

Nota zienswijzen

Ontwerp bestemmingsplan

Hengelose Es Noord (Nieuwe Es)

I INLEIDING

Na voorafgaande publicatie in het Hengelo's Weekblad en de Staatscourant heeft het ontwerp bestemmingsplan Hengelose Es Noord (Nieuwe Es) van 17 januari tot en met 27 februari 2018 ter inzage gelegen. Binnen de termijn van terinzagelegging zijn schriftelijke zienswijzen ingediend door:

1. **Indiener 1**
2. **Indiener 2**
3. **Indiener 3**
4. **Indiener 4**

II SAMENVATTING VAN EN REACTIE OP DE ZIENSWIJZEN

De aangevoerde argumenten worden onder nadrukkelijke verwijzing naar de motiveringen van de zienswijze als volgt samengevat en van commentaar voorzien.

1. **Indiener 1**

- a. Stelt voor om aan weerszijden van de H. Leefsmastraat en C. Ritsemastraat een verhoogd en vrij liggend fietspad aan te leggen, net zoals aan de Deurningerstraat. Dit naar aanleiding van de nieuwbouw van 229 + 11 woningen en de VMBO school.
- b. De gemeente deelt mee dat geluidsbelasting van 48dB verhoogd wordt naar 54 dB (elke 1 dB verhoging neemt kwadratisch toe). Verzoekt om het wegdek van de H. Leefsmastraat en C. Ritsemastraat te voorzien van geluidsarm asfalt.

Reactie

- a. Er worden in het plangebied geen 229+11 maar maximaal 229 nieuwe woningen gebouwd. Het causale verband tussen het verzoek een verhoogd en vrijliggend fietspad aan te leggen en de ontwikkeling van de Nieuwe Es, Deurningerstraat, de nieuwbouw en de VMBO school is niet duidelijk. De suggestie tot de aanleg van een vrijliggend extra twee richtingen fietspad wordt niet overgenomen om de volgende redenen:
 - a. De C. Ritsemastraat is als buurt ontsluitingsweg volstrekt niet vergelijkbaar met de Deurningerstraat als zijnde een belangrijke invalsweg van Hengelo. Etmaalintensiteiten zijn tevens niet vergelijkbaar. De Deurningerstraat is vele malen drukker, er liggen eenzijdig openbare langspaarkeervakken, maar ook andere functies dan alleen wonen;
 - b. De woningdichtheid binnen het plangebied Nieuwe Es is met 78 minder woningen lager dan vanuit de oude situatie en woningdichtheid (flats) van de Hengelose Es. In die zin is er sprake van een aanzienlijke 'verdunning';
 - c. Uit een uitgebreide herkomst- en bestemmingsanalyse van alle VMBO leerlingen én docenten bleek al snel dat fietsende VMBO leerlingen een grote spreiding kent vanuit alle windrichtingen en de docenten, waarvan 80% met de auto komen, vooral via de Europalaan rijden;
 - d. In de groenstrook van de C. Ritsemastraat en H. Leefsmastraat liggen zeer veel kabels en leidingen waaronder zware transportleidingen. Nutsbedrijven staan in dergelijke gevallen geen gesloten verhardingen erboven toe zoals fietspaden in rood asfalt (nieuwe fietspaden in tegelverharding worden al een tijd niet meer toegepast);
 - e. Misschien lost een vrijliggend fietspad voor een heel klein deel het probleem op bij de kruising Oude Bornseweg - H. Leefsmastraat, maar verderop bij de diverse oversteekpunten bij zijstraten zal weer eenzelfde probleem ontstaan (het 'waterbed' effect);

