogelvanger met opstelstand voor vliegtuigen en een handwapenbaan met een baancommandantverblijf en een voorraadhuisje C27c.



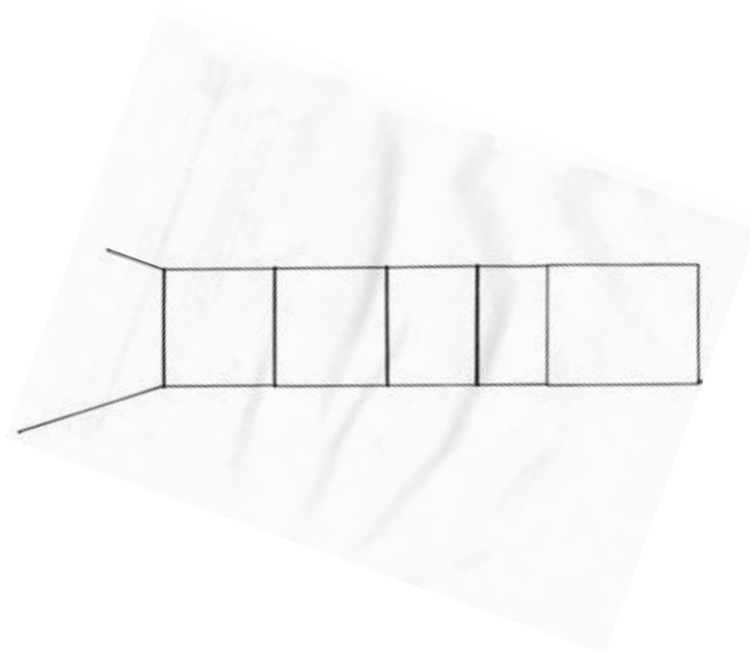
Situatietekening van het schietbanencomplex. Rechts de vliegtuigbaan en links de handwapenbaan met het locatie van het bijbehorende raster. Ministerie van Defensie, 1992.



Situatietekening circa 1955



Zijaanzicht handwapenbaan.



Bovenaanzicht handwapenbaan.



Voor-, zij-, en bovenaanzicht. Tekeningen: M. Scholte Lubberink

### 3.6 Ligging

De banen zijn op het noordwestelijk deel van de Lonnekerberg, bij het Bergsveld, in bosgebied gelegen. De banen zijn aan een rolbaan van 640 meter lengte en 10,40 meter breedte gelegen. Het complex is via de rolbaan als een navelstreng met het rolveld verbonden. Het complex ligt helemaal op de Lonnekerberg en wordt in het eerste deel door weilanden omringd. De banen zelf liggen in bosgebied. De rolbaan kruist de noord-zuid lopende Grefteberghoekweg. Hier wordt de rolbaan met rijhekken afgesloten. De schietbanen zijn volledig omrasterd.





Het schietbanencomplex in 1985. De foto is richting rolveld genomen.

### 3.7 De boordwapenbaan

Deze bestaat uit een kogelvanger op het kopse einde van de rolbaan. De kogelvanger, een berg geel zand ligt in een bakstenen doos van 11,30 meter lengte en 7 meter breedte (buitenwerks). Het dak van de doos bestaat uit zo'n 30 cm dik beton. Aan de voorzijde wordt de kogelvanger met een bakstenen muur omzoomd. De opening van de muur is 5,72 meter breed. De muur meet een breedte van 19,32 meter en een hoogte van 7,15 meter hoog met daarin de kogelvanger en een groot bakstenen front. De muur is 0,9 meter breed. Rond de schietopening zijn planken bevestigd op afketsen van kogels te voorkomen. Het hele front is met 0,05 meter dikke planken bedekt. Nu hebben plankdelen losgelaten en liggen bij het werk. Ook het binnenwerk was helemaal met planken bekleed. Ook hier hebben plankdelen losgelaten. Tegen de muren van de kogelvanger is grond aangebracht.

Weerszijden van de opstelplaatsen van vliegtuigen liggen wallen met een hoogte van 3 meter en een lengte van 15 meter. De baan is in 1941 gebouwd.



De dichtgroeïende rolbaan met één van de twee schuifhekken ter afluiting van de Grefteberghoekweg



Het front van de vliegtuigschietbaan



Zicht vanaf de kogelvanger op de rolbaan

### 3.8 De handwapenbaan

Deze ligt ten noorden van de boordwapenbaan. In de tijd van de Fliegerhorst bestond deze baan uit slechts een aarden wal en een paar honderd meter open baan. Ten tijde van de Koude Oorlog is deze baan uitgebouwd. Vijf meter voor de oude kogelvanger werd een bakstenen - dikformaat - baan gebouwd, bestaande uit compartimenten die door hoge betonnen balken deels afgescheiden zijn.

