

# *Bestemmingsplan Hart van Zuid*





## BESTEMMINGSPLAN "Hart van Zuid"



Bestaande uit: Toelichting  
Regels  
Bijlagen  
Plankaart nr.: **SV-5-RBK-0003**  
Milieuzoneringskaart nr.: **SV-5-MIZ-0002**

- Bestemmingsplan d.d.: november 2005
- Concept d.d.: 7 november 2005
- Voorontwerp d.d.: 7 november 2005
- P.C.F.L. d.d.: 21 maart 2006
- Ontwerp d.d.: 18 april 2008
- Vastgesteld door de raad bij besluit d.d.: 17 december 2008  
gewijzigd: ja  
nummer: 253682
- In werking d.d.:  
volledig:
- Onherroepelijk d.d.:  
volledig:



# INHOUDSOPGAVE

<b>TOELICHTING</b>	<b>7</b>	<b>4</b>	<b>HET RUIMTELIJK MODEL</b>	<b>47</b>	
<b>1</b>	<b>INLEIDING</b>	<b>9</b>	<b>4.1</b>	<b>STEDENBOUWKUNDIGE STRUCTUUR</b>	<b>47</b>
1.1	Aanleiding tot een nieuw bestemmingsplan	9	4.1.1	Ruimtelijk model Lansinkveld	47
1.2	Begrenzing plangebied	9	4.1.2	Ruimtelijk model Langeler Erve	48
1.3	Vigerende bestemmingsplannen	10	4.1.3	Ruimtelijk visie op EMGA-terrein	49
1.4	Geschiedenis van het gebied	10	4.2	Nieuwe ruimtelijke en functionele structuur	49
<b>2</b>	<b>RUIMTELIJKE KARAKTERISTIEK + STRUCTUUR HUIDIGE SITUATIE</b>	<b>15</b>	4.2.1	Wonen	49
2.1	Ruimtelijk structuur en functioneel gebruik	15	4.2.2	Werken in Hart van Zuid	50
2.2	Groenstructuur	16	4.2.3	Voorzieningen	51
2.3	Waterstructuur	16	4.2.4	Winkels en horeca	51
2.4	Infrastructuur	17	4.2.5	Infrastructuur	54
2.5	Monumenten + archeologie	18	4.2.6	Parkeren	55
2.6	Flora en fauna	18	4.2.7	Water	56
2.7	Nutsvoorzieningen	19	4.2.8	Groen	57
2.8	Milieu	20	4.2.9	Duurzaamheid	57
2.8.1	Bedrijven en milieuzonering	20	<b>5</b>	<b>HET BESTEMMINGSPLAN</b>	<b>59</b>
2.8.2	Bodem	21	5.1	Uitgangspunten van het bestemmingsplan	59
2.8.3	Geluidhinder	24	5.2	Toelichting op de regels	59
2.8.4	Externe veiligheid	26	5.2.1	Bestemmingen	59
2.8.5	Luchtkwaliteit	27	5.2.2	Overige regels	61
2.8.6	MER	28	5.3	Economische uitvoerbaarheid	62
2.8.7	Railverkeerslawaaï	28	5.4	Handhaving van het plan	62
2.8.8	Industrielawaai	29	5.5	Inspraak, vooroverleg en het verdere verloop van de procedure	63
<b>3</b>	<b>HET BELEID</b>	<b>35</b>	5.5.1	Inspraak	63
3.1	Relevant beleid	35	5.5.2	Vooroverleg	63
3.1.1	Rijksbeleid	35	5.5.3	Verdere verloop van de procedure	63
3.1.2	Provinciaal beleid	36			
3.1.3	Regionaal beleid	36			
3.1.4	Beleid van de Netwerkstad	37			

## REGELS

ARTIKEL 1	BEGRIPPEN	67
ARTIKEL 2	WIJZE VAN METEN	71
ARTIKEL 3	WONEN	72
ARTIKEL 4	WONEN UIT TE WERKEN	74
ARTIKEL 5	BEDRIJF	75
ARTIKEL 6	MAATSCHAPPELIJK	77
ARTIKEL 7	GROEN	79
ARTIKEL 8	GEMENGD UIT TE WERKEN	80
ARTIKEL 9	GEMENGD	81
ARTIKEL 10	VERKEER	83
ARTIKEL 11	VERKEER-VERBLIJF	84
ARTIKEL 12	VERKEER-RAILVERKEER	85
ARTIKEL 13	GELUIDZONE INDUSTRIELAWAAI	86
ARTIKEL 14	LEIDING-GAS	87
ARTIKEL 15	ANTI-DUBBELTELREGEL	88
ARTIKEL 16	UITSLUITING AANVULLENDE WERKING BOUWVERORDENING	89
ARTIKEL 17	ALGEMENE ONTHEFFINGSBEVOEGDHEID	90
ARTIKEL 18	PROCEDUREREGELS	91
ARTIKEL 19	OVERGANGSRECHT	92
ARTIKEL 20	MILIEUZONERINGEN	93
ARTIKEL 21	SLOTREGEL	94

## 65

# TOELICHTING





# 1 INLEIDING

## 1.1 AANLEIDING TOT EEN NIEUW BESTEMMINGSPLAN

Hart van Zuid, centraal gelegen in de stad Hengelo, is een gebied dat met een omvang van 50 hectare tot één van de grootste binnenstedelijke herstructureeringslocaties in Nederland behoort. Op de industrieterreinen van Stork en Dijkers verrijst een heel nieuw en aantrekkelijk stadsdeel, waar mensen veilig en prettig leven, wonen, werken, studeren en recreëren. Stedelijkheid, functiemenging, bereikbaarheid, behoud van industrieel erfgoed en kwaliteit zijn daarbij de kernbegrippen.

De gemeente Hengelo en Van Wijnen Groep N.V. werken intensief samen om in dit kansrijke gebied innoverende plannen voor een levend stadsdeel te ontwikkelen. Het eens zo gesloten gebied wordt als het ware teruggegeven aan de stad. Hiervoor is een publiek-private samenwerkingsovereenkomst gesloten.

Op 29 januari 2002 heeft de gemeenteraad het Masterplan Hart van Zuid vastgesteld. Het Masterplan geeft het ambitieniveau van de plannen weer en geeft inzicht in de kansen en mogelijkheden van het gebied Hart van Zuid. Het Masterplan is het resultaat van de intensieve samenwerking door de partners in het project. Bij de vaststelling van het Masterplan heeft ook de betrokkenheid en participatie van andere belanghebbenden, zoals omwonenden, ondernemers en overheden een centrale positie ingenomen. In het Masterplan zijn zogenaamde Ankerpunten vastgelegd. Alles wat in Hart van Zuid wordt gerealiseerd, wordt aan deze Ankerpunten getoetst. Hierdoor blijft het hoge ambitieniveau ook bij de verdere uitwerking gewaarborgd.

De volgende Ankerpunten zijn in het Masterplan vastgelegd:

- De visie en uitgangspunten voor de transformatie van een bedrijfsterrein naar een nieuw en volwaardig stedelijk gebied. Een verbinding met en tussen aangrenzende wijken wordt tot stand gebracht.
- Een goede ontsluiting voor het zuidelijke deel van Hengelo, ter ontlasting van de bestaande wegenstructuur.
- In het kader van de Trans-Europese netwerken vormgeven aan Centraal station Twente als een volwaardig knooppunt op de spoorverbinding tussen Amsterdam en Berlijn. In verband met de transferiumfunctie van het station, is de rijksweg A35 een belangrijk knooppunt.
- Een eigen identiteit voor Hart van Zuid.

In de door de gemeenteraad op 26 juni 2003 vastgestelde Verdiepingslag is de stedenbouwkundige structuur, in samenhang met de verkeersstructuur, de groen-blauwe structuur en de programmatische structuur verder uitgewerkt. Deze verdere uitwerking geeft een duidelijk beeld van de ruimtelijke functionele ontwikkeling in het plangebied.

Op 21 december 2004 heeft de gemeenteraad de nota's van uitgangspunten Lansinkveld, Langelier Erve en Hoofdinfrastructuur vastgesteld. In deze nota's zijn de randvoorwaarden en uitgangspunten voor de ruimtelijke, programmatische en functionele ontwikkeling van 3 deelgebied in het plan Hart van Zuid opgenomen. Centraal staat het formuleren van een duidelijk concept waarin voornoemde uitgangspunten worden weergegeven en het kader wordt gevormd voor het stedenbouwkundig ontwerp, de te ontwikkelen functies en het ontwikkelingsproces.

Het voorliggende bestemmingsplan Hart van Zuid vormt de juridische vertaling van de bovengenoemde documenten. Bovendien zijn in het voorliggende bestemmingsplan naast deze drie deelplannen ook opgenomen een herziening van het bestemmingsplan voor de bedrijventerreinen die voorsnog gehandhaafd blijven. Hiermee worden de bestemmingen van deze gebieden aangepast aan de huidige milieuwetgeving en wordt strijdigheid met de nieuwe bestemmingen voorkomen. Het is de bedoeling dat binnen de planperiode de gebieden Lansinkveld en Langelier Erve en een deel van het EMGA-terrein tot ontwikkeling worden gebracht en dat de nieuwe Laan Hart van Zuid (deel Breemarsweg - Esrein) wordt gerealiseerd. Voor deze eerste fase van het plan Hart van Zuid is een exploitatieopzet opgesteld. De inzet van gemeentelijke, provinciale en rijksmiddelen evenals Europese middelen maakt het mogelijk deze eerste fase financieel sluitend uit te voeren.

## 1.2 BEGRENZING PLANGEBIED

Het plangebied is gelegen ten zuiden van het station en heeft een omvang van 37,2 ha. Het plangebied wordt globaal begrensd door de spoorlijn Hengelo-Zutphen, Willem de Clerqstraat, Industriestraat, Loweg, Lansinkesweg, Breemarsweg en de Langeliermaatweg.

### 1.3 VIGERENDE BESTEMMINGSPANNEN

Met het opstellen van het bestemmingsplan Hart van Zuid worden alle geldende bestemmingsplannen die van toepassing zijn op dit plangebied herzien. Onderstaand overzicht geeft weer welke bestemmingsplannen (deels) komen te vervallen bij het van kracht worden van het nieuwe bestemmingsplan Hart van Zuid. Tevens zijn de data van vaststelling en goedkeuring van de bestemmingsplannen vermeld.

	Naam bestemmingsplan	Tekening nummer	Vaststelling raad	Goedkeuring GS
1	Wilderinkshoek, Tuindorp 't Lansink		29 augustus 1978	16 oktober 1979
2	Wederopbouwplan Zuid (west)	60-01-01	geen rechtskracht	
3	Partieel uitbreidingsplan Berflo Es	48-01-05	18 maart 1958	6 juni 1958
4	Berflo Es, deelplan Anthoniusstraat e.o	48-01-26	30 augustus 1977	21 november 1978
5	Berflo Es, partiële wijziging	48-11-61	20 september 1983	11 mei 1984
6	Berflo Es, deelplan Brouwerijstraat e.o. Adriaansweg e.o., Bernardstraat e.o		24 juni 1986	27 januari 1987
7	Partieel uitbreidingsplan Wilderinkshoek		op 9 juli 1957	3 december 1957
8	Wilderinkshoek, partiële wijziging		10 april 1973	16 oktober 1973
9	Partiële wijziging bestemmingsplannen Wilderinkshoek en Berflo Es		21 september 1976	13 september 1977
10	Berflo Es, partiële wijziging		16 november 1965	16 mei 1966.

### 1.4 GESCHIEDENIS VAN HET GEBIED

#### Algemeen

Aan het eind van de 18e eeuw was Hengelo nog een buurtschap met circa 700 inwoners in de marke Woolde. Het weven van lijnwaad van linnen draden was al een eeuwenoude traditie in de streek. Na 1832 kwam de textielindustrie op, waaruit de ontwikkeling van de metaalindustrie voortvloeide. Charles Theodoor Stork richtte in 1855 in Hengelo, dé plaats in Twente waar wevers door toedoen van Wolter ten Cate al sinds de tweede helft van de achttiende eeuw met de daartoe benodigde technieken vertrouwd waren, zijn eerste bontweverij op. Dit werd in 1858 gevolgd door de ontwikkeling van de eerste Stork Machinefabriek, niet meer dan een eenvoudig reparatie- en gieterij werkplaatsje. Spoedig daarna kwam op initiatief van Stork de (door particulieren gefinancierde) spoorlijn Almelo-Hengelo-Bentheim-Salzbergen tot stand. Deze spoorlijn vormde een belangrijke aanvoerroute van de Duitse steenkool die nodig was voor de stoommachines. In 1865 volgde de opening van het (staats)spoor Hengelo – Zutphen en in 1886 naar Enschede. Hiermee kwam Hengelo nog voor het einde van de 19e eeuw op het knooppunt van spoorwegen te liggen, wat de economische ontwikkeling in een stroomversnelling deed belanden. In 1909 was het inwoneraantal gestegen naar ruim 20.000.



De groei van Hengelo is grotendeels bepaald door de vestiging van fabriekscomplexen gerelateerd aan de aanwezigheid van het knooppunt in het spoorwegnet. Rondom dit bedrijventerrein ontwikkelde zich vanaf 1900 de stad Hengelo in rap tempo. In de twintigste eeuw is rond deze fabriekscomplexen een stedelijk weefsel ontstaan. In de loop der tijd is het spanningsveld tussen de gevestigde bedrijven en de daarom heen gegroeide stad steeds tastbaarder geworden. Dit historische gegeven van verwevenheid leidt samen met de veranderingen in de productietechnieken en –processen tot transformaties van de oorspronkelijke fabriekscomplexen. De infrastructuur heeft zich op dezelfde manier ontwikkeld. Was oorspronkelijk de bereikbaarheid vooral gericht op het spoorwegnet, in de loop van de tijd is de behoefte aan weginfrastructuur belangrijker geworden. Behalve het gewijzigde productieproces is de behoefte aan nieuwe wegverbindingen zowel op stadsniveau, als het verbeteren van de bereikbaarheid van het station en de beide zuidelijke stadswijken mede drager geworden voor de transformatie binnen het plangebied.