- f. Eventueel fors investeren in vrijliggende fietspaden geeft helemaal geen garantie dat de fietsers daar dan ook allemaal gebruik van gaan maken. Naar verwachting zal een aanzienlijk deel van de fietsers blijven fietsen op de aanliggende rode fietsstroken;
 - g. Het eventueel weer verwijderen van deze rode fietsstroken betekent concreet dat de rijbaan weer breder wordt, waardoor gemiddelde snelheden van gemotoriseerd verkeer juist weer toenemen;
 - h. Een éézijdig tweerichtingenfietspad geeft ter hoogte van de nieuwe geplande uitwegconstructies aan de randen van het plan Nieuwe Es, specifieke problemen in het verwachtingspatroon van bestuurders van gemotoriseerde voertuigen. Dit heeft dan betrekking op het fietsverkeer welke dan ook van de 'verkeerde richting' komt. Deze kostbare suggestie geeft naar verwachting juist meer onveiligheid dan veiligheid.
- b. Het hogere grenswaardebesluit is geen verhoging van het geluid, maar een toets of de geluidbelasting acceptabel is. Het akoestisch onderzoek laat zien dat het verwachte geluidniveau door het wegverkeer op de gevels van de 44 nieuw te bouwen woningen in de eerste lijn langs de H. Leefsmastraat en de C. Ritsemastraat maximaal 52 dB is. In de motivering van het hogere grenswaardebesluit is beoordeeld dat dit op grond van het geluidbeleid acceptabel is. Daarom is een hogere grenswaarde van 52 dB vastgesteld. De H. Leefsmastraat en de C. Ritsemastraat zijn al voorzien van geluidsarm asfalt. Aan dat verzoek is al tegemoet gekomen. De zienswijze is ook in het kader van de procedure voor het vaststellen van de hogere grenswaarde meegenomen en gaf geen aanleiding om het (ontwerp) besluit aan te passen.

2. Indiener 2

- a. Vindt het niet acceptabel dat de rooilijnen zo worden aangepast, dat de eerdere gevel lijnen met meer dan 8 meter naar de zijde van bestaande bebouwing komen, en de destijds groene gedeeltes (achtertuinen) nu bebouwd oppervlak gaan worden. Geeft aan dat hij destijds zijn woning heeft gebouwd aan een zeer groene straat, met een hele brede groenstrook aan de overzijde. Door de nieuwe plannen wordt dat teniet gedaan en wordt het woongenot en de privacy ernstig geschaad.
- b. In de haakse bocht van de H. Leefsmastraat en de C. Ritsemastraat zijn in de afgelopen 40 jaren heel veel bijna ongevallen gebeurd, waarbij veel auto's in de voortuinen zijn beland. Doordat de gevellijnen nu dicht op de straat komen te staan wordt het zicht weggenomen en zullen er ergere ongevallen gaan gebeuren. Wil ter plekke de situatie wel komen toelichten.
- c. Voelt zich bedreigd in zijn woongenot. Woont niet meer aan een doodlopende straat met een groen plein tegenover zich, maar nadat de HOV door de straat kwam racen was het woongenot al aangetast. Aantasting van de privacy doordat de woonblokken te hoog zijn en dicht bij zijn erf en de bocht staan. Beraamt zich op verdere stappen.