Onder de balken door kan op de kogelvanger geschoten worden. Deze bestaat uit geel zand en is met een betonnen dak van 20 centimeter dikte afgedekt. De baan verjongt zich van een opening van 9,70 meter naar 5,40 meter. De rest van de baan houdt laatstgenoemde breedte. Ook de hoogte varieert van 5,60 via 4,40 tot 2 meter. De hele binnenkant, aan schootszijde, is met hout bekleed. Bij het begin van de baan is later een klein onderkomen voor de baancommandant gebouwd. De baan is rond 1950 gebouwd, mogelijk met klinkers uit opgebroken 'Rollbahnen'.

Op het open voterrein staat een klein gebouw met de afmetingen: 3,80 bij 4,90 meter met een nokhoogte van 4,50 meter. Het is een bakstenen gebouw met een zadeldak. Het gebouw dateert uit de periode van de vroege Koude Oorlog en dateerde waarschijnlijk voor opslag.

Verder is er, in de nabijheid van het hierboven genoemde werk een betonnen plaat van 11,30 bij 7 meter met een hoogte van 0,65 meter op het voterrein aanwezig.



Vooraanzicht handwapenbaan. Links het baancommandant-gebouwtje.



Zicht vanaf de kogelvanger over de baan. Deze neemt naar de kogelvanger toe in hoogte af. Goed is te zien dat de baan uit segmenten bestaat.



Rechts de kogelvanger. De baan is volledig met hout bekleed.



Zijaanzicht van de kop van de baan met daarin de kogelvanger. Erboven is een betonplaat aangebracht. Rechts op de foto is de kogelvanger uit de Tweede Wereldoorlog te zien.



Naoorlogs gebouwtje C27c



Betonplaat bij C27c

## 4 Waardering

### 4.1 Waardering

De objecten zijn nog nooit cultuurhistorisch gewaardeerd. Ze zijn dan ook niet als monument, van welke categorie dan ook, aangewezen. Hieronder volgt een uitwerking van de wettelijke criteria, aangevuld met hier van toepassing zijnde criteria.

#### 4.1.1 Ruimtelijke, structurele samenhang

De schietbaan is aangelegd als onderdeel van een groot geheel. De baan vormde een onderdeel van het rolbaannet van de Fliegerhorst. De baan is zo gesitueerd dat de plaats waar het vliegtuig met zijn achterwiel opgebokt en verankerd werd aan het oog uit de lucht onttrokken werd door gebruikmaking van de bestaande bosrand ter plekke. Een stilstaand vliegtuig vormt een kwetsbaar doelwit voor aanvallende vliegtuigen. Om kogels en scherfinslagen te voorkomen liggen er aarden wallen ter hoogte van de vliegtuigopstelplaats. Op deze wijze werd de baan vanuit een camouflageoogpunt in het landschap ingebed. De handwapenbaan is om functionele redenen bij de boordwapenbaan geclusterd. De beide banen en rolbaan vormen een ensemble waaraan ensemblewaarde toegekend kan worden.

Hieraan kan een positieve waarde toegekend worden.

#### 4.1.2 Schoonheid

Beide banen zijn louter voor doelmatig gebruik ontworpen. In die zin kan aan beide banen geen architectonische waarde toegekend worden. De plek anno nu straalt verstilde geschiedenis uit. Het grote bakstenen front met zijn kenmerkende staand metselverband en gladde rode steen werkt monumentaal. Dat wordt door de stille groene omgeving versterkt.

De handwapenbaan is eveneens karakteristiek te noemen met zijn bijzondere functionele vorm.

Hieraan kan een positieve waarde toegekend worden.

#### 4.1.3 Betekenis voor de wetenschap

Aan beide banen komt geen betekenis voor de wetenschap toe.

#### 4.1.4 Cultuurhistorische/krijgshistorische waarde

De boordwapenbaan vertegenwoordigt de grote mate van geoutilleerdheid die de grote vliegvelden van de Luftwaffe kenmerkten. De baan is na de oorlog, samen met de rest van het vliegveld, onderdeel van een Koude Oorlogslocatie. Ook in die periode was de baan operationeel, dat tot en met de 'Kaasjager' duurde, die in 1964 uitgefaseerd werd. Op deze baan werden vele boordkanonnen ingeschoten die in de luchtoorlog vele geallieerde vliegtuigen neergeschoten hebben. Het oorlogsvliegveld Twente is één van de langst operationele velden in Nederland geweest.

Hieraan kan een hoge waarde toegekend worden.

#### 4.1.5 Zeldzaamheidswaarde

De boordwapenbaan is de enig overgebleven baan in zijn soort in Nederland. De baan is in volkomen oorspronkelijke staat.

De handwapenbaan is een kenmerkend Koude Oorlogswerk dat op de Tweede Wereldoorlog voortborduurde. Voor vliegvelden is de baan zeldzaam. De landmacht heeft nog enkele banen met een dergelijke opzet in gebruik. Die zijn echter wel groter.

Voor beide banen geldt dat ze een onderdeel van twee wereldgeschiedenislagen vormen.

Hieraan kan een hoge waarde toegekend worden.