#### **Historische gebouwen**

De oudste gebouwen van de fabriek van Stork waren direct gelegen achter het huidige station. Tot aan het einde van de 19<sup>e</sup> eeuw groeide het complex aanzienlijk en ontstond een onoverzichtelijke samenklontering van gebouwen. Enerzijds ontstaan door uitbreidingen van bestaande gebouwen en anderzijds door een compacte uitbreiding in zuidoostelijke richting. Rond 1900 werd het

complex aanzienlijk vergroot, zowel in zuidoostelijke als noordwestelijke richting. Belangrijke gebouwen uit deze periode zijn de gieterij en het gebouw van Stork Pompen. De as van deze beide uitbreidingen bestond uit een nieuwe aftakking van de spoorlijn. In de jaren twintig en dertig hebben nog diverse uitbreidingen plaatsgevonden, voornamelijk op het bestaande terrein waardoor een vergaande verdichting ontstond. Na de Tweede Wereldoorlog hebben opnieuw grootschalige bouwactiviteiten plaatsgevonden, waarbij niet alleen veel gebouwen vernieuwd en aangepast maar ook wederom een uitbreiding heeft plaatsgevonden. Omstreeks 1953 is het terrein ten zuiden van 't Esrein aangekocht, waar de voormalige fabriek Insulinde was gevestigd. Achter de bestaande bebouwing aan de Langelermatweg is het grootste gebouw van het complex gerealiseerd in 1958-1968: de pijpenbuigerij. Uit dezelfde periode dateert het kantorenfront aan de stationszijde waarin oudere elementen zijn gehandhaafd.

De oudste bebouwing van het Dikkers-complex dateert van ca. 1900, te weten de IJzergieterij en de appendagefabriek. Rondom 't Esrein zijn in de jaren dertig een aantal gebouwen gerealiseerd. In de laatste fase van de Tweede Wereldoorlog zijn grote delen van het Dikkerscomplex beschadigd of verwoest. Vrijwel onmiddellijk is begonnen met de wederopbouw. De jaren vijftig waren een belangrijke periode voor Dikkers. Op het terrein aan de zuidzijde van 't Esrein werden grootschalige industriehallen gebouwd. Tot omstreeks 1970 heeft de fabriek gefunctioneerd. Vervolgens zijn de gebouwen aangekocht door EMGA, waarna nieuwe functies voor de gebouwen zijn gevonden.



### **Insulinde**

In 1890 werd NV Bontweverij 'Insulinde' opgericht ten behoeve van de productie van bonte katoenen en halfwassen manufacturen. Over de bouw van de fabriek is zeer weinig bekend. Hoogstwaarschijnlijk zijn de bedrijfsarchieven vernietigd na het faillissement in 1928. Aan de hand van een plattegrond uit 1890 en de bouwhistorische opname valt een redelijk beeld te verkrijgen van de fabrieksgebouwen aan de Langelermaatweg. Op 8 februari 1929 werden het terrein en het fabrieksgebouw verkocht aan de NV Stork

Het gebouwencomplex werd zonder al te grote bouwkundige wijzigingen door Stork in gebruik genomen. Opvallend verschil met de voorgaande periode is de omkering van de oriëntatie naar de spoorlijn aan de achterzijde van het complex. In 1967 werd de ruimte herbestemd tot kantine voor de nieuw gebouwde Pijpenbuigerij. De laatste jaren is het gebouw Insulinde niet meer in gebruik en vanwege de veiligheid zijn de ramen en deuren dichtgezet.



### **Pijpenbuigerij**

De lage fabriekshallen van Insulinde waren veel minder geschikt voor een machinefabriek (pijpenbuigerij). In 1951 werd het bestaande complex uitgebreid met een hoge fabriekshal dat als pijpenbuigerij in gebruik werd genomen. Het bouwplan uit 1955 vormt de eerste stap in de bouw van een totaal nieuw fabriekscomplex voor de pijpenbuigerij. Het bouwplan is in twee fasen uitgevoerd: de bouw van drie hallen in 1955-1957 en uitbreiding van twee hallen in 1961 respectievelijk 1962. In 1965 is tegen de noordgevel van de nieuwe pijpenbuigerij nog een magazijngebouw geplaatst.



### **De Gieterij**

In 1868 stichtten de gebroeders Stork een fabriek voor textielmachines in Hengelo. Deze richtte zich in de eerste jaren vooral op reparaties. De fabriek groeide uit tot een zelfstandige machinefabriek en tot een van de grootste industriële ondernemingen in Nederland. De in 1902 gebouwde lage hal werd in 1928 uitgebreid met een hoge fabriekshal. Karakteristiek voor de fabrieksbouw in deze branche aan het eind van de 19<sup>e</sup> eeuw, was de zogenaamde hallenbouw. Een dergelijke fabriekshal bestond uit een hoge middenbeuk en twee lagere zijbeuken. De bovenlichten in de middenbeuk zorgen voor voldoende lichtinval. Een loopkraan over de gehele lengte van het middenschip, zorgde voor verplaatsing van het product. Zodoende volgde de productielijn de lengterichting van de hal. De afzonderlijke werkzaamheden vonden plaats in de zijbeuken.



### **KNKS**

Omgeven door het complex van Stork ligt in het noordoostelijk deel van het plangebied het terrein met de gebouwen van de voormalige Koninklijke Nederlandse Katoen Spinnerij (KNKS). Hoewel het lijkt dat alleen de metaal en elektronindustrie in Hengelo gevestigd zijn, is er ook als in de rest van Twente oorspronkelijk wel degelijk textiel industrie in Hengelo gevestigd geweest. De KNKS is daarvan een van de grootse fabrieken. De fabriek bevatte van oorsprong net als het complex van Stork een indrukwekkende watertoren. Tot de jaren tachtig is dit bedrijf gevestigd geweest op het terrein tussen de huidige Europatunnel en tunnels in de Emmaweg. Nadat het de functie van katoenspinnerij had verloren is de fabriek getransformeerd tot een bedrijfsverzamelgebouw.





## 2 RUIMTELIJKE KARAKTERISTIEK + STRUCTUUR HUIDIGE SITUATIE

### 2.1 RUIMTELIJK STRUCTUUR EN FUNCTIONEEL GEBRUIK

#### Ruimtelijke structuur

In de beleving van de Hengeloër heeft het fabrieksterrein van Stork een dubbele betekenis: aan de ene kant bieden markante gebouwen (zoals het halfronde kantoorgebouw en het Verenigingsgebouw) herkenningstekens voor Stork, aan de andere kant vormde het terrein een afgesloten en ondoordringbaar gebied tussen de twee zuidelijke stadswijken in en was daardoor voor veel Hengeloërs onbekend gebied. Vanuit het stedelijk gebied beschouwd heeft het terrein nooit betekenis gehad voor het functioneren van het stedelijk weefsel.

Het terrein kenmerkt zich door ensembles van gebouwen die gegroepeerd zijn rond de industriële open ruimte. De ruimtelijk meest dominante gebouwen zijn de productiehallen, die voor een groot schaalcontrast met de omgeving zorgen. Enkele losse gebouwen zoals de oude watertoren (de huidige brandweerkazerne) vormen zelfstandige parels in het gebied. De ensembles zijn gevormd rond productieprocessen en enkele hadden een ommuurd terrein met een portiersloge als entree. De industriële ruimte was georganiseerd rondom een complex van breedspoor dat aangetakt was op het hoofdspoor en reikte tot de Storkhaven bij het kanaal (backbone). De wagons konden via draaischijven direct de fabriekshallen bereiken. Hierdoor waren smalle industriestraten mogelijk, die thans voor een kenmerkend beeld zorgen. Andere verbindingen kwamen tot stand via het stelsel van bovengrondse loopbruggen en leidingen. Het totaal van deze ruimtelijke karakteristieken dat continu in de tijd is aangepast vormt een complexe gelaagdheid.



#### Huidig functioneel gebruik

Het plangebied is thans grotendeels nog in gebruik als industrieterrein. Een deel van de aan hun oorspronkelijke gebruik onttrokken bedrijfsgebouwen worden benut ten behoeve van sociaal-maatschappelijke voorzieningen. Met name in het gebied grenzend aan de binnenstad zijn de aanwezige fabriekshallen nog in gebruik ten behoeve van het industrieel productieproces. Het is met name ook in dit deel waar de bedrijfsactiviteiten van de verschillende maatschappijen zullen worden geconcentreerd in de toekomst. Daardoor komen gebieden vrij van gebruik en biedt zodoende mogelijkheden aan herontwikkeling. Ook in de verdere toekomst zal dit kerngebied grotendeels ten behoeve van industriële doeleinden worden gehandhaafd. Op termijn zal een kerngebied van zo'n 4 ha. resteren ten behoeve van kennisintensieve industriële activiteiten. Binnen dit kerngebied is thans ook nog aanwezig de voormalige Wilhelminaschool, die recent omgebouwd is tot museum 't Heim. Aangrenzend aan dit kerngebied liggen eigendommen van EMGA. In de industriële bebouwing is op dit moment een aantal sociaal-maatschappelijke voorzieningen gevestigd. De voormalige Dikkersschool wordt nog gebruikt door het ROC. In deze gebouwen zijn o.a. gevestigd:

- CREA
- Kunstwerkplaats Hengelo
- Bengeltjesdorp
- Stichting PIOT-ROC Twente Plus
- Installatie Techniek Masseling b.v.

Het gebied ten zuiden van het Esrein wordt thans niet meer benut ten behoeve van het industriële productieproces en is reeds voor de nieuwe planontwikkeling aangekocht.



Het terrein omsloten door de Willem de Clercqstraat, Lansinkesweg en Industriestraat wordt nog maar beperkt benut ten behoeve van industriële activiteiten en de voormalige watertoren en het aansluitende gebouw (Modellenmakerij) zijn getransformeerd tot de brandweerkazerne. De oorspronkelijk aanwezige bedrijven in dit gebied zijn inmiddels verplaatst.

Het gebied ten noorden van de Lansinkesweg wordt thans benut door een aantal bedrijven en het terrein van Lansinkveste is deels in gebruik als bedrijfsverzamelgebouw en deels ten behoeve van industriële activiteiten. Ook is een deel van de gebouwen in gebruik als sportcentrum. In deze zone is tevens nog een aantal woningen aanwezig.

## 2.2 GROENSTRUCTUUR

In het plangebied komen boomgroepen voor in de strook langs het Storkcomplex aan de Willem de Clercqstraat en langs Lansinkesweg. Daarnaast stonden langs de Lansinkesweg verspreid bomen als een restant van een vroegere laanbeplanting. In het kader van de reconstructie van de Lansinkesweg zijn de bomen gekapt. In het nieuwe profiel zullen nieuwe bomen als laanbeplanting worden teruggeplant. Op het bedrijventerrein is voor het overige geen waardevolle beplanting aanwezig.



## 2.3 WATERSTRUCTUUR

Het bedrijventerrein is vrijwel geheel verhard. In het plangebied is nauwelijks oppervlaktewater aanwezig. In de winter is er sprake van hoge grondwaterstanden en bij hevige buien ontstaat overlast. Het enige oppervlaktewater in de buurt is de BerflobEEK, net ten oosten van het plangebied. Deze is nauwelijks zichtbaar en grotendeels ingeklemd tussen achtertuinen. Daar de beek in het hoger gelegen deel buiten het plangebied ligt en er nauwelijks ruimte is, biedt de beek geen soelaas bij het oplossen van de waterproblemen in Hart van Zuid.

Het huidige gemeentelijk rioolstelsel in het plangebied beperkt zich uitsluitend tot de omringende en kruisende openbare wegen en is van het type gemengd stelsel, dat wil zeggen dat zowel vuil water als het regenwater in één buis worden afgevoerd naar de waterzuiveringsinstallatie. Op de Stork-terreinen ligt een geheel eigen gemengd rioolstelsel dat op enkele punten aansluit op het gemeentelijk rioolstelsel. Met het uitvoeren van de plannen voor Hart van Zuid zal de bestaande Stork-riolering worden vervangen.





## 2.4 INFRASTRUCTUUR

De Berfloweg en de Industriestraat/ Boekeloseweg zijn de belangrijkste interne wegen die het gebied ontsluiten en aansluiten op de centrum- en wijkring. Het Esrein is de belangrijkste interne verbindingsweg tussen de wijken Berflo Es en Tuindorp 't Lansink aan weerszijden van het plangebied. Voor de externe verbinding naar de rijkswegen lopen vanaf de centrumring diverse radialen. Voor het plangebied is de Lansinkesweg / Julianalaan / Oelerweg de belangrijkste radiaal. Aan de noordzijde wordt het gebied begrensd door de spoorlijnen Almelo / Zutphen / Oldenzaal / Enschede.

Het plangebied sluit aan op het Centraal Station van Twente. Hierdoor heeft het plangebied aansluiting op het internationale spoorwegnet. Op dit moment is de belangrijkste gebiedsontsluitingsweg vanaf de A35 in het zuidelijke deel van de stad de Oelerweg, die overgaat in de Julianalaan en vervolgens de Lansinkesweg. Verdere belangrijke infrastructurele voorzieningen zijn het Industrieplein en de Parallelweg LS die naar de Velourstunnel leidt als onderdeel van de centrumring. De Breemarsweg, aan de zuidzijde van het plangebied, is de belangrijkste oost - west verbindingsweg die langs het plangebied gaat en onderdeel van de wijkring is. In de toekomst kan, met het doortrekken van de Laan van Driene naar de A1, de verkeersfunctie van met name de Breemarsweg ten oosten van de Boekeloseweg verder toenemen als onderdeel van de oosttangent door Hengelo. Vanuit het zuiden takt de Boekeloseweg aan op de Breemarsweg. Op dit kruispunt ontstaat tijdens de spitsuren regelmatig congestie. Binnen het plangebied liggen de volgende 50 km-wegen: Industriestraat, Lansinkesweg, Esrein (tussen Industriestraat en huisnummer 46) en Breemarsweg. De 30 km-wegen zijn: Willem de Clercqstraat, Emmaweg en Esrein (van huisnummer 46 tot Langelermaatweg) en Ottoweg. De Industriestraat en Lansinkesweg zijn onderdeel van de uitrukroutes van de brandweer.

In onderstaande tabel zijn enkele getelde intensiteiten van het autoverkeer weergegeven op wegen in en rond het plangebied (2000-2003).