Reactie

- a. Het uitzicht op twee meter hoge schuttingen langs de H. Leefsmastraat en de C. Ritsemastraat levert geen fijn straatbeeld op. Het draagt ook niet bij aan een veilig en aangenamer woonmilieu. Daarom is er in het stedenbouwkundig ontwerp voor gekozen de voorgevels van de nieuwe woningen te oriënteren op de wegen. In de nieuwe plannen is nog steeds ruimte gereserveerd voor een brede groenstrook (ca. 10 meter breed inclusief voetpad) langs de C. Ritsemastraat. Op basis van het nu geldende bestemmingsplan kunnen eveneens woningen worden opgericht die georiënteerd zijn op de C. Ritsemastraat en de H. Leefsmastraat. In die zin is er geen sprake van een verslechtering van de planologische situatie. Mocht indiener van mening zijn dat planschade wordt geleden bestaat de mogelijkheid om een verzoek om planschade in te dienen bij het college.
- b. Het causale verband tussen deze specifieke eigen constatering van indiener en de ontwikkeling van de Nieuwe Es is niet duidelijk. Op dit moment wordt in samenwerking met de politie onderzoek gedaan naar de personenvoertuigen welke de laatste tijd materiele schade hebben opgelopen in deze bewuste bocht. Het oorzakelijk verband kan nu niet op voorhand worden toegeschreven aan bijvoorbeeld de functie VMBO school, want dit is nog maar zeer beperkt operationeel en kan ook niet op voorhand worden toegeschreven aan Medaillon bewoners. Daarnaast zijn er op dit moment radartellingen uitgevoerd op dezelfde locatie als in 2013 (locatie trapveldje) en als onderdeel van een meerjarig monitoringsprogramma. Uit de teldata van zowel 2013 als februari 2018 blijken geen significante te hoge gemiddelde snelheden van het gemotoriseerde verkeer (V85 percentiel), dus boven de wettelijk toegestane 50 km/uur binnen de bebouwde kom. Ook de weekdag etmaal intensiteiten zijn nagenoeg gelijk gebleven en niet toegenomen ten opzichte van de vorige meting. Gezien de gemeten intensiteiten kan deze weg dit en de nog komende ontwikkelingen makkelijk verwerken. Het zogenaamde 'doorzicht effect' in

bochten zou juist wel eens gunstiger kunnen uitpakken met de nieuwe bebouwing. Met andere woorden; automobilisten die niet meer de gehele bocht kunnen doorkijken, gaan zich meer inhouden, gas terugnemen en meer anticiperen op eventueel ontmoetend verkeer.

- c. De C. Ritsemastraat is eigenlijk nooit een doodlopende straat geweest. Uiteraard is de wegenstructuur veranderd en uitgebreid en is het op dit wegvak nu wel drukker ten opzichte van enkele decennia terug. Maar dit geldt voor alle wegen op alle wegvakken in Hengelo. Een stad, een wijk en/of een buurt ontwikkelt zich nu eenmaal, net als het mobiliteitsgedrag van de Hengeloërs en in die zin niet anders dan het mobiliteitsgedrag in Nederland. Uit de teldata van 2013 en 2018 blijken trouwens geen te hoge gemiddelde snelheden van de HOV bussen (V85 percentiel). Uit de nieuwe metingen hebben zich geen significante veranderingen voorgedaan op gebied van gemiddelde snelheden en intensiteiten. Daarnaast wordt nog onderzocht of op het wegvak C. Ritsemastraat toch een extra busdrempel gerealiseerd kan worden als infrastructurele extra maatregel. Deze maatregel moet dan wel meerwaarde hebben. Indiener stelt dat sprake is van verlies van privacy doordat de hoge bouwblokken dichtbij de bocht en het erf van indiener staan. De maximale bouwhoogte was in het ontwerp bestemmingsplan 12 meter en wordt nu aangepast naar 11 meter, aangezien de gewenste woningtypes (2 bouwlagen met kap of 3 bouwlagen met plat dak) ook binnen een maximale bouwhoogte van 11 meter gebouwd kunnen worden, en op deze manier een goede aansluiting gemaakt wordt op de omliggende bebouwing. Naar onze mening is er sprake van een zodanig grote afstand tussen het betreffende perceel en de nieuwe bouwblokken dat er geen sprake is van verlies van privacy. Indien indiener van mening is dat zijn woongenot zodanig wordt aangetast dat sprake is van planschade, bestaat te zijner tijd de mogelijkheid om krachtens artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening een verzoek om planschade in te dienen bij het college. Tenslotte kan indiener in het kader van de bestemmingsplanprocedure tijdens de terinzagelegging van het vastgestelde bestemmingsplan nog een beroepsschrift indienen bij de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