#### 4.1.6 Betekenis voor het bodemarchief

Gelet op hun functie is de verwachting hoog dat de kogelvangers nog vol met kogels uit de jaren '40 en '50 zitten. Dat geldt met name voor de vanaf 1950 niet meer gebruikte Duitse kogelvanger achter de handwapenbaan.

Hieraan kan een hoge waarde toegekend worden.

Samengevat betekent dit een hoge cultuurhistorische waarde. Reden waarom behoud uitgangspunt moet zijn en herbestemming wenselijk is.

#### 4.2 Bestemmingsplan en andere plannen

De beide schietbanen en de bijbehorende rolbaan maken onderdeel uit van een als EHS aangewezen gebied. Dat gebied, 138 ha groot, beslaat verder het grootste deel van het rolveld: het deel ten oosten van de hoofdbaan tot aan de Oude Deventerweg. De achterliggende gedachte is een ecologische verbinding tussen de Lonnekerberg en Hof Espelo tot stand te brengen. Het vliegveldprojectbureau Area Development Twente (ADT) heeft hiervoor een definitief ontwerp gemaakt. Dat ontwerp voorziet in het kappen van camouflagebosgroepen uit de late Koude Oorlogsperiode (1975), het aanleggen van nieuwe natuur en het verwijderen van de drainage (uit de jaren '30 – '50). In plaats daarvan voorziet het plan in broekgronden en nieuwe aanplant. Een kronkelpad door het gebied completeert het plan.

Door de ontwikkeling van het deel ten westen van de hoofdbaan waar de nieuwe luchthaven Twente gepland is wordt voorzien in de sloop van de noordelijkste shelter aan de oostelijke ringrolbaan. Voor drie aanpalende shelters is nog geen functie voorzien. Dat geldt ook voor een controlegebouw en voor het virtuele schietbaangebouw uit de jaren '80 aan het begin van de ringrolbaan. Verder is het de bedoeling dat de 'run up' bij de aansluiting van de schietbaanrolbaan op de ringrolbaan voor een parkeerplaats plaatsmaakt. Het hele toekomstige EHS-gebied zal te koop aangeboden worden.

De eigenaar van grote delen van de Lonnekerberg en van Hof Espelo, het Landschap Overijssel, ontwikkelt een plan 'Lonneker Veld' waarin natuur en cultuurhistorie centraal staan.

ADT voorziet in een aparte ontwikkeling voor de vlieggebouwencluster – projectnaam 'De Strip' – waarvoor op dit moment een kandidaat koper is.

## 5 Herbestemmingsscenario's

### 5.1 Cultuurhistorische objecten

Vanwege de grote cultuurhistorische waarde van het object is behoud van het object het uitgangspunt. Om verder verval tegen te gaan is consolidatie noodzakelijk. Maar dan heeft het gebouw nog geen functie. Het geven van een functie die geld opbrengt zou de kosten van de consolidatie kunnen dekken. Vanwege de specifieke oorspronkelijke functie en zijn ligging in EHS-gebied zijn weinig functies denkbaar. Een nieuwe functie moet recht doen aan de hoge cultuurhistorische waarde van het complex. Zichtbaar moet blijven waarvoor de beide banen gedacht zijn. Dan ligt het op de weg om ter plekke informatie te geven. Ook andere functies zijn denkbaar.

De huidige bouwkundige staat van het complex varieert. De vliegtuigschietbaan verkeert in een gave maar vervallen staat. Van het dikke houtwerk dat tegen het bakstenen front rondom de kogelvangeropening was aangebracht is de helft op de grond gevallen en vergaat. De houtbekleding aan de binnenzijde is grotendeels verdwenen. Van het bakstenen front moeten de voegen deels opnieuw gevoegd worden. Met name de afsluiting aan de bovenzijde verkeert nu in een slechte staat. Aan het betonwerk is aan de binnenzijde hier en daar lichte betonrot te zien.

De handwapenbaan verkeert in goede staat. Dat geldt ook de toevoegingen als het baancommandantgebouwtje en C27c, zowel exterieur als interieur.

Het complex heeft een verbinding met de rest van het vliegveld door middel van de rolbaan. Het complex gaat geen relatie met de omgeving aan. In verband met de veiligheid is het complex omrasterd. In historisch opzicht blijkt het complex meer relatie met de omgeving te hebben. De omgeving blijkt bij nadere bestudering, ook anno nu deel van een rijk palet aan cultuurhistorische elementen in de omgeving te zijn. Dit palet is in

verschillende perioden, geschiedenislagen onder te verdelen. Het palet is op de Lonnekerberg te vinden. De Lonnekerberg omvat grofweg 2 bij 2 km. Aan de oostzijde door de Oldenzaalsestraat begrenst, in het zuiden door de Oude Deventerweg, in het westen door de ringrolbaan, in het noorden door de gemeentegrens met Oldenzaal en Dinkelland. Het grootste deel van de berg omvat cultuurbos. In het noordwesten, noorden en in het oostelijk en zuidelijk deel van de berg zijn weilanden. In de zuidoost hoek liggen plassen. Het gebied wordt door met name de Bergweg ontsloten. Deze begint in Lonneker en loopt noordwaarts tot aan de Noordergrensweg. In het westen loopt de Grefteberghoekweg die door Defensie decennialang afgesloten is geweest maar nu weer voor ongemotoriseerd verkeer opengesteld is. Als oost-westverbinding is er een naamloze weg die nu grotendeels onverhard is, in het Prins Bernhardpark begint, langs het hoogste punt gaat en bij de verkeerstoren eindigt.