Weg	wegvak	mvtg/etmaal
Industrieplein		13.000
Industriestraat	Lansinkesweg-Willem de Clercqstraat	4.500
Lansinkesweg	Emmaweg-Industriestraat 5.	6250
Julianalaan	C.T. Storkstraat- Lansinkesweg	8.500
Breemarsweg	Langelermaatweg-Boekeloseweg	12.500

Voor fietsers zijn in het plangebied thans weinig voorzieningen. De smalle Industriestraat en de Lansinkesweg leiden tot conflicten tussen fiets- en autoverkeer. Het Esrein is binnen het plangebied van Hart van Zuid de enige, ook voor schoolgaande kinderen, verbindingsweg tussen de wijken Berflo Es en de Wilderinkshoek.

Fietsvoorzieningen zijn aanwezig langs enkele hoofdwegen:

- aan de binnenzijde van de Centrumring (het "stadsplateau") een strook voorzien van een in twee richtingen bereden fietspad en een brede voetgangersstrook;
- aan de Industriestraat ter hoogte van Lansinkveste langs het Storkgebouw een in twee zijden bereden fietspad dat aansluit op het stadsplateau;
- fietsstroken langs de Breemarsweg.

Door het plangebied rijden drie buslijnen: de streeklijnen 53 en 59 naar Haaksbergen (via Lansinkesweg en Industriestraat) en de stadslijn 12 (lijn naar Wilderinkshoek en Woolde) via de Industriestraat. Aan de Lansinkesweg is een bushalte van lijn 59 (overdag) en lijn 53 ('s avonds en weekend) en aan de Industriestraat van lijn 12.

Het plangebied grenst aan het trein- en busstation, daarmee is het noordelijk deel van het plangebied zeer goed ontsloten met het openbaar vervoer.



## 2.5 Monumenten + archeologie

### Monumenten

In het plangebied bevinden zich diverse beschermde rijks- en gemeentelijke monumenten. Naar aanleiding van het B&W besluit van 20 augustus 2002 is een aantal objecten op gemeentelijk niveau voorbeschermd. Deze zullen, afhankelijk van de ontwikkelingen in het gebied, al of niet definitief worden aangewezen.

In de plangebieden bevinden zich de volgende (voorbeschermd (vb)) monumenten:

#### Lansinkveld

Lansinkesweg 59	RM	watertoren brandweerkazerne
Lansinkesweg 75	GM vb	Stork gieterij, gebouw 26
Lansinkesweg 75	GM vb	voormalige waterzuivering, gebouw 32
Industriestraat	GM vb	Stork Hijsch, gebouw 25
Industriestraat	GM vb	naastgelegen pand Stork Hijsch, gebouw 25

#### Lansinkveld Noord

Lansinkesweg 30	GM	Lansink pompen, gebouw 30
-----------------	----	---------------------------

#### Kerngebied

Berfloweg 1	RM	voormalig verenigingsgebouw
Industriestraat 9	RM	voormalig schoolgebouw
Industriestraat	GM	ketelhuis, gebouw 24
Industrieplein	GM vb	kantoor, gebouw 5
Industriestraat	GM	fabrieksschoorsteen
Industriestraat nabij 5	GM vb	portiersloge en kantoor
Langelermwg 13/19	GM vb	ETEF en twee arbeiderswoningen

#### Langeler Erve

Langelermwg 244GM		voormalig buurtcafé, afgebrand
-------------------	--	--------------------------------

### Archeologie

In 1992 is op Malta het Europees verdrag gesloten over het cultureel erfgoed in de bodem, het Verdrag van Valetta genoemd. Doel: bij ruimtelijke planning meer en beter rekening houden met de archeologische waarden die zich in de bodem bevinden. Het verdrag van Malta is vertaald in de Wet op de Archeologische Monumentenzorg. De wet is op 1 september 2007 in werking getreden.

In het totale plangebied heeft BAAC al een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd, rapport 03.192 d.d. april 2004. Volgens het rapport is de verwachtingswaarde met betrekking tot de archeologische aspecten middelhoog. Met het Oversticht worden per deelgebied afspraken gemaakt over de archeologische begeleiding bij de werkzaamheden e.e.a. conform het Archeologisch Protocol.

### Welstand

Per 18 mei 2004 is de welstandsnota in de gemeente Hengelo van kracht geworden. Hengelo is opgedeeld in 19 deelgebieden met elk hun eigen specifieke architectuur. Doel van deze nota is de welstandsaspecten voor de burger inzichtelijker te maken. Voor het indienen van een bouwplan kan men zelf beoordelen of deze aan de toetsingscriteria van het gebied voldoet waarin het bouwplan zich bevindt en dus goedkeuring van welstand kan verwachten.

In het plangebied zijn de volgende welstandsgebieden van toepassing:

#### Bedrijventerrein, linten en oude woonbuurten.

Het plangebied is gearceerd als 'te ontwikkelen' gebied. Met betrekking tot de te hanteren uitgangspunten op het terrein van Welstand, zijn richtlijnen voor beeldkwaliteit en richtlijnen voor de sociale kwaliteit opgesteld. Deze richtlijnen dienen als beeldkwaliteit in het kader van dit bestemmingsplan te worden vastgesteld.

## 2.6 FLORA EN FAUNA

De (juridische) bescherming van natuur in Nederland verloopt langs twee sporen:

1. gebiedsbescherming: bescherming van specifieke natuurgebieden teneinde de daarin voorkomende soorten, habitats en ecosystemen in stand te houden;
2. soortenbescherming: integrale bescherming van soorten.

Doel van beide sporen is het behouden en versterken van de biodiversiteit, dat wil zeggen instandhouding van een rijke en gevarieerde flora en fauna met stabiele populaties van bij Nederland horende soorten planten en dieren. De Nederlandse wetgeving is de laatste jaren sterk veranderd, mede onder invloed van internationale verdragen en Europese Vogel- en Habitatrichtlijn. Vanaf

2005 zijn deze internationale verplichtingen volledig verankerd in onze eigen wetgeving. Er zijn dan twee relevante juridische kaders voor afweging van het natuurbelang in ruimtelijke ordening, ontwikkeling en inrichting:

1. de Natuurbeschermingswet voor gebiedsbescherming;
2. de Flora- en faunawet voor soortenbescherming.

Naast de wettelijk bepaalde gebieds- en soortenbescherming is er ook beleid ontwikkeld voor de bescherming van natuur, zowel door het Rijk, de provincies als veel gemeentes. Hierin zijn de hierboven genoemde twee sporen ook herkenbaar:

1. ontwikkeling van de Ecologische Hoofdstructuur, een samenhangend netwerk van bestaande en nieuwe natuurgebieden, verbonden door verbindingzones;
2. bescherming van bedreigde soorten door middel van soortbeschermingsplannen.

Sinds 1 april 2002 regelt de Flora- en faunawet de bescherming van in het wild voorkomende inheemse planten en dieren. In de wet is onder meer bepaald dat beschermde dieren niet gedood, gevangen of verontrust mogen worden en planten niet geplukt, uitgestoken of verzameld mogen worden (algemene verbodsbepalingen, artikelen 8 t/m 12). Bovendien dient iedereen voldoende zorg in acht te nemen voor in het wild levende planten en dieren (zorgplicht, artikel 2). Daarnaast is het niet toegestaan om hun directe leefomgeving, waaronder nesten en holen, te beschadigen, te vernielen of te verstoren. De Flora- en faunawet heeft dan ook belangrijke consequenties voor ruimtelijke plannen.

Bij ruimtelijke plannen met mogelijke gevolgen voor beschermde planten en dieren is het verplicht om vooraf te toetsen of deze kunnen leiden tot overtreding van algemene verbodsbepalingen. Wanneer dat het geval dreigt te zijn, moet onderzocht worden of er maatregelen genomen kunnen worden om dit te voorkomen, of de gevolgen voor beschermde soorten te verminderen. Onder bepaalde voorwaarden geldt een vrijstelling of is het mogelijk van de minister van LNV ontheffing van de algemene verbodsbepalingen te krijgen voor activiteiten op het gebied van ruimtelijke ontwikkeling en inrichting.

In 2003 is onderzocht of de plannen voor het deelgebied Lansinkveld nadelige gevolgen met zich meebrengt voor beschermde inheemse soorten dieren en planten (rapport Hart van Zuid, Ecologisch Onderzoek, Arcadis d.d. 14 oktober 2003). Binnen het gebied zijn weinig beschermde planten en dieren. Er broedt een beperkt aantal algemene vogelsoorten. Aantasting en opzettelijke verstoring van deze broedvogels moet worden voorkomen. Er zijn in het gebied geen vaste verblijfplaatsen van vlermuizen. Wel kan tijdens de uitvoering van het

plan foerageergebied van algemene en aan menselijke bebouwing gebonden vlermuizen verstoord worden. Daarbij is geen sprake van overtreding van algemene verbodsbepalingen. De gevolgen voor beschermde soorten beperken zich tot het verontrusten en/of doden van algemene zoogdieren en het aantasten van verblijfplaatsen van deze soorten (egel en konijn).

Er is een aanvraag tot ontheffing ingediend voor het konijn en de egel in verband met de verbodsbepalingen cf. artikel 9 en 10 van de Flora- en faunawet. De ontheffing voor konijn en egel is verleend per 2 februari 2005.

Voor het overige deel van het plangebied is een natuurtoets uitgevoerd (rapport Natuurtoets Hart van Zuid, Arcadis d.d. 20 september 2005). De conclusie van dit onderzoek is dat bij de uitvoering van de plannen voor Hart van Zuid geen negatieve effecten zijn te verwachten op streng beschermde soorten. Negatieve effecten zijn te verwachten voor de algemene vrijgestelde soorten: Brede wespenorchis, Grasklokje, Gewone vogelmelk, Aardmuis, Mol, Egel, Konijn, Rosse woelmuis, Veldmuis, Groene kikker, Bruine kikker, Kleine watersalamander. Hiervoor is echter geen ontheffing noodzakelijk.

Wel dient rekening te worden gehouden met de juridisch verplichte en facultatieve maatregelen uit het voor het gehele plangebied geldende Ecologisch Protocol.

## **2.7 NUTSVOORZIENINGEN**

Bij nieuwe ontwikkelingen in het plangebied Hart van Zuid waar werkzaamheden aan kabels en leidingen nodig zijn, dient hiervoor een "vergunning kabels en leidingen" te worden aangevraagd bij de Dienst Stedelijk Beheer en Ontwikkeling, sector Wijkbeheer, Afdeling Beleids- en Bedrijfsondersteuning. Daarnaast dient bij de betreffende nutsbedrijven een KLIC-melding te worden gedaan. Verder is voor gedeelten van het Hart van Zuid waar de openbare ruimte is vernieuwd met de nutsbedrijven afgesproken dat de straat de eerste vijf jaar niet opgebroken wordt.

In het plangebied wordt onder de nieuwe Laan Hart van Zuid een hogedrukgasleiding gelegd. De huidige gasleiding zal buiten gebruik worden gesteld en met de werkzaamheden in het kader van het bouwrijp maken worden opgeruimd.

## 2.8 MILIEU

Milieuhygiëne vormt een belangrijk aspect binnen de ruimtelijke ordening. Het is van belang dat in het kader van een zorgvuldige en integrale afweging milieurelevante aspecten worden betrokken. Om inzicht te verschaffen in de relevante milieuhygiënische aspecten is een Milieuaspectenstudie voor het plangebied gemaakt. Deze studie is als bijlage (**bijlage I**) bij dit bestemmingsplan gevoegd en geeft in belangrijke mate aan hoe wordt omgegaan met bedrijven en hun zoneringen. Tevens wordt ingegaan op de diverse hinderaspecten die binnen de ruimtelijke ordening een rol spelen zoals gevaar, stank en geluid. De samenvattende conclusie is in dit hoofdstuk beschreven. De onderbouwing is te lezen in de bijlage. Bij de Milieuaspectenstudie hoort de zogenaamde Milieuzoneringskaart. Op deze kaart staan de milieuhygiënische belemmeringen ingetekend waarbij met de planvorming rekening dient te worden gehouden. In de regels behorend bij dit bestemmingsplan wordt indien nodig naar deze kaart verwezen.

### 2.8.1 Bedrijven en milieuzonering

In het plangebied Hart van Zuid komen diverse bedrijfsactiviteiten voor. Ten behoeve van het bestemmingsplan Hart van Zuid is nagegaan op welke wijze de bestaande bedrijven ingepast kunnen worden. De milieuzonering is het uitgangspunt geweest bij de beoordeling. De milieuvergunning/melding is vervolgens bekeken van bedrijven die dicht bij gevoelige bestemmingen zijn gesitueerd. Het gehanteerde uitgangspunt is om te mengen waar kan en te scheiden waar moet.

Binnen het plangebied zijn twee bedrijfengebieden aanwezig. Het betreft *Lansinkveld* en het zogenaamde *Kerngebied*. Aan de randen van de bedrijventerreinen zijn in beperkte mate bedrijven aanwezig,

Het gebied *Lansinkveld* heeft een deels industrieel karakter, maatschappelijke voorzieningen in de vorm van o.a. het ROC en een strook gemengde doeleinden. Bestaande woningen aan de rand van dit gebied kunnen worden gehandhaafd omdat deze woningen reeds zijn ingepast voor wat betreft vergunningverlening en zonering industrielawaai.

Het bedrijfengebied *Kerngebied* heeft een tweeledig karakter. In het noordelijk deel is met name de zware industrie gevestigd. Woningen kunnen hier niet worden toegestaan. Het Zuidwestelijke deel is bestemd voor maatschappelijke doeleinden. Bestaande woningen aan de rand van dit gebied kunnen worden gehandhaafd omdat deze woningen reeds zijn ingepast voor wat betreft vergunningverlening en zonering industrielawaai.

Het gebied *Langeler Erve/Woonstad* is hoofdzakelijk voorbestemd voor woningbouw, een kleinschalig gezondheidscentrum met functies die niet geluidgevoelig zijn en een winkelcentrum.

### **Milieurelevante bedrijven**

Als zijnde milieurelevante bedrijven zijn de bedrijven van categorie 3 en hoger geïnventariseerd (volgens publicatie bedrijven en milieuzonering 2001). Van deze bedrijven is onderzocht of deze inpasbaar zijn in de omgeving. Op de milieuzoneringskaart zijn de milieuzones van de hiervoor bedoelde bedrijven in en rondom het plangebied aangegeven.