3. Indiener 3

- a. Beschrijft dat de C. Ritsemastraat de afgelopen jaren een metamorfose heeft ondergaan van een straat met nauwelijks verkeer tot een drukke straat en onderdeel van een busroute. Deze metamorfose heeft geleid tot een aanmerkelijke daling van het woongenot en tot verslechtering van de verkeersveiligheid.
- b. Geeft aan dat het huidige plan heel anders is dan eerdere gepresenteerde plannen, waarin beloftes zijn gedaan over meanderende beekjes en behoud van bomen in de wijk. Er ligt nu een uiterst commercieel plan waarbij geen rekening is gehouden met bewoners van aanliggende straten en de verkeersveiligheid van de aanliggende straten. Doordat de nieuwe woningen met de voorgevels aan de doorlopende straten worden gesitueerd zal dit tot problemen leiden i.v.m. bezorgingen van pakkertjes aan huis, foutparkeren in groenstroken en trottoirs, en opstoppingen in de doorlopende straten. Op die manier moeten de vele fietsers (o.a. van de nieuwe VMBO) om de geparkeerde voertuigen heen fietsen.
- c. Eist dat de werkzaamheden t.a.v. de vormgeving van de nieuwe wijk worden stilgelegd, hangende de behandeling van de zienswijze.
- d. Geeft aan dat de volgende aanpassingen in het plan noodzakelijk zijn:
1. Het realiseren van een vrijliggende fietsroute;
 2. Per direct realiseren van snelheid beperkende maatregelen met o.a. drempels of busluizen ter hoogte van speelveld C. Ritsemastraat en op ca. 50 meter uit de bocht op de H. Leefsmastraat;
 3. De situering van de woningen moet worden omgekeerd, zodat ze naar de interne straatjes worden gekeerd en de tuinen naar de doorgaande wegen, een en ander conform het huidige bestemmingsplan.
 4. Beide doorgaande wegen aanmerken als 30 km zone.

Reactie

- a. Het causale verband tussen deze specifieke eigen constatering van indiener rond deze zogenoemde metamorfose en de ontwikkeling van de Nieuwe Es is niet duidelijk. Uiteraard is de wegenstructuur veranderd en uitgebreid en is het op dit wegvak nu wel drukker dan enkele decennia terug. Maar dit geldt voor alle wegen op alle wegvakken in Hengelo. Een stad, een wijk en/of een buurt ontwikkelt zich nu eenmaal, net als het mobiliteitsgedrag van de Hengeloërs en in die zin niet anders dan het mobiliteitsgedrag in Nederland. Een verslechtering van de verkeersveiligheid blijkt niet uit de objectieve en geregistreerde verkeersongevallen data, in subjectieve zin kan de beleving van verkeersonveiligheid

echter wel zijn toegenomen door de meer recente éénzijdige ongevallen door personenauto's met blikshade. Indien indiener van mening is dat zijn woongenot zodanig wordt aangetast dat sprake is van planschade, bestaat te zijner tijd de mogelijkheid om krachtens artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening een verzoek om planschade in te dienen bij het college.