#### 5.1.1 Middeleeuwen

Aan de noordzijde ligt de Noordergrensweg, de markegrens, van Lonneker met Zuid-Berghuizen en met Deurningen. Op het driemarkenpunt is een originele 'Loaksteen', een markesteen (grenssteen) aanwezig.

#### 5.1.2 De negentiende eeuw

De Lonnekerberg is grotendeels bebost. In de negentiende eeuw kochten de textielindustrieel Blijdenstein de berg. Albert Jan Blijdenstein, stichter van de Nederlandse Heidemaatschappij, ontgon grote delen van de berg door er cultuurbos op rabatten - een primeur - aan te planten. Nu ligt er nog 320 km aan rabatten op de berg<sup>5</sup>. Hij heeft een belangrijke bijdrage aan de ontginning van de oude markegronden in Twente en daarbuiten geleverd. Op het hoogste punt van de berg liggen graven van de familie. Bij het

---

<sup>5</sup> [www.landschapoverijssel.nl](http://www.landschapoverijssel.nl)

Bergsveld, de noordwesthoek van de Berg, een vroegere landbouwontginning, liggen drie boerderijen.

### 5.1.3 De twintigste eeuw

Aan de oostzijde, bij de Oldenzaalsestraat staan twee boerderijen.

Ten oosten van de Bergweg ligt op een hoger deel een langgerekt perceel. Hier liet de familie een landgoedgroen aanleggen. Daarnaast, westelijk van de Bergweg staat een landhuis. In de zuidoost hoek van de berg liggen de drie kleigaten van de voormalige steenfabriek. De restanten van de fabriek; een droogloods en een paardenstal zijn zo'n tien jaar afgebroken. Het gebied is niet opnieuw ingevuld. De asfaltverharding van de fabriek is nog aanwezig. Er ligt wel een bestemming van bedrijventerrein op. De rest van dit terrein kent bosopslag. De fundamenten van de badhokjes en overige infrastructuur van de zwembadinrichting uit de jaren '30 zijn nog aanwezig evenals het profiel van het openlucht theater. De directeurswoning staat nog aan de Oldenzaalsestraat.

### 5.1.4 Tweede Wereldoorlog

De expansieperiode van het vliegveld is duidelijk op de berg terug te vinden. Een opsomming:

- een zandweg/pad vanaf het Prins Bernhardkamp de berg over naar de andere zijde van de berg om bij de vlieggebouwencluster uit te komen. Dit deel van de weg is in de oorlog aangelegd. Op dit moment is de weg verderop versperd. Zowel deze weg als het deel van de Bergweg van de Oude Deventerweg tot aan het Prins Bernhardkamp waren in de Tweede Wereldoorlog beklinterd.

Verder is er aan bebouwing het volgende aanwezig:

- het Prins Bernhardkamp: 11 gebouwen en aanleg; onder die gebouwen bevindt zich een officiersmess, een lazaret, legeringsgebouwen in verschillende varianten, het hoofdpoortgebouw en een transformatorhuisje voor een luchtlijn;
- radarstelling 4B/Fox: 3 gebouwen;
- het brandstofdepot voor brandstof voor raketvliegtuigen;
- een transformatorgebouw aan de Bergweg en een soortgelijk exemplaar aan de voormalige Fliegerhorst-ontsluitingsweg;
- resten van een luchtafweerstelling bij het hoogste punt van de Lonnekerberg;
- de voormalige vliegtuigschietbaan;
- in de buurt daarvan ligt een betonnen put voor bluswater;
- de vlieggebouwencluster bestaande uit het vlieggebouw, de verkeerstoren met bijbehorende commandobunker, brandweerkazerne, meteogebouw, bediening van startbaanverlichting en een transformatorbunker. Dit complex is het gaafste historische vlieggebouwencomplex in Nederland;
- op het Oostcomplex staat nog één (verbouwde) Duitse hangar (hangar 2);
- een werkplaatsgebouw;
- resten van Duitse hangars in het gebied van het Landschap Overijssel;
- de rolbaan vanaf de ringrolbaan tot aan het vliegveldraster en de schuin lopende rolbaan in het Oostcomplex;
- de kogelvanger van de handwapenbaan;

### 5.1.5 Koude Oorlog

Uit de periode van de vroege Koude Oorlog dateert het hele Oostcomplex:

- de handwapenschietbaan;
- een grote Fromsonhangar (een Britse hangar uit de Tweede Wereldoorlog, Hangar 11);
- een T1 hangar (een Britse hangar uit de Tweede Wereldoorlog, Hangar 10);
- een flightline met deflectors bestaande uit Pierced Steel Plankings die de straal uit de straalmotoren naar boven afbogen;
- hangar van het Twentse vlieg syndicaat waarin vliegtuigen van Enschedese en Hengelose industrieën gestald werden; een civiel bouwwerk;

Uit de periode van de late Koude Oorlog dateren de volgende objecten:

- 13 hardened aircraft shelters van de derde generatie; hierin kon 1 straaljager scherf- en kogelwerend ondergebracht worden en klein onderhoud gepleegd worden. Het aantal van dit NAVO-ontwerp is op de squadrongrootte berekend;
- de munitiebunkers ten oosten van het Oostcomplex, het betreft een NAVO-ontwerp en worden vanwege hun vorm 'Igloo's' (Eng.) genoemd;
- een 'run up', een motorproefstand voor de F-16;
- een gebouw voor een virtuele schietbaan;
- diverse andere gebouwen, voornamelijk werkplaatsen uit het F-16 tijdperk.

Dit enorme scala aan cultuurhistorische relictten weerspiegelen deels lokale geschiedenissen maar vooral regionale en wereldgeschiedenissen. De merken zijn de eerste

publiekrechtelijke bestuursvorm in Nederland waarin gezamenlijk bestuur en beheer van gezamenlijke gronden centraal stonden. Zo ongeveer alle zandgronden boven de rivieren in Nederland kenden merken. De positie van Enschede als eerste grootstindustrie van Nederland is terug te vinden in het voormalig bezit en ontwikkeling van de Lonnekerberg. En zowel de Tweede Wereldoorlog als de Koude Oorlog zijn wereldgeschiedenislagen op dit terrein onmiskenbaar aanwezig. De eerstgenoemde oorlog vormt nog altijd de dominante factor in het hele voormalige Fliegerhorst-gebied met zijn structuur en bouwwerken, ook op de Lonnekerberg. Specifieke en unieke elementen als de vliegtuigschietbaan, de resten van de radarstelling die naar de eerste luchtverdedigingslinie uit de geschiedenis verwijzen en het brandstofdepot dat van internationale waarde is maken de Lonnekerberg tot een heel bijzonder gebied. De Koude Oorlog doet daar een schep bovenop. Met de grotendeelse ontmanteling van vliegbasis Soesterberg, tot de buiten bedrijfstelling de belangrijkste Koude Oorlogslocatie in Nederland, neemt het belang van de infrastructuur van vliegbasis Twenthe navenant toe.

De Lonnekerberg kent daarmee hoge cultuurhistorische waarden die in een netwerk opgenomen zouden kunnen worden zodat die door middel van routes (weer) met elkaar verbonden kunnen worden. Het betekent een recreatieve, toeristische bestemming van het gebied die hand in hand met de natuur op de Lonnekerberg kan gaan. Nu al houdt het Landschap Overijssel begeleide wandelingen in het gebied. En door het gebied van Smulders loopt een mountainbikeroute. De mountainbikeroute voert door het kleigatengebied en vlak langs het brandstofdepot.

In beide scenario's is het wenselijk te achten de ruimtelijke context erbij te betrekken. Zijn er bestaande recreatieve voorzieningen in de omgeving of zijn die in ontwikkeling?

In de scenario's is samenwerking met andere partijen belangrijk om daarmee draagkracht te verkrijgen. Eigenaren en gebruikers spelen daarin een rol maar ook belangengroeperingen zoals de recent opgerichte Stichting Lonnekerberg die de rust op de berg een warm hart



toedraagt. De herbestemmingsscenario's zijn stille activiteiten die de bestaande rust en groen als bestaande kwaliteiten hanteren.

## 5.2 Herbestemmingsscenario I

Toekomstige ontwikkelingen betreffende het schietbanencomplex hangen van een aantal factoren af. Te denken valt aan de herontwikkeling van (delen) van het vliegveld. In geval van de Lonnekerberg gaat het om het Oostcomplex, de Strip, de schietbanen en het Prins Bernhardkamp. De huidige en tijdelijke eigenaar, Area Development Twente (ADT), een samenwerkingsverband van de gemeente Enschede en de provincie Overijssel, denkt op moment van schrijven aan de ontwikkeling van evenementen op het Oostcomplex. Hangar 11 wordt daar nu al met enige regelmaat voor gebruikt. Ook bedrijfsactiviteiten kunnen in dit hangarcomplex plaatsvinden. Voor de Strip is er een kandidaat-koper. Volgens ADT mogen hier allerlei activiteiten plaatsvinden. De schietbanen liggen in de Ecologische Hoofdstructuur, een gebied ten zuiden van de hoofdstartbaan van 138 ha. Bedoeling van dit EHS gebied is een ecologische verbinding maken van de Lonnerberg naar Hof Espelo dat eveneens van Landschap Overijssel is. Het definitieve ontwerp behelst het kappen van de camouflagebossen uit de late Koude Oorlog op het rolveld en de aanleg van bosjes en struwelen alsmede het opheffen van de drainage onder het rolveld waarmee de aanleg van het rolveld uit de jaren '30 met een vergroting uit de jaren '40 irreversibel ongedaan gemaakt wordt. Het 'Tacan' gebouw, het gebouw in de oksel van de startbanen 1 en 3, dat in de periode van de Vroege Koude Oorlog is gebouwd als radiobaken voor landende vliegtuigen verdwijnt in de plannen eveneens. Wanneer cultuurhistorie hierin betrokken zou worden zou dat tot een andere uitkomst leiden.