In het plangebied Hart van Zuid bevinden zich enkele bedrijven die zwaarder zijn dan de binnen het bestemmingsplan inpasbaar geachte milieubelastingcategorie 1 of 2. Géén van deze bedrijven hebben dusdanige milieueffecten dat daarmee in het kader van het bestemmingsplan Hart van Zuid specifiek rekening gehouden moet worden. Wel wordt steeds geadviseerd nieuwe gevoelige bestemmingen op minimaal de VNG-zoneringsafstand van deze bedrijven te situeren.

Voor alle locaties met milieuhygiënisch (te) zware bedrijven wordt voorgesteld ze zó te bestemmen dat de huidige functie mogelijk blijft maar dat na vertrek daarvan geen nieuw milieuhygiënisch te zwaar bedrijf gevestigd kan worden. Door middel van een specifieke aanduiding "zb" op de plankaart wordt dit geregeld. Naast het huidige bedrijf moeten alleen bedrijven van de in dit gebied inpasbare categorieën 1 en 2 worden toegestaan.

Voorts is het voor het Bestemmingsplan Hart van Zuid nodig de bedrijvigheid in en rond het plangebied op een verantwoorde wijze in te passen in de omgeving. Omgekeerd geldt dat bij gevoelige functies rekening moet worden gehouden met bedrijven in de nabijheid. De inpassing dient zodanig plaats te vinden dat ook in de toekomst geen milieuoverlast ontstaat. Het ruimtelijke middel van milieuzonering kan daarbij worden ingezet.

De milieuzonering geeft inzicht in de milieuhindersituatie rond bedrijven. De VNG uitgave Bedrijven en Milieuzonering (uitgave 2001) geeft aan te houden adviesafstanden om hinder te voorkomen. Met deze adviesafstanden dient rekening gehouden te worden. In het algemeen geldt: mengen waar kan, scheiden waar moet. Er zijn echter bedrijfsactiviteiten die zich slecht verhouden met een intensieve woonomgeving. Deze bedrijfsactiviteiten dienen dan ook in de toekomst geweerd te worden.

Daar waar het bestemmingplan nieuwe woningen (of andere geluidgevoelige bebouwing) mogelijk maakt is het nodig de situatie individueel te beoordelen. De ruimtelijke inpassing van de bestaande bedrijven moet het uitgangspunt zijn. De Wet milieubeheer is een onvoldoende instrument om hinderaspecten in de woonomgeving te reguleren.

Om een beeld te krijgen van de huidige bedrijfsactiviteiten in en rond het Hart van Zuid is de bedrijvigheid in en om het gebied onderzocht. Het onderzoek is uitgevoerd op basis van het milieu-bedrijvenbestand van de gemeente Hengelo. De inpasbaarheid van de bedrijven is beoordeeld aan de hand van de bedrijvenlijst zoals die is opgenomen in de publicatie Bedrijven en Milieuzonering van de VNG.

### **2.8.2 Bodem**

Planontwikkeling en bodemonderzoek zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. In diverse wetten is geregeld dat voorafgaand aan ontwikkeling en/of werkzaamheden in en op de bodem er onderzoek gedaan moet worden naar eventuele verontreinigingen in de bodem. Gestart wordt met een inventarisatie van gegevens (bodemonderzoeken, Hinderwetvergunningen, luchtfoto's) die al in archieven cq. databestanden aanwezig zijn om zo tot een lijst met mogelijk verdachte locaties te komen. Deze inventarisatie wordt historisch onderzoek genoemd. Indien het historisch onderzoek hiervoor aanleiding geeft wordt een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. Als uit het verkennend bodemonderzoek blijkt dat er verontreiniging(en) aanwezig zijn dan moet de verontreiniging verder in kaart worden gebracht door een nader onderzoek uit te laten voeren.

Bij planontwikkelingen in een groot gebied waar diverse saneringen zullen moeten plaatsvinden wordt meestal gekozen voor een saneringsvisie voor het gehele gebied. Voor HvZ is inmiddels een visie opgesteld. In deze visie worden inhoudelijke en procedurele afspraken vastgelegd, betreffende de wijze waarop met de aanwezige bodemverontreinigingen in het herontwikkelingsgebied HvZ zal worden omgegaan. De visie is enerzijds vastgesteld als een privaatrechtelijk convenant (tussen initiatiefnemer van de saneringen en het bevoegde gezag) en anderzijds als toetsingskader voor het (raam)saneringsplan voor de deelgebieden.

Voor het gehele herontwikkelingsgebied HvZ is een historisch onderzoek verricht. Per deelgebied zijn de verdachte locaties zoveel mogelijk onderzocht. De onderzoeken zijn nog niet allemaal afgerond. Verdere afbakening is nodig maar zal pas later worden uitgevoerd nadat de huidige activiteiten zijn opgeheven en gebouwen en vloeren zijn verwijderd.

Binnen het plangebied liggen twee Twente-Heidweglocaties, te weten Z0 (categorie verdacht) en "BE" (categorie gesaneerd, restverontreiniging/nazorg). Onderzoek en aanpak van deze voor HCH verdachte locaties vindt plaats volgens de richtlijnen die de gemeente Hengelo hiervoor heeft opgesteld.

Binnen de gebiedsontwikkeling Hart van Zuid zijn diverse grootschalige grondwaterverontreinigingen aanwezig tot een diepte van 30 meter onder het maaiveld. Deze grondwaterverontreinigingen zijn ontstaan als gevolg van uitloging vanuit ondiepere verontreinigingsbronnen. Het gaat hier vooral om grondwaterverontreinigingen met gechloreerde ethenen. In de loop der jaren zijn de grondwaterverontreinigingen in elkaar overgelopen, waardoor er tegenwoordig sprake is van overlappende grondwaterverontreinigingen op grote diepte.

De verantwoordelijkheid voor de sanering van deze grondwaterverontreinigingen ligt in eerste instantie bij de grondeigenaren en veroorzakers van de verontreiniging. Echter, het uitvoeren van meerdere saneringen op een deel van de diepe grondwaterverontreinigingen is gezien de overlap tussen de grondwaterverontreinigingen niet efficiënt. Door het uitvoeren van een integrale aanpak kunnen de aanwezige verontreinigingen wel efficiënt worden aangepakt.

Het voornemen van de gemeente Hengelo is om de grondeigenaren en veroorzakers te vrijwaren van de verantwoordelijkheid en aansprakelijkheid voor de aanpak van de diepe grondwaterverontreinigingen onder de volgende twee voorwaarden:

1. De grondeigenaren en veroorzakers dienen te beschikken over een goedgekeurd saneringsplan voor de aanpak van de verontreinigingsbronnen die uitlogen naar het diepe grondwater.
2. De grondeigenaren en veroorzakers dienen een financiële vergoeding te betalen aan de gemeente, zodat de gemeente voldoende financiële middelen heeft om de grondwaterverontreinigingen aan te pakken en de betalende grondeigenaren en veroorzakers worden gevrijwaard van hun aansprakelijkheid.

De grondeigenaren en veroorzakers mogen ervan uitgaan dat de kosten voor de financiële vergoeding lager is dan de kosten die zij dienen te maken als zij zelf de sanering uitvoeren, doordat met een integrale aanpak een grotere mate van efficiëntie mogelijk is. De kosten worden gestort in een nog op te richten fonds waarmee de aanpak van de diepe grondwaterverontreinigingen kan worden gefinancierd.

De gemeente is momenteel bezig om een gebiedsgericht grondwaterkwaliteitsbeleid op te stellen waarin onder meer een technische aanpak van de diep grondwaterverontreinigingen, alsmede de saneringsdoelstellingen, een uitvoeringsprogramma voor het beheer van het diepe grondwater en het beheer van het fonds is uitgewerkt. Naar verwachting is dit beleid eind 2008 gereed.

#### Hoofdinfrastructuur

Naar aanleiding van historisch onderzoek is voor enkele locaties verkennend en nader onderzoek verricht. Er is sprake van enkele spots verontreinigingen met zware metalen in de bovengrond. De exacte omvang en ernst van de verontreiniging moet nog nader worden onderzocht. Tevens zijn nog niet alle historisch verdachte locaties onderzocht.

De Industriestraat is onderzocht. Er is sprake van heterogene verontreiniging in de bovengrond en ondergrond. Er is hier sprake van twee niet ernstige gevallen welke in het kader van de herinrichting van de Industriestraat worden aangepakt.

De Willem de Clercqstraat en de Lansinkesweg zijn onderzocht. Er zijn geen verontreinigingen aangetoond.

Bij de onderzoeken welke zijn uitgevoerd ten behoeve van de diverse plangebieden zijn ook delen van de huidige en toekomstige infrastructuur onderzocht. De resultaten worden bij de betreffende plangebieden weergegeven.

#### Langler Erve

Het plangebied Langler Erve bestaat uit twee deelgebieden (11 en 13), die elk separaat zijn onderzocht, te weten:

- Verkennend en nader bodemonderzoek plandeelgebied 11, Heijmans (2003);
- Verkennend en nader bodemonderzoek plandeelgebied 13, Heijmans (2003);
- Nader bodemonderzoek Langlererve te Hengelo, (Tauw, R001-4426527MMK-baw-V02-NL, april 2006)

Plandeelgebied 11 betreft de pijpenbuigerij met als specifiek verdachte plaatsen enkele voormalige olietanks. Plandeelgebied 13 betreft de pijpenbuigerij en een voormalig zuurbad. Daar waar geen bebouwing aanwezig is, wordt het terrein gebruikt als infrastructuur en opslag.

Uit de rapportages wordt geconcludeerd dat de volgende relevante bodemverontreinigingen aanwezig zijn:

- Sterke verontreinigingen van zware metalen in de bodemlaag 0 - 1 m -mv op het voormalige Stork-terrein en huidige EMGA-terrein, gerelateerd aan een bijmenging van puin, stenen en/of kooldeeltjes in deze bodemlaag. Plaatselijk zijn in deze bodemlaag verontreinigingen met asbest en PCB's aanwezig
- Twee lichte olieverontreinigingen op het voormalige Stork-terrein

Op het overig deel is de bovengrond ten hoogste licht verontreinigd met zware metalen, PAK's, EOX en minerale olie. In het freatisch grondwater zijn behoudens de olieverontreinigingen geen verontreinigingen aanwezig.

Verder is er plaatselijk een matige tot sterke verontreiniging met arseen in de grond en het grondwater aanwezig. In een notitie betreffende verhoogde achtergrondconcentraties arseen is geconcludeerd dat het om een natuurlijk voorkomen van arseen gaat, geassocieerd met het roesttype. De van nature aanwezige arseenverontreinigingen zijn aanwezig in zodanige concentraties, dat er bij het toekomstig bodemgebruik geen actuele humane risico's optreden en er geen noodzaak tot saneren is.

Fase 1 van deze sanering (Binderij en Weverij) is uitgevoerd, de evaluatie van deze fase is bij bevoegd gezag ter goedkeuring ingediend. Fase 2 van de sanering Langler Erve is medio juni 2007 opgestart. Tijdens deze fase is eind 2007 ook een verontreinigingsspot op het EMGA-deel gesaneerd (spot 10).

#### Lansinkveld fase 1

Het grootste deel van het gebied is in het verleden (diverse keren) onderzocht. Het meest recente (overkoepelende) onderzoek heeft plaats gevonden in 2003. Bij dit onderzoek zijn lichte verontreinigingen van diverse stoffen in zowel de grond als het grondwater gemeten. Ter plaatse van de gebouwen Gieterij en Laboratorium hebben aanvullende onderzoeken plaats gevonden. Uit de onderzoeksresultaten in de gieterij kan worden opgemaakt dat lichte verontreinigingen van diverse stoffen in zowel de grond als het grondwater worden aangetoond. Deze verontreinigingen vormen geen belemmering voor de beoogde ontwikkelingen. Een deel van de noodzakelijke saneringen zijn reeds uitgevoerd en geëvalueerd. De sanering van de olieverontreiniging ter plaatse van de 'paardenstal' zal worden gestart als de bouw van het ROC gereed is.

Het terrein is onderzocht op asbest. De aangetroffen asbestgehalten liggen beneden de interventiewaarden.

Binnen het plangebied Lansinkveld (fase 2) is een VOCL verontreiniging in zowel de grond als het grondwater aangetoond. De pluimen van deze verontreiniging lopen door het plangebied. De omvang van deze verontreiniging zijn nog niet exact in beeld. Om de omvang van de verontreiniging in beeld te brengen is nader onderzoek noodzakelijk. Dit onderzoek is in 2006 uitgevoerd.

Uit het onderzoek ter plaatse van het huidige Laboratorium wordt geconcludeerd dat zowel ten noorden als ten zuidoosten van het laboratorium een sterke verontreiniging met zink is aangetoond. De verontreinigingen zijn zowel horizontaal als verticaal niet volledig afgeperkt. De reden hiervoor is de aanwezigheid van ondergrondse infrastructuur en bebouwing. De omvang van de beide spots is ingeschat op 20 m<sup>3</sup>. Er is reeds een saneringsplan opgesteld welke is beschikt door het bevoegd gezag. Tussen de Gieterij en het SPM gebouw is een sterke olieverontreiniging aangetroffen. Deze verontreiniging is in het nader onderzoek verder in beeld gebracht. Uit dit onderzoek is gebleken dat er sprake is van een sterke verontreiniging van de grond met minerale olie met een beperkte omvang (16 m<sup>3</sup>). Tijdens de ontwikkeling van het terrein is deze verontreiniging gesaneerd. Het evaluatierapport is reeds akkoord bevonden door het bevoegd gezag.

Nabij de kruising van de Lansinkesweg en de Industriestraat bevindt zich een Twente Heideweg locatie (TH ZO). Deze locatie is nog niet onderzocht op de aanwezigheid van HCH, Kwik en de bijbehorende afbraakproducten. Het terrein is niet in eigendom van de gemeente. Voorafgaande aan een evt. verwerving zal bodemonderzoek plaats vinden. Nabij de inrit van het Stork terrein aan de westzijde van de Industriestraat bevindt zich een verontreiniging met Minerale olie. De omvang van de sterke verontreiniging is bepaald op circa 80 m<sup>3</sup>. Er is sprake van een ernstige en urgente bodemverontreiniging. Tijdens de ontwikkeling van het terrein zal de verontreiniging gesaneerd worden. Indien nodig wordt een saneringsplan opgesteld.