- b. Dit negatieve scenario wordt niet onderschreven. Meer oostelijk gelegen aan de H. Leefsmastraat, met exact hetzelfde wegprofiel, staan vergelijkbare woningen al vele jaren met de voorgevel naar de straat gericht. De door indiener aangegeven problemen doen zich daar niet voor. Uit een uitgebreide herkomst- en bestemmingsanalyse van alle VMBO leerlingen bleek al snel dat fietsende VMBO leerlingen een grote spreiding (en 'verduunning') kent vanuit alle windrichtingen en niet alleen vanuit de H. Leefsmastraat komen. Hierbij kan niet worden uitgesloten dat (VMBO) fietsers korte(re) afsnijd routes door het nieuwe plangebied zullen kiezen. Het plan voor de Nieuwe Es is door Welbions, de gemeente Hengelo en ERA/Koopmans ontwikkeld. Sinds 2014 is er met diverse partijen in meerdere panelbijeenkomsten gewerkt aan een nieuw stedenbouwkundig plan. De belangrijkste uitgangspunten van dit plan zijn onveranderd gebleven: aansluiten op hoogbouw "Broek en Bakema", verbinding maken met het Weusthagpark en bouwen voor meerdere doelgroepen. Het plan bestaat uit een mix tussen koop, huur in het middensegment en sociale huur. Bij de planvorming is rekening gehouden met de bestaande groenstructuur en aansluiting op de bestaande omgeving. Er is een uitgebreide inventarisatie geweest voor het bestaande groen en daar is onder andere ook gekeken naar typologie, levensvatbaarheid, status en het nieuwe plan. Op basis hiervan zijn zoveel mogelijk levensvatbare bestaande bomen geïntegreerd in het plan en wordt veel nieuw groen aangelegd om de parkstructuur te waarborgen.
- c. Er mogen geen werkzaamheden worden uitgevoerd die op basis van het geldende bestemmingsplan niet zijn toegestaan.
- d. 1. Voor wat betreft de aanleg van een vrijliggend fietspad wordt verwezen naar beantwoording van zienswijze van indiener 1 onder a (a t/m h).
2. Uit de teldata van zowel 2013 als februari 2018 blijken geen significante te hoge gemiddelde snelheden van het gemotoriseerde verkeer (V85 percentiel), dus boven de wettelijk toegestane 50 km/uur binnen de bebouwde kom. Ook de weekdag etmaal intensiteiten zijn nagenoeg gelijk gebleven en niet toegenomen ten opzichte van de vorige meting. Daarnaast wordt nog onderzocht of op het wegvak C. Ritsemastraat toch een extra busdrempel gerealiseerd kan worden als infrastructurele extra maatregel. Deze maatregel moet dan wel meerwaarde hebben.
3. Ook op basis van het huidige bestemmingsplan kunnen de woningen worden gebouwd met de voorzijden naar de doorgaande wegen. De suggestie van indiener voor een stedenbouwkundig plan met zich op achtertuinen, wordt niet overgenomen. Het uitzicht op twee meter hoge houten schuttingen langs de H. Leefsmastraat en de C. Ritsmastraat levert geen fijn straatbeeld op en draagt ook niet bij aan een veilig en aangename woonmilieu. Daarom is er in het stedenbouwkundig ontwerp voor gekozen de voorgevels van de nieuwe woningen te oriënteren op de wegen.
4. Het voorstel van indiener om de 50 km/u straten C. Ritsemastraat en de H. Leefsmastraat tot een 30 km /u zone wordt niet overgenomen. Deze straten hebben alle kenmerken van een 50 km/u straat en eventueel ombouwen betekent in dat geval bovendien fors investeren, terwijl dit nog steeds geen garanties geeft dat bestuurders hiermee hun gedrag zullen aanpassen en waarmee tegelijkertijd een continu beroep wordt gedaan op intensieve handhaving. De gehele HOV buslijnvoering in Hengelo zal bij een dergelijke ingrijpende maatregel moeten worden aangepast. Deze maatregel heeft namelijk grote gevolgen voor alle andere buslijnvoeringen en tevens de aansluitingen op het NS openbaar vervoer. Dit is voor het gehele openbaar vervoersysteem in Hengelo totaal geen realistisch voorstel.

4. Indiener 4

- a. Vraagt naar uitgebreide uitleg over wat er met de plannen van Welbions is gebeurd na de presentatie bij 't Geerdink. Dit plan hield in van 3 kanten bebouwing rond diverse velden.
- b. Heeft de volgende opmerkingen bij het voorgestelde plan:
- Teveel woningen op een te klein gebied, waardoor er speelvelden (mogelijke natuurgebiedjes) zouden moeten verdwijnen. Als men het aantal woningen dat er zou moeten worden gebouwd vermindert is er een ruimere en groenere wijk mogelijk. Er zijn nog wel meer braakliggende terreinen in Hengelo.
 - Het soort woningen is veel te eenzijdig qua stijl, wat een negatieve uitstraling heeft voor de wijk.