Het terrein zal te koop aangeboden worden. Ten aanzien van het Prins Bernhardkamp voorziet ADT in huizenbouw. Vooralsnog zijn deze op tot nu toe nooit bebouwde locaties

gepland. Het onderliggende uitgangspunt is het terugverdienen van de kosten van de vliegveldontwikkeling.

Vanwege de grote cultuurhistorische waarde van het schietbaancomplex is alleen behoud van het object het uitgangspunt.

Om verder verval tegen te gaan is minimaal consolidatie noodzakelijk. Maar dan heeft het complex nog geen functie en kan het opnieuw vervallen. Vanwege de specifieke vorm van de beide schietbanen zijn nauwelijks andere functies denkbaar. Een nieuwe functie moet de hoge cultuurhistorische waarde van het complex respecteren. Een nieuwe functie moet dienend aan het complex zijn; niet omgekeerd.

Beide varianten voorzien erin dat de vliegtuigschietbaan gerestaureerd wordt. Dat betekent herstel en consolidatie van dit bouwwerk. Het betekent ook het verwijderen van alle opslag op de rolbaan en op het terrein van de handwapenbaan. De handwapenbaan verkeert in goede staat. Vervolgens kunnen beide banen geëxploiteerd worden door de banen weer de functie te geven waarvoor ze gebouwd zijn: schietbanen. Vanwege de EHS status mag dat schieten niet met lawaai gepaard gaan. Dat betekent boogschieten, kruisboogschieten, schieten met airsoftapparaten, lange afstand lasergeweren, en schieten met geluiddempers. De banen kunnen aan schietverenigingen verhuurd worden. Dat kan incidenteel maar vooral ook op structurele basis met jaar- of langere contracten. De banen kunnen ook als evenement gehuurd worden. Er valt dan aan bedrijfsuitjes te denken maar ook aan survivaltochten.

Om de banen op deze wijze te kunnen verhuren is het essentieel dat deze afgesloten kunnen worden. Dat is reeds het geval. Om het complex, inclusief de rolbaan, staat een in goede staat verkerend raster. Daar waar de Grefteberghoekweg de rolbaan kruist sluiten twee rolhekken de rolbaan af zodat het hele complex afgesloten is en kan blijven.

### 5.3 Herbestemmingsscenario II

De ontwikkeling van het schietbanencomplex kan volgens een groeimodel geschieden. De vliegasis vormde een onderdeel van een NAVO-netwerk dat erop gericht was een mogelijke agressor uit het Oosten, de Sowjet Unie, tegen te houden. Zoals bekend heeft de strategie van afschrikking gewerkt. Dat ging wel gepaard met enorme inspanningen om een efficiënte defensie op te zetten. Hoewel de Koude Oorlog met het opheffen van de Sowjet Unie, in 1991, beëindigd is kan gesteld worden dat er bij grote groepen mensen weinig over de Koude Oorlog bekend is. Er is geen plaats in Nederland waar men informatie over de periode op kan doen: hoe is de Koude Oorlog ontstaan? Waar bestond de oorlog uit? Wat betekende dat in militair opzicht voor Nederland? Wat was ervan in het dagelijks leven te merken? Er ontbreekt een informatiecentrum, museum, over de Koude Oorlog in Nederland. Gelet op de nog gave Koude Oorlogsstructuren van de vliegbasis Twenthe en gelet op een nog gezochte invulling van drie shelters, een controlegebouw en het virtuele schietbaangebouw aan de noordzijde van de oostelijke ringrolbaan en gelet op de grote cultuurhistorische waarden van het gebied is het denkbaar hier een Koude Oorlogscentrum te vestigen. Zo'n centrum zou dan dus in de noordoost hoek van de Lonnekerberg gevestigd kunnen worden, met een goede ontsluiting via de Noordergrensweg en met parkeermogelijkheid bij de kop van de schietbaan-rolbaan. In de shelters kunnen exposities ingericht worden waarbij de shelters zelf als museumstuk kunnen fungeren. Bij deze ontwikkeling zouden gebieden/gebouwen uit de voorafgaande geschiedenislaag, de Tweede Wereldoorlog, erbij betrokken worden. Te denken valt aan de vlieggebouwencluster. Op moment van schrijven heeft ADT de naam van de kandidaat-koper nog niet vrijgegeven zodat SME (nog) niet met deze partij in contact heeft kunnen treden. Wel is bekend dat Apollo Vredestein de oostelijke ringrolbaan huurt om hier banden te kunnen beproeven. Met zo'n testcircuit wordt op goede wijze, met respect, gebruik van dit stuk historische infrastructuur gemaakt.