### **Lansinkveld fase 2**

Op grond van bodemonderzoek blijkt dat in de bodem op veel plaatsen bijmenging van puin, sintels, koolas wordt waargenomen. In de afgelopen 100 jaar zijn door de bedrijfsactiviteiten, ondergrondse tanks en infrastructuur diverse bodemverontreinigingen ontstaan. De huidige verontreinigings situatie is gebaseerd op de volgende onderzoeken:

- Verkennend bodemonderzoek asbest plandeelgebied 5, fase 2, te Hengelo. ProKAM (juli 2003)
- Verkennend en nader bodemonderzoek. Locatie: plandeelgebied 5, bouwfase 2, Hengelo,. Heijmans Milieutechniek (november 2003)
- Aanvullend bodemonderzoek Lansinkveld te Hengelo (Ov.), Tauw (februari 2006)
- Beknopte beschrijving grondwaterverontreiniging Industrieplein 3 Hengelo, Arcadis (maart 2006)

Hieruit komt naar voren dat er op locaties sprake is van verschillende verontreinigingen. De volgende verontreinigingen zijn aanwezig in de ondiepe bodem (0 - 4 m -mv) op de locatie:

- Olieverontreinigingen in de grond en het grondwater (vier deelgebieden)
- 1,1,1-trichloorethaanverontreiniging (voornamelijk in het grondwater)
- Zwarte metalenverontreiniging in de grond (twee plaatsen)

Het saneringsplan is geactualiseerd en gemeld bij het bevoegd gezag. In het saneringsplan is een verdeling gemaakt tussen het ondiepe en het diepe grondwater. Sanering van het diepe grondwater is niet inbegrepen in dit saneringsplan. Verwacht wordt dat de sanering in 2008 zal worden afgerond.

### **EMGA**

Het plangebied EMGA is recentelijk onderzocht middels een verkennend onderzoek (Verkennend bodemonderzoek EMGA-terrein te Hengelo (Ov.), Tauw (2005) het Nader bodemonderzoek Langelerve te Hengelo, (Tauw, 2006) Het EMGA-terrein is verdacht door de activiteiten van de staalgieterij en illegale puin- en afvalstort. Op het terrein is een onbekend aantal (ondergrondse) brandstoftanks aanwezig.

Uit het onderzoek blijkt dat het EMGA-terrein ernstig is verontreinigd met minerale olie en zware metalen (met name koper). Tevens is in de puinhoudende bovengrond op de noordoosthoek van het EMGA-terrein asbest aangetroffen. Er is daar geen nader asbestonderzoek conform de NEN 5707 uitgevoerd. Uit het onderzoek blijkt dat er de volgende gevallen van ernstige bodemverontreiniging aanwezig zijn:

- Sterke verontreiniging met koper in de bodemlaag 0 - 1 m -mv op het huidige EMGA-terrein
- Twee sterke olieverontreinigingen in de grond en het grondwater op het huidige EMGA-terrein

Opgemerkt moet worden dat, hoewel de verontreinigingsituatie op een deel van de locatie tot het niveau "verkennend" is onderzocht, er met een marktpartij overeenstemming is tot saneren van het terrein tot de beoogde ontwikkeling, te weten woningbouw en maatschappelijke doeleinden. Aanvullend nader onderzoek is noodzakelijk. De overdracht zal gefaseerd plaatsvinden in 2008 en in 2009.

### **Conclusie**

De genoemde plangebieden zijn, met uitzondering van de infrastructuur, op historisch en verkennend niveau voldoende onderzocht. Binnen het plangebied bevinden zich diverse bodemverontreinigingen in zowel de grond als het grondwater.

Met uitzondering voor het plandeelgebied Lansinkveld fase 1 en Langeler Erve dient aanvullende en/of naderonderzoek uitgevoerd te worden. De voorbereidingen hiertoe zijn reeds genomen. Binnen het plandeelgebied EMGA bevinden zich naar verwachting sterke verontreinigingen met onder andere minerale oliën en aromaten in zowel grond als het (diepe) grondwater. Vooruitlopend op de ontwikkelingen zullen een nader onderzoek en saneringsplan worden opgesteld.

### **2.8.3 Geluidhinder**

Opmerking: Tijdens de bestemmingsplanprocedure heeft zich een wetwijziging voorgedaan. In januari 2007 is de gewijzigde Wet geluidhinder van kracht geworden. Dit heeft o.a. als gevolg dat Lden is geïntroduceerd voor weg- en railverkeerlawaai en luchtvaartterreinen.

Bij weg- en railverkeerberekeningen heeft dit tot gevolg dat er door de veranderde benaderingswijze, i.e. daggemiddelden toepassen, andere rekenresultaten worden gepresenteerd. Dit geeft over het algemeen een verlaging van 2 dB te zien. Mede hierdoor is tevens de normstelling met 2 dB

verminderd. Voor de beoordeling maakt het dus niet zo veel uit.

Voor industrielawaai zijn er in de berekenings- en beoordelingsmethode geen wijzigingen opgetreden die van belang zijn.

Onder het oude regime zijn hogere grenswaarden aangevraagd en verleend. Om die en bovenstaande reden is er voor gekozen de rapportages niet aan te passen of te updaten naar de nieuwe regelgeving.

Op grond van de Wet geluidhinder dient een akoestisch onderzoek ingesteld te worden naar de geluidbelasting op woningen en geluidgevoelige bestemmingen binnen de zone van een weg. Er dient in het kader van het bestemmingsplan Hart van Zuid daarbij onderscheid gemaakt te worden in:

- Nieuwbouwwoningen of geluidgevoelige bestemmingen in de zone van bestaande wegen
- Aanleg van een nieuwe weg en de beoordeling daarvan op bestaande en nieuwe woningen
- Reconstructies van bestaande wegen.

De geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaai is berekend voor de Laan Hart van Zuid, Esrein, Lansinkesweg, Industriestraat. De Willem de Clerqstraat, de Langelermaatweg en het oostelijke gedeelte van het Esrein behoeft bij de beoordeling niet meegenomen te worden omdat deze wegen zogenaamde 30 km-weg zijn.

In de toekomst wordt de Laan Hart van Zuid, de Lansinkesweg, het Esrein en het gedeelte van de Industriestraat rondom de kruising met het Esrein en de Industriestraat tussen Esrein en Lansinkesweg voorzien van een innovatief geluidarm wegdektype met een reductie van tenminste 3 dB ten opzichte van referentieasfalt.

#### *Nieuwbouwwoningen tussen Esrein en Breemarsweg*

Langs de nieuwe Laan Hart van Zuid treden overschrijdingen op van de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A). Met een innovatief geluidarm wegdektype met een reductie van tenminste 3 dB ten opzichte van referentieasfalt (dichtasfaltbeton) wordt de grenswaarde van 60 dB(A) niet overschreden. De geluidbelasting bedraagt ter plaatse van nieuwbouwwoningen maximaal 56 dB(A).

Rekening houdende met een klinkerverharding op het Esrein bedraagt langs de Industriestraat de geluidbelasting ter plaatse van nieuwbouwwoningen maximaal 65 dB(A). Dit is gelijk aan de grenswaarde voor nieuwbouwwoningen langs een bestaande weg. Door toepassing van een innovatief geluidarm wegdektype (voor het gedeelte waar de maximumsnelheid 50 km/uur bedraagt) bedraagt de geluidbelasting maximaal 57 dB(A).



Door de aanleg van de Laan Hart van Zuid wordt de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) ter plaatse van bestaande woningen vanwege wegverkeerslawaai overschreden. De grenswaarde van 65 dB(A) wordt echter niet overschreden. De geluidbelasting op bestaande woningen bedraagt, met een innovatief geluidarme wegdektype, maximaal 55 dB(A).

Voor de nieuwbouwwoningen met een geluidbelasting van meer dan 55 dB(A) kan de provincie een indelingseis opleggen. Dat betekent dat geluidgevoelige ruimten zo veel mogelijk aan de niet geluidbelaste zijden van een woning moeten zijn geprojecteerd.

#### *Ontheffing*

De provincie kan ontheffing verlenen van de voorkeursgrenswaarde voor wegverkeerslawaai vanwege de Laan Hart van Zuid indien is aangetoond dat maatregelen om de geluidbelasting terug te dringen onvoldoende doeltreffend zijn danwel overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, landschappelijke of financiële aard. Het subcriterium is dat sprake is van een stadsvernieuwingplan.

Motivatie hogere waarde voor het gebied tussen Esrein en Breemarsweg ten behoeve van het verzoek om hogere waarde wegverkeerslawaai dient het volgende overwogen te worden:

#### Hoofdcriterium

- Ten behoeve van het terugdringen van de geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaai worden al vergaande maatregelen getroffen aan de Laan Hart van Zuid. Deze weg zal worden voorzien van een innovatief geluidarm wegdektype.
- De Industriestraat is thans voorzien van klinkers. Door de aanleg van de Laan Hart van Zuid moet een aansluiting worden gemaakt op het Esrein. Door het Esrein eveneens te voorzien van een innovatief geluidarm wegdektype wordt de geluidbelasting met ca 8,5 dB(A) teruggedrongen (ten opzichte van klinkers).
- Ondanks de toepassing van innovatieve geluidarme wegdektypes wordt de voorkeursgrenswaarde voor wegverkeerslawaai langs de Laan Hart van Zuid en Esrein overschreden. Vanuit stedenbouwkundig oogpunt worden verdergaande maatregelen zoals het herpositioneren van de woningen niet wenselijk geacht.

#### Subcriterium

- Voor wegverkeerslawaai geldt voor het subcriterium dat sprake is van een stadsvernieuwingplan.

Woningen en geluidgevoelige bestemmingen in het woonwerkgebouw Ter plaatse van het woonwerkgebouw wordt de voorkeursgrenswaarde vanwege wegverkeerslawaai overschreden. De geluidbelasting wordt veroorzaakt door de Industriestraat en de Lansinkesweg. De geluidbelasting vanwege de Lansinkesweg bedraagt maximaal 57 dB(A). De geluidbelasting vanwege de Industriestraat bedraagt maximaal 62 dB(A).

Indien aan de zijde van de Industriestraat of de Lansinkesweg woningen of geluidgevoelige bestemmingen worden gesitueerd dienen hogere waarden aangevraagd te worden. Aan de binnenzijde van het carré woonwerkgebouw is de geluidbelasting lager dan 50 dB(A).

De Industriestraat zal worden voorzien van stil asfalt met een reductie van 3 dB ten opzichte van referentieasfalt. Verdergaande bron- en overdrachtsmaatregelen worden vanuit stedenbouwkundig oogpunt niet wenselijk geacht. De hogere waarde vanwege de Industriestraat bedraagt 62 dB(A). De hogere waarde vanwege de Lansinkesweg bedraagt maximaal 57 dB(A).

#### *Geluidgevoelige bestemmingen in het Hijsch gebouw*

Ter plaatse van het Hijschgebouw wordt de voorkeursgrenswaarde vanwege wegverkeerslawaai van de Industriestraat overschreden. De geluidbelasting is direct aan de Industriestraat maximaal 61 dB(A). Vanwege industrielawaai gelden al beperkingen aan het gebruik van het Hijschgebouw. Indien aan de zijde van het ROC het vmbo-college wordt gesitueerd is de geluidbelasting lager dan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A). Er behoeft geen hogere waarde aangevraagd te worden voor het vmbo-college.

#### *Reconstructie van bestaande wegen*

##### *Kruising Esrein - Industriestraat*

De aansluiting van het Esrein op de Industriestraat wordt gewijzigd. Aan de zuidzijde van het Esrein wordt een pand gesloopt en wordt de weg meer rechtdoor getrokken. Indien de geluidbelasting 1,5 dB of meer toeneemt is sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Indien de geluidbelasting op een woning met meer dan 5 dB(A) toeneemt moet elders sprake zijn van een afname. Omdat er geen afname is elders (compensatie) is een toename van meer dan 5 dB(A) ontoelaatbaar.

In de huidige situatie is het wegdektype op het Esrein en de Industriestraat klinkers. In de berekening van de huidige situatie is het pand langs het Esrein nog als afschermend object meegenomen.

In de toekomstige situatie is het hart van de rijbanen gewijzigd. Tevens zal het gebouw ten zuiden van het Esrein zijn verdwenen en is ook de afschermdende werking hiervan verdwenen. De toekomstige situatie is doorgerekend met een innovatief stil asfalt op het Esrein en de Industriestraat. Door het treffen van deze bronmaatregel is op geen enkele woning de toename 1,5 dB of hoger. Er is dan ook geen sprake meer van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

#### *Toepassing van een innovatief geluidarme wegdektype op de Lansinkesweg en Industriestraat midden*

Door het vervangen van klinkers door een innovatief geluidarm wegdektype neemt ondanks de toename van de intensiteit op de Lansinkesweg en de Industriestraat midden de geluidbelasting met 4 dB(A) respectievelijk 6 dB(A) af. Er is derhalve geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

#### *Toepassing van een innovatief geluidarme wegdektype op de Industriestraat noord*

Ten gevolge van de toename van de intensiteiten neemt de geluidbelasting op de Industriestraat noord met 6 dB(A) toe. Ten gevolge van het toepassen van een stil innovatief wegdektype neemt de geluidbelasting ten opzicht van fijn asfalt gemiddeld 3 dB(A) af. De toename bedraagt derhalve ca 3 dB(A). In de huidige situatie liggen geen woningen of scholen in de zone van dit wegvak. In de toekomst liggen het ROC en het vmbo-college en het woonwerkgebouw in de zone. De geluidbelasting op deze twee schoolcomplexen is lager dan 50 dB(A).

Voor de nieuwbouw van een woonwerkgebouw dient een hogere waarde te worden vastgesteld (situatie nieuwe woning langs bestaande weg).

Adviesbureau Arcadis heeft een onderzoek uitgevoerd waarin bovenstaande akoestische aspecten zijn onderzocht. (Bestemmingsplan hart van Zuid Akoestisch onderzoek wegverkeer- en railverkeerlawaai en luchtonderzoek van 14 juli 2006)

13 december 2006 heeft de Provincie Overijssel de beschikking afgegeven voor de hogere grenswaarden in het kader van dit bestemmingsplan.