- De nieuwe wijk dient gasloos te zijn, zeker voor wat betreft de nieuwe grondgebonden woningen.
 - In planfase 1 is een L gecreëerd als parkeerplaats achter de huizen. Men kan hier beter een gezamenlijke binnentuin plannen.
- c. Merkt op dat de renovatie van de flats goedkoop opknapwerk lijkt te worden (schilderbeurtje, vergroten galerij, natte groepen zijn aftimmerwerk geworden), terwijl in bijvoorbeeld het beeldkwaliteitplan staat dat eenheid wil in de wijk gewenst is. Welbions heeft voor de overige flats andere plannen gepresenteerd aan de bewoners. Onder andere over balkonafscheidings en balustrades, pui en galerijen. Conformereren aan goedkoop oplapwerk mag niet de norm zijn voor de hele wijk.
- d. Vraagt zich af wie de nieuwe eigenaar van de voormalige Welbions flats is.
- e. Merkt het volgende op voor wat betreft planfase 3 bij de J. Tooropstraat appartementen:
- Het volbouwen van het speelveld betekent zichtvervuiling voor 1/3 van de bewoners van deze appartementen. Nu is het zicht tot in het bos, straks slechts +/- 20 meter. Dit is een te grote afname van de zichtlijnen. Het veld dient ook in de nieuwe opzet volledig groen met bomen en natuur te blijven.
 - De gekozen woningen in bouwfase 3 passen niet bij de bestaande grondgebonden woningen in deze omgeving waar vooral 2 onder 1 kap woningen staan.
 - Er zijn onvoldoende parkeerplaatsen gepland in planfase 3 bij de appartementen.

Reactie

- a. Voordat het tot een samenwerking is gekomen tussen Welbions en ERA/Koopmans is er een aanloop geweest met grove stedenbouwkundige verkenningen. Na een preselectie met meerdere marktpartijen in 2014 hebben Welbions en de gemeente Hengelo gezamenlijk besloten om de Hengelose Es Noord samen met ERA/Koopmans te ontwikkelen. Sindsdien is er met diverse partijen in meerdere panelbijeenkomsten gewerkt aan een nieuw stedenbouwkundig plan. De belangrijkste uitgangspunten van dit plan zijn onveranderd gebleven: aansluiten op hoogbouw "Broek en Bakema", verbinding maken met het Weusthagpark en bouwen voor meerdere doelgroepen. De ideeën van Van den Broek en Bakema zijn voor het ontwerp van de Hengelose Es (1963) gebaseerd op het zogenaamde 'vriendschapsmodel'. In dit model vormde hoogbouw, middelhoogbouw en laagbouw samen een 'visual group' of 'stempel'. De Hengelose Es kreeg er drie. Elke "visual group" bestond uit 179 eengezinswoningen, 144 woningen in 5 bouwlagen en 64 woningen in 13 bouwlagen. Ze hebben een sterke onderlinge relatie, die door Van den Broek en Bakema uitgelegd werd als '*de relatie tussen ouders en kinderen in een gezin*'. Voor de planvorming van de Nieuwe Es is de waardering van de cultuurhistorische, stedenbouwkundige en architectonische waarden van deze naoorlogse stempelwijk de basis geweest voor de nieuwe planontwikkeling. De planontwikkeling is tot stand gekomen met respect voor de oorspronkelijke visie Van den Broek en Bakema. Er is voor gekozen om het unieke karakter van de wijk te behouden en nieuw leven in te blazen. Gebruiken makend van wat deze wijk onderscheidt van de omliggende wijken of wijkdelen. De hoogbouw en middelhoogbouw wordt, door de hele wijk als een "familie" behandeld die niet precies hetzelfde hoeft te zijn maar wel dezelfde identiteit en karakteristiek heeft en als een ensemble de identiteit in de wijk versterkt. Ook de grondgebonden bebouwing in de wijk, die uit eigentijdse, stoere stadswoningen bestaat, maken natuurlijk deel uit van deze familie. Bij het maken van het nieuwe plan is ook nagedacht over de doelgroepen. Wie wil hier straks gaan wonen? Hoe willen deze bewoners leven? Hoe onderscheidt deze wijk zich van andere ontwikkelingen in Hengelo? De Hengelose Es wordt een stoer stuk stad. Een wijk waar het verleden nog zichtbaar en voelbaar is en niet wordt ontkend maar ook een wijk met een totaal nieuwe identiteit. De unieke ligging van de wijk aan de rand van het Weusthag park vormt een belangrijk vertrekpunt voor de nieuwe identiteit van de wijk. Maar ook de principes 'licht, lucht en ruimte' waar de oorspronkelijke wijk op was gebaseerd worden nieuw leven ingeblazen. Een buurt voor mensen die op zoek zijn naar 'iets anders' en 'iets bijzonders', mensen die houden van de stad en het landschap, die open staan voor nieuwe dingen en het leuk vinden om in een gedifferentieerde wijk te wonen met een mix van verschillende mensen. En juist door de mix van doelgroepen krijgt de wijk een uniek en eigen profiel. Het Weusthag park heeft letterlijk en figuurlijk haar wortels in de wijk. De bebouwing in de wijk bestaat uit eigentijdse, stoere stadswoningen. De uitlopers van Weusthag park dringen diep door in de wijk waardoor iedereen of wel aan de rand van het park woont of in een straatje dat uitkomt bij het park. De orthogonale structuur van de bouwblokken en de stoere en robuuste architectuur vormt een mooi contrast met de landschappelijke en informele inrichting van het park met haar vloeiende lijnen en kleine hoogteverschillen met wadi's en glooiingen in het terrein.