Vanuit dit centrum kan de bezoeker naar de schietbanen die een eigen passende invulling gegeven kan worden waarmee baten opgewekt kunnen worden. Vervolgens kan de bezoeker via routes naar de andere bezienswaardigheden op de berg.

Sinds 2000 is het Landschap Overijssel eigenaar van met name het beboste deel van de Lonnekerberg. Het gaat om 141 ha. De Lonnekerberg vormt samen met het Hof Espelo, De Wildernis, het Lonnekermeer en 't Holthuis een gordel van natuurterreinen in de stedendriehoek Oldenzaal, Enschede en Hengelo

In deze variant kan het Landschap Overijssel een belangrijke rol spelen door in het centrum te participeren, rondleidingen te verzorgen en andere activiteiten gericht op natuur en cultuurhistorie te ontplooiën.

In dit model voorzien wij in participatie van diverse organisaties. Dit scenario vergt nader onderzoek. Voor de ontwikkeling van dit Koude Oorlogscentrum zijn meerdere deelnemers nodig. Het betekent een samenwerkingsverband tussen die partijen. Op dit moment is ADT bezig om deelgebieden van het vliegveld te herontwikkelen. Kopers en/of gebruikers zijn nog niet bekend of bekend gemaakt. Een volledige doorrekening van dit scenario kan daarom nog niet gegeven worden.

Deze variant hangt samen met andere ontwikkelingen op de Lonnekerberg.

## 6 Kosten, financiering en exploitatie

De vliegtuigschietbaan

<b>Investerings</b>	<b>in euro's</b>
Aankoopprijs	1
overdrachtsbelasting 2%	0
aankoopkosten	350
totale aankoopkosten	351
<b>Restauratiekosten</b>	
Casco restauratie	41.750
projectbegeleiding	600
Totale restauratiekosten	42.350
<b>Bijkomende kosten</b>	
kosten architect	1.500
onvoorziene kosten	6.353
dekking voor algemene kosten	2.118
communicatie	2.500
niet verrekenbare Btw	11.586

<b>Investerings</b>	<b>in euro's</b>
Totale investering	66.757

<b>Financiering</b>	<b>in euro's</b>
subsidie	66.757

<b>Exploitatiekosten</b>	<b>in euro's</b>
voorziening onderhoud 20%	
belastingen en verzekeringen 3%	
overige kosten + servicekosten 3%	
beheerkosten gebouweigenaar 7%	
niet verrekenbare Btw 21%	
totale infrakosten per jaar 57%	2.875
facilitatie	10.000
Totale exploitatiekosten per jaar	12.875

<b>Exploitatiebaten</b>	<b>in euro's</b>
baanhuuropbrengst vereniging	3.000

verhuur t.b.v. bedrijfsuitjes	10.000
Totale exploitatiebaten	13.000

Handwapenbaan en rolbaan

<b>Investerings</b>	<b>in euro's</b>
aankoopprijs	Ibidem vliegtuigschietbaan
<b>Restauratiekosten</b>	
restauratie	5.000
verwijderen groen	4.500
projectbegeleiding	300
totale restauratiekosten	9.800
<b>Bijkomende kosten</b>	
onvoorziene kosten	750
communicatie	1.250
totale investering	11.800

<b>Financiering</b>	<b>In euro's</b>
subsidie	11.800

<b>Exploitatiekosten</b>	<b>in euro's</b>
voorziening onderhoud 20%	
belastingen en verzekeringen 3%	
overige kosten + servicekosten 3%	
beheerkosten eigenaar	
niet verrekenbare Btw	
totale infrakosten per jaar	1.045
facilitatie	1.200
totale exploitatiekosten per jaar	2.245

<b>Exploitatiebaten</b>	<b>in euro's</b>
baanhuuropbrengst	3.000
verhuur t.b.v. bedrijfsuitjes	10.000
totale exploitatiebaten	13.000



## 7 Kritische factoren en risico's

De kosten van de restauratie van het schietbanencomplex zijn te berekenen en hierin ook opgenomen. De exploitatie van het tweede herbestemmingsscenario hangt in sterke mate van externe factoren af. Juist daar zijn nog allerlei ontwikkelingen waardoor er te veel open parameters zijn.

Een succesvolle herbestemming hangt voor een groot deel van samenwerking met andere partijen af. Te denken valt aan het Landschap Overijssel, de gemeente Enschede, ADT, nieuwe gebruikers van De Strip en de Stichting Lonnekerberg.