#### *De laatste stand van zaken*

Berekeningen met het actuele Regionale Verkeers Model tonen aan dat de verkeersintensiteiten inclusief de ontwikkeling van het winkelcentrum in Langelier Erve ruimschoots onder de in de rapportage aangehouden aantallen blijven.

Hierdoor blijven de in de aangehouden rapportage getrokken conclusies van kracht en kan worden gesteld dat de ontwikkeling van een winkelcentrum, rekening houdend met bovenstaande uitgangspunten, mogelijk is. Eveneens blijven de al verleende Hogere waarden gelden.

Ottoweg 11 is wegbestemd. Hier is een sloopvergunning voor verleend. Voor Ottoweg 9 is ook een sloopvergunning verleend. Bij nader inzien wordt het toch wenselijk geacht de woning te behouden.

De geluidbelasting op de gevel van Ottoweg 9 is 53 dB(A) zodat een hogere waarde is aangevraagd en inmiddels vergund. Gelet op het geluidniveau en door de toepassing van stil asfalt als bronmaatregel was het verlenen van een hogere waarde mogelijk.

#### **2.8.4 Externe veiligheid**

Externe veiligheid omvat het beheersen van de risico's voor de omgeving door de productie, de opslag en het gebruik van gevaarlijke stoffen (binnen bedrijven) en door het transport van gevaarlijke stoffen (via wegen, waterwegen, spoorwegen en buisleidingen).

De normering voor de externe veiligheid rond bedrijven is vastgelegd in het *Besluit externe veiligheid inrichtingen* (Bevi). De externe veiligheidsnormering rond transportassen is nog niet wettelijke geregeld; wel is door de ministeries van V&W, Vrom, en BZ een circulaire opgesteld: de *Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen*. In deze Circulaire wordt een met het Bevi vergelijkbare systematiek geadviseerd.

Het externe veiligheidsrisico wordt uitgedrukt in twee grootheden:

- het *plaatsgebonden risico*; dit is een wettelijke risicocontour waarbinnen geen kwetsbare objecten mogen worden geprojecteerd;
- het *groepsrisico*; dit is een maat voor de kans dat een aantal personen tegelijkertijd door een calamiteit wordt getroffen. Het groepsrisico kent geen wettelijke norm, maar een zogenoemde oriëntatiewaarde. Het groepsrisico moet worden bepaald binnen het zogenoemde invloedsgebied, dat is het gebied waarbinnen personen bij een eventuele calamiteit kunnen worden getroffen.

Het plangebied Hart van Zuid bevindt zich gedeeltelijk in het invloedsgebied van een drietal risicovolle inrichtingen die vallen onder werking van het Bevi: het spoorwegemplacement, het LPG-tankstation Self Service Station Berflo Es aan de Breemarsweg en Sirocco Howden aan de Lansinkesweg.

Verder bevindt het plangebied zich gedeeltelijk binnen het invloedsgebied van enkele transportassen. Dit betreffen:

- de spoorwegtrajecten: Hengelo – Almelo, Hengelo – Delden en Hengelo – Enschede en Hengelo – Oldenzaal;
- de Breemarsweg;
- overige wegen door het plangebied;
- een hogedruk gasleiding.

Het spoorwegemplacement beschikt over een milieuvergunning van 1 februari 2005 op grond waarvan in beperkte mate mag worden gerangeerd met gevaarlijke stoffen. Ook vindt doorgaand vervoer plaats van gevaarlijke stoffen. Er is een onderzoek uitgevoerd naar de externe veiligheidsrisico's ten gevolge van de rangeeractiviteiten en het doorgaande vervoer van gevaarlijke stoffen. Er is geconstateerd dat de contouren voor het plaatsgebonden risico van het emplacement en het doorgaande vervoer binnen de infrastructuur liggen en dus geen wettelijke beperking vormen.

Er zijn wel woningen, scholen en kantoorgebouwen (kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten) binnen het invloedsgebied van het emplacement en van het doorgaande vervoer geprojecteerd. Het groepsrisico neemt toe omdat door de voorgenomen ontwikkelingen het aantal personen in het invloedsgebied van het emplacement en van het doorgaande spoor toeneemt. Het Bevi en de Circulaire schrijven voor dat in een dergelijke situatie het groepsrisico moet worden verantwoord. In de planvorming is aandacht besteed aan de bestrijdbaarheid van calamiteiten, aan vluchtroutes en aan maatregelen die de zelfredzaamheid van bewoners bevorderen. Ook de Regionale brandweer heeft met betrekking tot dit onderwerp een advies uitgebracht. Dit advies is bij de beoordeling betrokken. In de milieu-aspectenstudie bij deze toelichting wordt dieper op de verantwoording van het groepsrisico ingegaan.

Het gedeelte van het plangebied dat ligt binnen het invloedsgebied van het LPG-station heeft de bestemming verkeersdoeleinden; er zijn geen objecten geprojecteerd waarin zich personen bevinden. Het plangebied draagt daarom niet bij aan het groepsrisico.

Nader onderzoek van de opslag van gevaarlijke stoffen bij Sirocco Howden heeft uitgewezen dat deze stoffen niet explosiegevaarlijk zijn en bij brand geen giftige verbrandingsproducten veroorzaken. Daarom is er bij dit bedrijf buiten het bedrijfsterrein geen sprake van een extern veiligheidsrisico is er geen sprake van een groepsrisico.

Over de Breemarsweg wordt een beperkte hoeveelheid gevaarlijke stoffen vervoerd; het externe veiligheidsrisico is relatief gering. Binnen het deel van het plangebied dat ligt in het invloedsgebied van de Breemarsweg zijn geen objecten geprojecteerd waarin zich personen kunnen bevinden. Het plangebied draagt daarom niet bij aan het groepsrisico ten gevolge van vervoer van gevaarlijke stoffen over de Breemarsweg.

De overige wegen door het plangebied hebben geen doorgaande functie voor wat betreft het vervoer van gevaarlijke stoffen. Geconcludeerd kan worden dat het niet is uitgesloten dat incidenteel gevaarlijke stoffen over de betreffende wegen zullen worden vervoerd ter bevoorrading van bedrijven in bij het plangebied. Gelet op de aard van de bedrijven zal het vervoer van gevaarlijke stoffen over deze wegen echter zodanig gering zijn dat zonder verdere berekening kan worden geconcludeerd dat er geen sprake is van een plaatsgebonden risicocontour of van een substantieel groepsrisico.

In het plangebied is een hogedruk gasleiding met een diameter van 4 inch en een druk van 40 bar geprojecteerd. Op grond van de Circulaire "Zonering langs hogedruk aardgastransportleidingen" van 1984 van het ministerie van VROM wordt een minimale afstand van 4 meter tot bebouwing aangehouden. De leiding en de zogenoemde belemmerde strook zijn op de plankaart aangegeven. Momenteel is een wettelijke regelgeving met betrekking buisleidingen in voorbereiding. Uitgangspunt van deze regelgeving is dat bij nieuwe leidingen de plaatsgebonden risicocontour van 10-6 zoveel mogelijk niet buiten de leiding en in ieder geval niet buiten de belemmerde strook van 4 meter aan weerszijden van de leiding mag komen te liggen. Ook bij de toekomstige regelgeving zal daarom geen saneringssituatie ontstaan.

### **2.8.5 Luchtkwaliteit**

Het Besluit luchtkwaliteit 2005 is op 4 augustus 2005 van kracht geworden. In dit besluit zijn grenswaarden opgenomen voor stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>), zwevende deeltjes (PM<sub>10</sub> of "fijn stof"), zwaveldioxide (SO<sub>2</sub>), lood (Pb), benzeen (C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>) en koolmonoxide (CO). Met uitzondering van NO<sub>2</sub> en fijn stof treden in Nederland over het algemeen geen overschrijdingen op van de grenswaarde. Voor NO<sub>2</sub> en fijn stof zijn berekeningen uitgevoerd middels CARII, versie 5.0. In de huidige situatie en in de toekomstige situatie treden langs de wegen in en om het plangebied geen overschrijdingen op van de grenswaarden uit het Besluit. Bij de beoordeling is rekening gehouden met de correctie voor zeezout op de concentratie fijn stof. Een en ander conform de Meetregeling luchtkwaliteit 2005.

Adviesbureau Arcadis heeft een onderzoek uitgevoerd waarin ondermeer de luchtkwaliteit is onderzocht. (Bestemmingsplan Hart van Zuid Akoestisch onderzoek wegverkeers- en railverkeerlawaai en luchtonderzoek van 14 juli 2006)

Op 15 november 2007 is Titel 5.2 luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in werking getreden. In de Wet milieubeheer is vastgelegd dat gemeenten verantwoordelijk zijn voor het beoordelen van de luchtkwaliteit binnen hun gemeentegrenzen.

De wijzigingen zijn echter van dien aard dat de conclusies uit de rapportage van 14 juli 2006 nog steeds kloppen.

Om dit te motiveren is gekeken naar de bepalende wegvakken. Hier is middels de nieuwe systematiek een herberekening uitgevoerd met CAR II 7.0.

#### Luchtkwaliteit van bedrijven.

Bij de al ruimschoots voldane toets aan de normen voor het deel verkeer levert deze bijdrage geen enkele overschrijding op.

Daarmee is voldoende gemotiveerd dat aan de normen met betrekking tot het aspect luchtverontreiniging kan worden voldaan.

### **2.8.6 MER**

MER-plicht geldt binnen de bebouwde kom voor een nieuwe woninglocatie met 4000 woningen of meer (Besluit milieu-effectrapportage 1994, categorie C.11.1). Belangrijk is dat de MER-plicht voor een totaal plan geldt, ook al is er sprake van deelplannen. Voor geheel Hart van Zuid geldt dat het totaal aantal woningen onder het aantal van 4000 blijft. Een MER-plicht voor woningbouw speelt om die reden niet.

Een MER-beoordelingsplicht, waarbij het bevoegd gezag dient te beoordelen of een MER wel of niet nodig is voor een ontwikkeling van een nieuwe woninglocatie, is van toepassing bij 2000 woningen of meer (categorie D.11.1).

Een MER beoordelingsplicht geldt daarnaast voor een nieuw stadsontwikkelingsplan (categorie D11.2). Een stadsontwikkelingsplan houdt in dat de ontwikkeling niet alleen woningen betreft maar ook andere ontwikkelingen zoals de bouw van een winkelcentrum of parkeerterreinen in het geval dat deze of een oppervlakte van 100 ha of meer bevatten of een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m<sup>2</sup> of meer omvat. Ook hierbij gaat het om het totale plan.

Het masterplan Hart van Zuid spreekt over een aantal van 1700 woningen in het plangebied. Daarnaast wordt in de kanaalzone gesproken over een opbrengst die gelijk zou moeten zijn aan die van 300 woningen. Uitgaande van deze gegevens in een MER-beoordelingsplicht voor woningbouw niet aan de orde. Het plangebied van Hart van Zuid bedraagt 50 ha. Het vloeroppervlakte bedraagt minder dan 200.000 m<sup>2</sup>. Om die reden is ook de MER-beoordelingsplicht in het kader van een stadsontwikkelingsplan niet aan de orde.

Naast de woningbouw is nagegaan of andere activiteiten in het plangebied komen die MER-(beoordelings)plichtig zijn.

Het eventueel ondergrondsafvaltransport valt niet onder een in het besluit milieu-effectrapportage genoemde categorie. Een MER of MER-beoordeling is om die reden niet nodig.

Categorie D 8.3 benoemt de aanleg, wijziging, of uitbreiding van een buisleiding voor het transport van water, afvalwater of stoom in die gevallen dat de activiteit betrekking heeft op een buisleiding met een doorsnede van 1 meter en een lengte van 10 km. Het warmtenet dat in Hart van Zuid is gepland krijgt een doorsnede van maximaal 50 cm en een lengte van maximaal 3 km. Een MER-beoordeling is om die reden niet nodig voor de aanleg van eventueel het warmtenet.

In Lansinkveld zal een Community College Campus worden gerealiseerd met een totaal oppervlak van 55.000 m<sup>2</sup>. Aangezien dit geen aanleg, wijziging of uitbreiding van een recreatieve of toeristische voorziening is, is Categorie D 10.1 niet van toepassing en is een MER-beoordelingsplicht niet aan de orde.

### **2.8.7 Railverkeerslawaai**

Opmerking: Tijdens de bestemmingsplanprocedure heeft zich een wetwijziging voorgedaan. In januari 2007 is de gewijzigde Wet geluidhinder van kracht geworden. Dit heeft o.a. als gevolg dat  $L_{den}$  is geïntroduceerd voor weg- en railverkeerlawaai en luchtvaartterreinen.

Bij weg- en railverkeerberekeningen heeft dit tot gevolg dat er door de veranderde benaderingswijze, i.e. daggemiddelden toepassen, andere rekenresultaten worden gepresenteerd. Dit geeft over het algemeen een verlaging van 2 dB te zien. Mede hierdoor is tevens de normstelling met 2 dB verminderd. Voor de beoordeling maakt het dus niet zo veel uit. Voor industrielawaai zijn er in de berekenings- en beoordelingsmethode geen wijzigingen opgetreden die van belang zijn.

Onder het oude regime zijn hogere grenswaarden aangevraagd voor industrielawaai en verkeerslawaai en verleend. Om die en bovenstaande reden is er voor gekozen de rapportages niet aan te passen of te updaten naar de nieuwe regelgeving.

De spoortrajecten 160, 161, 170 en 189 lopen door het plangebied Hart van Zuid. De wettelijke zones van deze spoortrajecten zijn respectievelijk 100, 200, 400 en 200 meter.

In opdracht van de gemeente Hengelo is in verband met de sanering railverkeerslawaai een akoestisch model opgesteld door adviesbureau DGMR. Het akoestisch model, dat is gebaseerd op het akoestisch spoorboekje Aswin2004 versie 4/11, is gehanteerd voor het uitvoeren van contourberekeningen. De voorkeursgrenswaarde voor railverkeerslawaai bedraagt 57 dB(A). De grenswaarden bedraagt 70 dB(A). De voorkeursgrenswaarde contour van 57 dB(A) ligt niet over geprojecteerd nieuwbouw. Er behoeft geen hogere waarde aangevraagd te worden.