- b.
- Door het slopen van de flat aan de Jacob Marisstraat is ruimte ontstaan om verbinding te maken met het Weusthagpark. De openbare ruimte rondom de twee andere flats wordt parkachtig ingericht, zodat een groene long in de nieuwe buurt ontstaat. De intentie is een goede balans te krijgen tussen bouwen van nieuwe woningen en aanleg van groen. In samenhang met de opgave om het plan betaalbaar te houden, zowel voor de ontwikkelaar en Welbions, als ook voor de nieuwe bewoner in diverse doelgroepen. Het aantal woningen dat teruggebouwd wordt is met 78 eenheden verminderd. Ook het aandeel 'groen' in de wijk is minimaal gelijk gebleven. Sterker nog, in het nieuwe bestemmingsplan is een grotere oppervlakte aan bestemming groen dan in het nu nog geldende bestemmingsplan.
 - Deze opmerking wordt bestreden. De bebouwing in de wijk bestaat uit eigentijdse, stoere, sculpturale woningen. Dit is afgeleid uit het 'vriendschapsmodel' van Van den Broek Bakema. De orthogonale structuur van de bouwblokken en de robuuste architectuur vormt een mooi contrast met de landschappelijke en informele inrichting van het openbaar gebied. Rood en groen zijn in deze nieuwe buurt in balans en dat past ook binnen het concept 'leven in het park'. Vloeiende lijnen, kleine hoogteverschillen met wadi's en glooiingen maken de Nieuwe Es een uniek woonmilieu. De woning typologieën worden op verschillende wijzen uitgewerkt en er is eenheid in verscheidenheid. Het familiemodel, ooit bedacht voor deze wijk, krijgt nieuw elan: in de Nieuwe Es is iedereen met elkaar verbonden.
 - Welbions heeft de intentie de grondgebonden woningen gasloos te maken. De woningen van Koopmans worden wel aangesloten op gas, het is aan de kopers om in de optiesfeer te kiezen uit diverse duurzaamheidspakketten.
 - Het stedenbouwkundig model is geënt op een 'stempelmodel' waarbij de voorgevels van de woningen naar buiten zijn gekeerd. In de oude situatie was dit omgekeerd en dat gaf, naast sociaal onveilige situaties, een verrommeld beeld aangezien auto's en erfafscheidingen van achtertuinen prominent aanwezig waren. Het model is daarom omgekeerd waarbij de woningen veel meer in contact staan met de openbare ruimte (waaronder het park) waardoor de sociale veiligheid aanzienlijk vergroot wordt en er juist veel ruimte is voor ontmoeten, verblijven en spelen in het openbaar gebied. Vanuit dit oogpunt is er bewust gekozen voor het oplossen van het parkeren uit het zicht en achter de huizen. Binnentuinen passen niet in dit principe want juist het 'ontmoeten' in de zichtbare openbare ruimten staat centraal.