## 8 Conclusies en aanbevelingen

Het schietbanencomplex is een bijzonder voormalig militair object. Bijzonder wat zijn geschiedenis en waarde betreft maar ook bijzonder in zijn vorm en ligging. Het blijkt op zich haalbaar te zijn het complex te herbestemmen. De twee varianten laten dezelfde mogelijkheid in alleen een variërende context zien. Er zijn mogelijkheden de consolidatie- en restauratiekosten terug te verdienen en een reële exploitatie te realiseren. Voor herbestemmingsscenario II is het mogelijk maken ervan dat dragende partners nodig zijn om het museumpark van de grond te tillen. Het solitair lijkende object blijkt uiteindelijk helemaal geen solitair te zijn en mogelijk zelfs een katalysator voor gebiedsontwikkelingen te kunnen worden. Het spreekt voor zich dat daarvoor nader onderzoek nodig is. Ook deze variant is bij een integrale benadering van het gebied gebaat. De regio heeft hier een cultuurhistorisch unicum die het meer dan verdient afgestoft te worden.

## 9 Over de Stichting Militair Erfgoed

De stichting is in 1999 opgericht met de doelstelling de belangstelling voor militair erfgoed in Nederland te vergroten door middel van excursies, bunkerdagen en publicaties.

Daarnaast zet de stichting zich voor het behoud en beheer van militair erfgoed in waarbij zij zich vooral op objecten uit de 19e en 20e eeuw richt. Bij het begrip militair erfgoed dient niet alleen aan forten en bunkers gedacht te worden maar bijvoorbeeld ook aan kazernes, linies en vliegvelden. SME is op samenwerking met andere (locale) organisaties gericht.

### Excursies

De stichting biedt excursies en bezoeken aan naar verdedigingswerken in binnen- en buitenland. Zo heeft de Stichting in de eerste periode van haar bestaan bezoeken georganiseerd naar de Westwall bij Saarbrücken, de U-Boot fabriek Valentin bij Bremen, het Forteiland bij IJmuiden, verschillende forten van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, delen van de Atlantikwall, het Telex Concentratie Centrum in De Bilt, het complex Olst van de IJssellinie en een aantal vliegvelden. Om deze activiteit een duidelijke meerwaarde te geven, maakt de stichting gebruik van deskundigen en worden bij voorkeur objecten gekozen die normaal niet toegankelijk zijn.

### Behoud en beheer

Helaas gebeurt het maar al te vaak dat waardevol militair erfgoed door het uitblijven van een nieuwe functie gesloopt wordt. In voorkomende gevallen verwerft de stichting objecten om op deze manier het behoud van de betreffende werken te verzekeren. Op dit punt is SME complementair aan andere organisaties die op dit terrein actief zijn. Voor het feitelijke beheer worden begunstigers ingeschakeld en samenwerking met lokale instanties gezocht.

## Advies

Naast het instandhouden van militair erfgoed adviseert SME ook (gevraagd en ongevraagd) (rijks)overheden op het gebied van militair erfgoed en over (krijgs)(cultuur)historische waarden en hergebruik.

SME is medeorganisator van het platform militair erfgoed en civiele verdediging van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed.

## 10 Verantwoording en colofon

### Verantwoording

- Francis F. British Military Airfield Architecture, Sparkford 1996
- Ransom S. en H.-H. Cammann Me 163 Rocket Interceptor, deel 1, Crowborough (GB) 2001
- Roding A. De Twentsche Stoomsteenfabriek Smulders en Mulder te Lonneker 'n Sliepsteen nr. 11, 1987 en A. Roding en F. te Lintelo Sport, cultuur en recreatie bij de Lonnekerberg 'n Sliepsteen nr. 63, 2000
- Stroink L.A. Stad en Land van Twente 2de druk, Enschede 1966
- Vossebeld R.H. Vliegveld Twente, artikel in het Jaarboek Overijsselse Historische Bijdragen Zwolle 2011
- Vossebeld R.H. De Historie van Vliegveld Twenthe, scriptie, 1982
- Wandelkaart van Enschede en omstreken, Afdeling Enschede voor het Nederlandsch Onderwijs Genootschap, 1889, Enschede 1890.
- Wesselink Th. Messerschmitt-raketjager op het vliegveld Venlo, artikel in Luchtvaart nr. 7/8 1995

## Colofon

Publicatiedatum	Januari 2014
Auteur	René Vossebeld
Afbeelding	René Vossebeld, tenzij anders vermeld
Afbeelding omslag	M. Scholte Lubberink
Opmaak	Ingrid van Batenburg
Contactgegevens	Stichting Militair Erfgoed, postbus 5236, 6802 EE Arnhem <a href="http://www.militair-erfgoed.nl">www.militair-erfgoed.nl</a> <a href="mailto:stimilerfgoed@gmail.com">stimilerfgoed@gmail.com</a>
Kamer van Koophandel	0405 79 01

Het bestuur van de Stichting Militair Erfgoed bestaat uit de volgende leden:

René Vossebeld	voorzitter
Chris Vader	secretaris
Gustaaf Boissevain	penningmeester
Paul Dijkstra	algemeen bestuurslid
Jelle Elmendorp	algemeen bestuurslid