Adviesbureau Arcadis heeft een onderzoek uitgevoerd waarin bovenstaande akoestische aspecten zijn onderzocht. (Bestemmingsplan hart van Zuid Akoestisch onderzoek wegverkeers- en railverkeerslawaai en luchtonderzoek van 14 juli 2006).

### **2.8.8 Industrielawaai**

Opmerking: Tijdens de bestemmingsplanprocedure heeft zich een wetwijziging voorgedaan. In januari 2007 is de gewijzigde Wet geluidhinder van kracht geworden. Dit heeft o.a. als gevolg dat  $L_{den}$  is geïntroduceerd voor weg- en railverkeerslawaai en luchtvaartterreinen.

Bij weg- en railverkeersberekeningen heeft dit tot gevolg dat er door de veranderde benaderingswijze, i.e. daggemiddelden toepassen, andere rekenresultaten worden gepresenteerd. Dit geeft over het algemeen een verlaging van 2 dB te zien. Mede hierdoor is tevens de normstelling met 2 dB verminderd. Voor de beoordeling maakt het dus niet zo veel uit.

Voor industrielawaai zijn er in de berekenings- en beoordelingsmethode geen wijzigingen opgetreden die van belang zijn.

Onder het oude regime zijn hogere grenswaarden aangevraagd en verleend. Om die en bovenstaande reden is er voor gekozen de rapportages niet aan te passen of te updaten naar de nieuwe regelgeving.

Door Arcadis Ruimte en Milieu is onderzoek verricht naar de geluidssituatie industrielawaai in en om het plangebied Hart van Zuid in Hengelo. Dit onderzoek dient als onderlegger voor het paraplubestemmingsplan Wilderinkshoek en bestemmingsplan Hart van Zuid Het doel van dit onderzoek is om de geluidbelasting vanwege industrielawaai vast te stellen voor de dezonering van het industrieterrein Wilderinkshoek (paraplubestemmingsplan), het vaststellen van de geluidbelasting op woningen en geluidgevoelige bestemmingen in de zone en als ruimtelijke onderbouwing van de categorisering van bedrijven (bestemmingsplan Hart van Zuid).

Voor wegverkeer, railverkeer en luchtkwaliteit is een separaat onderzoek uitgevoerd. De onderzoeken zijn gescheiden omdat het onderhavige onderzoek deel zal uitmaken van het paraplubestemmingsplan zonering industrieterrein Wilderinkshoek en het bestemmingsplan Hart van Zuid.

Het gezoneerd industrieterrein Wilderinkshoek is globaal het gebied dat wordt begrensd door het (nieuwe) bestemmingsplan Hart van Zuid (globaal het gebied tussen het centraal station Hengelo, Langelermatweg, Industriestraat, Loweg en Willem de Clerqstraat). Het te (de)zoneren industrieterrein Wilderinkshoek wordt gevormd door de bedrijfsterreinen van

- Siemens (huurder),
- Stork,
- Stork Thermeq,
- AFMI verspanende industrie,
- ventilatoren Sirocco Howden bv,
- Flowserve,
- Lansinkveste en
- brandweer Hengelo.

### **ZONERING INDUSTRIETERREIN WILDERINKSHOEK**

Onlangs is middels een zogenaamd artikel 19 procedure de realisatie van het ROC op het gezoneerd industrieterrein mogelijk gemaakt. Naast het ROC zal het Hijschgebouw o.a. een vmbo-college gaan huisvesten met overige functies. Ten noorden van het Hijschgebouw is een woonwerkgebouw voorzien. Ten noorden van de Lansinkesweg staat het kantoorgebouw Lansinkveste. Een zonering industrielawaai kan pas worden opgeheven als er geen bedrijven conform artikel 2.4 van het Inrichtingen en vergunningenbesluit milieubeheer op het industrieterrein aanwezig zijn en de geluidbelasting van de gezamenlijke bedrijven 50 dB(A) of minder bedraagt.

Het terrein blijft zoneringsplichtig omdat Stork Thermeq een 'artikel 2.4-bedrijf' is. De huidige geluidruimte van Siemens, Stork, Stork Thermeq, AFMI verspanende industrie, ventilatoren Sirocco Howden bv, Flowserve, Lansinkveste en de brandweer Hengelo zal worden gerespecteerd in de nieuwe situatie.

Aan de zuidzijde van het plan worden de gebouwen van EMGA en de bedrijfsgebouwen van Stork vervangen door nieuwbouwwoningen. De zonering wordt in de dit gebied aangepast. De geluidruimte van Siemens, Stork, Stork Thermeq, AFMI verspanende industrie, ventilatoren Sirocco Howden bv, Flowserve, Lansinkveste en de brandweer Hengelo zal ook hier worden gerespecteerd in de nieuwe situatie.

Het voorstel voor een nieuwe zone is gevoegd als bijlage bij dit rapport. Middels een separate procedure zal het zonebesluit worden aangepast.

### **Woningen aan de Langelermaatweg 28 en 30.**

Uit archiefonderzoek is vast komen te staan dat belanghebbenden op 20 november 1997 reeds hebben aangegeven dat er onterecht geen rekening is gehouden met de geluidbelasting op de woningen. In een antwoord van de Provincie Overijssel op 18 december 1997 bleek dat de fout in het bestemmingsplan door de Gemeente Hengelo recht gezet diende te worden. Voor de betrokken woningen zijn in het verleden abusievelijk geen hogere grenswaarden verleend.

Bovenstaande constatering is voor ons aanleiding over te gaan tot het wijzigen van de bestemming industrie in de bestemming woondoeleinden. Procedureel wordt nu gekozen om de woningen en de percelen uit het bestemmingsplan Hart van Zuid te halen en toe te voegen aan het bestemmingsplan Hengelo Zuid-Oost. Deze keus heeft te maken met een hogere waardeprocedure die dient te worden gevolgd. Bovendien past dit goed bij de overige woonbestemmingen die eveneens aan de Langelermaatweg zijn gelegen en tevens vallen onder het bestemmingsplan Hengelo Zuid-Oost.

Om te bepalen of deze wijziging past binnen de systematiek van de zonering industrielawaai is de totale geluidbelasting bepaald op de betreffende woningen, Langelermaatweg 28 en 30. Daaruit blijkt dat Stork Thermeq de grootste bijdrage levert op de woningen. In de vergunning van Thermeq is bepaald dat het gaat om 55 dB(A) in de dagperiode voor beide woningen. De avond en nachtperiode zijn niet bepalend. De bijdrage van de overige bedrijven op het gezoneerde industrieterrein Wilderinkshoek is dermate laag dat de totale geluidbelasting op de woningen eveneens 55 dB(A) etmaalwaarde is.

Uit het bovenstaande blijkt dat het mogelijk is een hogere grenswaarde te verlenen van 55 dB(A) etmaalwaarde. Dit is een aparte procedure die openstaat voor bezwaar en beroep.

Belangenafweging.

Bij de voorgestelde aanpassing hoort een belangenafweging van enerzijds de bewoners en anderzijds de aanwezige bedrijven op het industrieterrein. Uit bovenstaande blijkt dat het bepalende bedrijf Stork Thermeq niet in zijn rechten wordt beperkt of geschaad. De vergunde geluidruimte is het maximaal haalbare voor het bedrijf. Er zijn ook andere maatgevende beoordelingspunten aan de Langelermaatweg die er voor zorgen dat het bedrijf in de toekomst geen akoestische uitbreidingsmogelijkheden heeft in de richting van de woningen aan de Langelermaatweg

### **HOGERE WAARDE**

#### ***Woningen in de uitbreiding van de geluidzone***

Door de zonewijziging komt een groot aantal woningen buiten de wettelijke zone van het industrieterrein Wilderinkshoek te liggen. Ten noorden van het industrieterrein wordt de geluidzone echter uitgebreid. De uitbreiding is niet ontstaan door nieuwe geluidbronnen, maar door het meer nauwkeurig modelleren van de geluidbronnen (uitstraling dak- en gevelvlakken) bij Siemens. De geluidbelasting op de woningen die aan de zone worden toegevoegd is maximaal 55 dB(A). Voor deze woningen zijn hogere waarden aangevraagd en verleend.

#### ***Nieuwbouwwoningen ten zuiden van Esrein***

Langs het Esrein is voorzien in hoge appartementengebouwen. De geluidbelasting op deze appartementen is hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A). De geluidbelasting bedraagt maximaal 55 dB(A). De bebouwing mag ter hoogte van het Esrein niet hoger zijn dan 20 meter. Voor de woningen ten zuiden van het Esrein is een hogere waarde aangevraagd en verleend. Criterium voor hogere waarde is dat sprake is van een stadsvernieuwingsplan. Verdergaande bronmaatregelen worden financieel niet haalbaar geacht. Aan de achterzijde van deze appartementen is de geluidbelasting lager dan 50 dB(A).

#### ***Woonwerkgebouw***

De geluidbelasting op het woonwerkgebouw aan de zijde van de Industriestraat is meer dan 70 dB(A). Aan de binnenzijde van het carréachtige gebouw kan het geluid uitsluitend via de verticale omweg binnenkomen. Verondersteld mag worden dat de geluidbelasting binnenin en aan de zijde van de brandweer lager is dan 50 dB(A). Uitsluitend op waar de geluidbelasting op de gevel 55 dB(A) of lager is, is woningbouw toegestaan. Voor het woonwerkgebouw dient voor het aantal woningen een hogere waarde aangevraagd te worden van 55 dB(A).

In de uitwerking van het woonwerkgebouw dient rekening gehouden te worden met:

- Indeling gebouwen met geluidgevoelige en geluidongevoelige functie
- Afschermend bouwen (evenwijdig aan de hallen van Siemens) om zoveel mogelijk het geluid te weren.
- Eventueel toepassen van een vliesgevel zodat op de werkelijke gevel van de woning de geluidbelasting maximaal 55 dB(A) is.
- Hoogte van de afscherming van de eerste lijn zondig dat er geen geluidinstraling van dak- en gevel van Siemens kan plaatsvinden. De hoogte van de eerste lijn dient ten minste hoger te zijn dan de hoogte van de bedrijfshallen van Siemens.

Het criterium voor de hogere waarden is dat het heersende omgevingslawaai (Lweg-10 dB = 55 dB(A)) vanwege de Industriestraat al hoog is.

#### **Hijschgebouw/vmbo-college**

De geluidbelasting mag op het vmbo-college in het Hijschgebouw niet meer bedragen dan 60 dB(A) etmaalwaarde (de nachtperiode is hierbij uitgesloten). Op de noord- en westgevel is de geluidbelasting meer dan 50 dB(A). Het vmbo-college ondervindt op 19 meter een hoogte een geluidbelasting die meer bedraagt dan de maximale geluidbelasting van 60 dB(A) etmaalwaarde. Op deze bouwlaag mogen geen geluidgevoelige ruimtes worden toegepast. Daarmee wordt de grenswaarde van 60 dB(A) (voor schoolcomplexen) etmaalwaarde niet overschreden. Bij de situering van het VMBO college wordt met dit gegeven rekening gehouden. Voor het vmbo-college zijn hogere waarden vastgesteld tot maximaal 60 dB(A).

Ten behoeve van het verzoek om hogere waarde industrielawaai is het volgende overwogen:

##### *Hoofdcriterium*

- De hoge geluidbelastingen op het vmbo-college worden voornamelijk veroorzaakt door testactiviteiten bij Siemens. Hoewel deze activiteiten continu kunnen zijn volgens de vergunning vinden de testactiviteiten niet dagelijks plaats. De te testen apparatuur moet immers eerst gefabriceerd worden en testklaar gemaakt worden alvorens de testen kunnen worden uitgevoerd. De vergunnings situatie gaat uit van het gelijktijdig testen in de twee testhallen. Het aantal keer dat in beide testhallen de testen tegelijkertijd worden uitgevoerd is echter beperkt.
- Ten behoeve van de realisatie van het vmbo-college (en in eerste instantie het ROC) worden maatregelen getroffen om de geluidbelasting terug te dringen tot 60 dB(A) etmaalwaarde. Verdergaande maatregelen hebben tot gevolg dat bij bedrijfshallen van Siemens nieuwe gevels en daken met verbeterde isolatie gemaakt moeten worden. Globale

kosten gevel- en dakmaatregelen zijn geschat tussen € 700.000,- en € 1.100.000,-. Deze maatregelen worden voor het ROC en het vmbo-college niet reëel geacht. De realisatie van nieuwe gevels stuit naast financiële bezwaren ook op bezwaren van historische aard omdat men de industriële gebouwen wil bewaren als industrieel erfgoed.

##### *Subcriterium*

- De locatie van de school is gebonden aan de ligging nabij het station. Daarnaast heeft het vmbo-college binding met de bedrijvigheid op het industrieterrein. Door de ligging van het vmbo-college naast de industriële bedrijven zijn nieuwe samenwerkingsvormen mogelijk. De bedrijven kunnen gebruik maken van de opleidingsmogelijkheden van het vmbo-college.

#### **Bronmaatregelen**

De realisatie van woningen en een vmbo-college is niet zonder meer mogelijk. In de huidige situatie zonder maatregelen worden de grenswaarden van 55 respectievelijk 60 dB(A) overschreden. De volgende maatregelen dienen allereerst genomen te worden, dan wel de volgende uitgangspunten dienen vastgelegd te worden in de verschillende milieuvergunningen.

##### *Siemens*

- Gelijktijdig binnenniveau in de testhallen 104 dB(A);
- Koelwatertorens worden gedempt (15 dB(A) t.o.v. huidige situatie);
- Gesloten houden van de ramen tijdens testen (impliciet betekent dit dat een geforceerde ventilatievoorziening moet worden aangebracht).
- de uitlaat ten westen van de Overhal dient gedempt te worden. De demping dient tenminste 15 dB(A) te zijn.

##### *KMS*

- stoomleiding wordt buiten gebruik gesteld.
- ketelhuis aan de zuidoostzijde wordt geïsoleerd op de plaats waar de leiding naar buiten zijn gevoerd. Isolatie hiervan moet 15 dB(A) opleveren.

##### *Stork Plastics Machinery*

- Dit bedrijf is verplaatst en de vergunning is ingetrokken.