- c. Welbions en Koopmans hebben hun plannen op hoofdlijnen afgestemd met de stedenbouwkundige van de gemeente en met de stadsbouwmeester. Dat heeft geleid tot een programma en ontwerp wat 'familie' van elkaar is. De woningen in het plan Nieuwe Es maken een grote energiesprong: alle gerenoveerde appartementen hebben energielabel A. Tal van energetische maatregelen zijn uitgevoerd die beslist niet onder goedkoop opknapwerk vallen. Ook de uiterlijke verschijning van de flats is onderhanden genomen waarbij het resultaat een frisse en vriendelijke uitstraling heeft gekregen.
- d. Een belegger is eigenaar van de voormalige Welbions flats in het plangebied. De naam van de belegger kan indiener opvragen bij het kadaster.
- e.
- In dat deel van het plan zit inderdaad minder groen dan in het nu nog geldende bestemmingsplan. Er is voor gekozen het groen in het plangebied meer te centreren rondom de twee flats in het plangebied. Wat betreft de opmerking over de zichtlijnen wordt opgemerkt dat de woonoriëntatie van de woningen aan de J. Tooropstraat gericht is op de F. Versterstraat. Aan de zijde van het nieuwe plan bevinden zich galerijen met daarachter slaapkamers. Op de begane grond bevinden zich bergingen en garages.
 - Het is nog niet bekend hoe fase 3 exact ingevuld gaat worden. Er kunnen zowel vrijstaande woningen, tweekappers en rijenwoningen worden gerealiseerd. Te zijner tijd wordt gekeken welke behoefte er bestaat bij de markt.
 - Er moet te zijner tijd goed worden gekeken worden naar een sluitende parkeerbalans binnen planfase 3. Zowel Welbions alsmede de gemeente Hengelo hebben geen belang bij een nieuw ontwikkeld plan waarbij overal in bermen en groenstroken geparkeerde auto's staan, zodat de gezamenlijk nagestreefde beeldkwaliteit dan niet wordt gehaald. In de regels van het bestemmingsplan is een voorwaardelijke verplichting opgenomen waarin is bepaald dat een omgevingsvergunning voor het bouwen van woonhuizen niet eerder mag worden verleend dan dat inzichtelijk is gemaakt dat voorzien zal worden in voldoende parkeerplaatsen, met daarbij een opsomming van de parkeernormen waaraan getoetst moet worden. Ook mogen de woningen niet eerder in gebruik worden genomen dan dat er voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd zijn.

III CONCLUSIE

De ingediende zienswijzen geven geen aanleiding tot aan het aanbrengen van wijzigingen in de regels of de verbeelding van het ontwerp bestemmingsplan Hengelose Es Noord (Nieuwe Es).

Voor wat betreft de reacties over de verkeersveiligheid wordt nog opgemerkt dat plan Nieuw Es uiteraard niet op zichzelf staat, maar zorgvuldig wordt ingepast en geïntegreerd in de wijk Hengelose Es Noord. Dat betekent ook dat meerjarige monitoringsprogramma's op gebied van verkeer en vervoer plaatsvinden om de kijken of de gezamenlijk bepaalde doelstellingen gehaald worden of eventueel nog bijsturing en/of verfijning behoeven.