De in de vergunningen (en de in de akoestische rapporten opgenomen maatregelen en voorzieningen) van *Ventilatoren Sirocco Howden*, *AFMI verspanende industrie*, *Flowserve* en *Thermeq* kunnen zonder belemmeringen worden gehandhaafd of worden verleend.

De vergunning van Stork ketels is ingetrokken op het moment dat de vergunning van Thermeq definitief is verleend, hetgeen nu het geval is.

## **RUIMTELIJKE ONDERBOUWING**

De gemeente Hengelo heeft op 1 februari 2005 een nieuwe de gehele inrichting omvattende vergunning afgegeven voor het emplacement Hengelo (kenmerk 76328). De huidige geluidssituatie is door TCE berekend (Bijlagenrapport III Akoestisch onderzoek, emplacement Hengelo (actualisatieonderzoek 2002, 17 februari 2003, kenmerk TCE126- 2/lutm/006). Het bijbehorende akoestische model is aangeleverd aan de gemeente Hengelo. Dit model is gehanteerd bij de berekening van de etmaalwaardecontouren en de beoordeling van maximale geluidniveaus.

De 50 dB(A) geluidcontour vanwege het emplacement ligt tot aan het Industrieplein. Dit levert geen beperkingen op voor de planvorming Hart van Zuid.

Het gebruik van de typhoon en het rijden door wissels levert aanzienlijke piekgeluidniveaus op. Ter plaatse van het woonwerkgebouw is de maximale geluidbelasting hoger dan 60 dB(A). Ter plaatse van het woonwerkgebouw wordt derhalve de nachtelijke grenswaarde uit de vergunning overschreden.

De nachtelijke norm voor de piekgeluiden voor wisselpassages, het remmen en botsen van treinen en het afslaan van compressoren gaan pas gelden vanaf 1 januari 2011. Voor 1 januari 2008 dient Prorail wel een akoestisch onderzoek te overleggen waarin maatregelen worden onderzocht om de (piek)geluidbelasting terug te dringen.

De planvorming Hart van Zuid levert geen onnodige belemmeringen op voor de bedrijfsvoering van Prorail omdat de maatgevende beoordelingspunten dicht bij het emplacement zijn gelegen.

13 december 2006 heeft de Provincie Overijssel de beschikking afgegeven voor de hogere grenswaarden in het kader van dit bestemmingsplan.







## 3 HET BELEID

### 3.1 RELEVANT BELEID

Dit hoofdstuk beschrijft, voor zover relevant, de rijks -, provinciale -, en gemeentelijke beleidsnota's. Tevens wordt stilgestaan bij het beleid van de Netwerkstad en de Regio Twente. Naast de belangrijkste algemene uitgangspunten worden de specifiek voor dit plangebied geldende uitgangspunten weergegeven. Het beleid is in dit bestemmingsplan afgewogen en doorvertaald op de plankaart, milieuzoneringskaart en in de voorschriften.

#### 3.1.1 Rijksbeleid

##### Nota Ruimte

Het beleid van het Rijk over de Ruimtelijke Ordening is kenbaar gemaakt met de Nota Ruimte. Als hoofddoel is in deze Nota het volgende opgenomen.

Hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is om (1) op een duurzame en efficiënte wijze ruimte te scheppen voor de verschillende ruimtevragende functies, (2) de leefbaarheid van Nederland te waarborgen en te vergroten, en (3) de ruimtelijke kwaliteit van stad en platteland te verbeteren, waarbij speciaal aandacht wordt geschonken aan het scheppen van de juiste condities voor het toepassen van ontwikkelingsplanologie. Het beperkte oppervlak dat Nederland ter beschikking staat, maakt het nodig dit op een efficiënte en duurzame wijze te doen en niet alleen in kwantitatieve, maar ook in kwalitatieve zin vorm te geven. Daarbij is het belangrijk dat iedere overheidslaag in staat wordt gesteld de eigen verantwoordelijkheid waar te maken. Meer specifiek richt het kabinet zich in het nationaal ruimtelijk beleid op: versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland, bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland, borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden en borging van de veiligheid. Deze vier doelen worden in onderlinge samenhang nagestreefd en zijn een uitdrukking van de voornaamste ruimtelijke beleidsopgaven die het kabinet ziet voor de kortere en langere termijn. Als sturingsfilosofie om dit doel te bereiken, wordt door het Rijk als uitgangspunt gehanteerd: "centraal wat moet, decentraal wat kan".

Binnen deze beleidsdoelen zal het concept van stedelijke netwerken worden gehandhaafd. Ruimtelijke kwaliteit en concentratie in de stedelijke netwerken zijn hierbij harde uitgangspunten. Wel zullen ook de kernen in het landelijk gebied mogen bouwen voor de opvang van de eigen bevolkingsbehoefte. Het beleid is met name gericht op uitvoering van plannen en projecten. De

rijksbemoedienis is daarbij vooral gericht op die projecten die van nationale betekenis zijn, zoals de nationale stedelijke netwerken, de nationale ecologische hoofdstructuur en de nationale verkeers- en vervoersverbindingen. Uit een recent door de minister van VROM aan de Tweede Kamer gestuurde brief blijkt dat deze voornemens is om de met de stedelijke netwerken overeengekomen intentie afspraken voor de verstedelijking in de periode 2005 tot 2010 ook in deze zin bij te stellen. Uitvloeisel hiervan is o.a. de Verstedelijkingsafspraken die voor de periode 2005-2010 in een convenant tussen Rijk en de Regio Twente zijn vastgelegd. Ook is het ruimtelijk beleid gericht op verbetering van het verslechterd economisch klimaat. De ruimtelijke ontwikkeling moet een bijdrage leveren aan de structuurversterking van de economie.

Ook blijft het Rijk vasthouden aan het versterken van de ruimtelijke kwaliteit. Om dit te bereiken zal het Rijk zich minder dan voorheen bezig houden met die aspecten die door lagere overheden kunnen worden verricht. Ook de regelgeving zal daar waar mogelijk worden beperkt, om tot snellere uitvoering van plannen en projecten te komen. Voor het GSB/ISV-beleid is voor de periode 2005-2010 opnieuw een convenant afgesloten. Hierbij is naast de reeds bestaande indeling in de pijlers Ruimtelijk Fysiek, Economisch en Sociaal, aandacht gekomen voor Veiligheid. Het kabinet is voornemens op korte termijn duidelijkheid te creëren over het aspect Externe Veiligheid, mede in relatie tot de ruimtelijke ontwikkeling.

##### Nota Mobiliteit

De Nota Mobiliteit is in besluitvorming gebracht. Deze nota geeft de nationale visie op het verkeers- en vervoersbeleid t/m 2020 weer. Goede bereikbaarheid is een voorwaarde voor de sociale en economische ontwikkeling van Nederland. Belangrijke punten hierin zijn onder andere: verbetering van de bereikbaarheid, faciliteren van de groei van het verkeer, verbetering van de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer en het wegennetwerk en het voorbereiden van de invoering van beprijzing van het gebruik van de weg. Hoofddoel van de Nota Mobiliteit is daarom verbetering van de betrouwbaarheid van het verkeerssysteem (weg, water, spoor en lucht) van deur tot deur binnen de maatschappelijke randvoorwaarden op het gebied van de veiligheid en de kwaliteit van de leefomgeving. Mobiliteit mag, maar niet altijd en overal. Mensen moeten mobiel kunnen zijn om maatschappelijk te kunnen participeren. De ruimtelijke aspecten van het verkeers- en vervoersbeleid maken onderdeel uit van de Nota Ruimte.

### **Nota Belvedere**

Ordenen, inrichten en bebouwen van de ruimte leidt tot nieuwe culturele kwaliteit, maar is vreemd genoeg ook de grootste bedreiging voor het oude. Als er geen bewust cultuurhistorisch geïnspireerd beleid wordt gevoerd, wordt de unieke in vele eeuwen opgebouwde kwaliteit overschaduwd door de herinrichting van de ruimte.

Binnen de gemeente Hengelo zijn geen Belvedere gebieden geselecteerd, ook niet binnen de stadsgrenzen. Dit neemt niet weg dat er wel met zorg naar de herinrichting van de gebieden moet worden gekeken. Aangewezen monumenten, archeologische verwachtingen, welstandsnota en stedenbouwkundige uitgangspunten vormen nu de basis voor een afweging in brede zin.

### **3.1.2 Provinciaal beleid**

#### **Streekplan Overijssel 2000 +**

Het provinciaal ruimtelijk beleid is vastgelegd in het streekplan Overijssel 2000+. Tegelijkertijd zijn met het streekplan ook het Waterhuishoudplan en het Milieubeleidsplan vastgesteld. Hierdoor is samenhang gecreëerd tussen de diverse beleidsvelden. Een belangrijk uitgangspunt van het streekplan is 'vitale steden en een vitaal platteland'. Het streekplan volgt op hoofdlijnen het beleid van de Vijfde Nota. Uitgangspunt is de opvang van de verstedelijking in de stedelijke netwerken, zowel van nationaal als van regionaal belang. Het concentratiebeleid is vorm gegeven door voor de kleine kernen een rode contour aan te geven waarbinnen voor die kernen de uitbreiding mag plaatsvinden. Naast de onderdelen die deel uitmaken van de nationale ecologische hoofdstructuur is ook de provinciale ecologische structuur in het streekplan aangegeven. Naast het ruimtelijke beleid ondersteunt ook de provincie Overijssel met een eigen GSB/ISV programma het verstedelijkingsbeleid. In de eerste convenantperiode heeft de provincie middelen beschikbaar gesteld om het rijksprogramma te ondersteunen.

In het beleidsprogramma van GS is aangegeven dat ten aanzien van het ruimtelijk beleid er in navolging van het kabinetsbeleid meer ruimte zal worden gegeven aan de kleine kernen voor het opvangen van de eigen woningbehoefte en de behoefte aan bedrijfsterreinen. In het beleidsprogramma is eveneens aangegeven dat in het kader van het GSB/ISV beleid de provincie een meer eigen koers zal varen, waarbij de middelen voor stedelijke vernieuwing selectiever zullen worden ingezet en aan projecten worden toegekend die op korte termijn realiseerbaar zijn en een daadwerkelijke bijdrage leveren aan de achterstand in bepaalde stedelijke gebieden. In dat kader is aan het project Hart van Zuid voor de periode 2005 tot 2010 extra financiële steun verleend.

### **Provinciaal verkeers- & vervoersplan (1998)**

In het Provinciaal Verkeers- & Vervoersplan (2005) wordt de aandacht gericht op het faciliteren van de mobiliteit. De hoofdkoers is het verbeteren van de bereikbaarheid van economische centra in de stedelijke netwerken door knelpunten op te lossen op provinciale wegen en prioriteit te geven aan verbetering van onder andere de A1 en A35. Het wegategoriseringsplan volgens de principes van duurzaam veilig blijft uitgangspunt. De essentie van categorisering is het toekennen van eenduidige functies. De functie, vormgeving en het gebruik van een weg moeten met elkaar in overeenstemming zijn zodat het voor de weggebruiker duidelijk is wat hij/zij op een weg kan verwachten.

### **Provinciaal Milieubeleidsplan 2000+**

De provincie Overijssel streeft naar een duurzame ontwikkeling van de Overijsselse economie, dat wil zeggen een optimale balans tussen milieu, economie en sociale kwaliteit. Vanuit milieuperspectief betekent dit een gelijktijdige versterking van een economische structuur en een afname van de milieudruk (zogenaamde ontkoppeling).

De provincie Overijssel streeft naar een leefomgeving waar mensen graag willen wonen en verblijven en die de volksgezondheid niet in gevaar brengt. Dit betekent onder andere een accent op de groene ruimte (zoals de ecologische hoofdstructuur) en ontwikkelingsruimte aan de economische functies in de stedenband en west Twente. Accenten zijn gelegd op de water- en milieukwaliteit in de woonomgeving en het behoud van cultureel erfgoed.

### **3.1.3 Regionaal beleid**

#### **Ruimtelijk beleid**

Het regionaal ruimtelijk beleid is verankerd in de Vinex-afspraken en in de verstedelijkingsafspraken voor Twente voor de periode 2005 tot 2010. In het kader van de op te stellen regionale structuurvisie is door de Regio Twente een Bestuurlijk Manifest opgesteld waarin de ruimtelijke thema's voor de verdere uitwerking in de regionale structuurvisie zijn opgenomen.

#### **Verkeer en vervoer**

De Regioraad heeft in juni 2007 het Regionaal Mobiliteitsplan (RMP) vastgesteld. In het RMP wordt ingezet op een betere bereikbaarheid. De Regio wil de bereikbaarheid, welke de afgelopen jaren is verslechterd, terugbrengen naar het niveau van 2004. Tevens wil men de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in Twente verbeteren.

#### Openbaar vervoer

De Regio Twente wil iedereen in de regio de mogelijkheid bieden zich tegen redelijke kosten te verplaatsen met het openbaar vervoer. Dit openbaar vervoer moet de bereikbaarheid van stad en streek waarborgen. In de OV-strategie Regio Twente 2004-2010 streeft de regio naar een hoogfrequent overzichtelijk netwerk van stamlijnen voor de zware vervoersstromen tussen en naar de steden, een (bijna) deur-tot-deur-servicenet voor de dunnere vervoersstromen aangevuld met andere bussystemen als buurtbussen en collegeliners. In het RMP is de realisering van Agglonet Twente opgenomen. Deze openbaar vervoerverbinding zorgt voor een samenhangende verbinding tussen de kernen van de netwerkstad. De verbinding wordt gevormd door een combinatie van aanvoerlijnen in de steden, met een centrale verbindingsas. De aanvoerlijnen (de doorstroommassen) zijn hoogwaardige openbaar vervoersassen voor de bus, deels als vrije busbaan ingericht, deels samen met het autoverkeer, waarbij de bus prioriteit geniet op de kruispunten. De centrale verbindingsas wordt gevormd door de bestaande treinverbinding. De doorstroommassen zijn inmiddels in de diverse steden aangelegd en worden verder uitgebreid. Naar de ontwikkelingsmogelijkheden van de centrale as wordt onderzoek verricht. Tevens gaat er onderzoek worden of de belangrijkste concentraties van wonen en werken door middel van een busverbinding met elkaar verbonden kunnen worden. Dit moet leiden tot een OV-net van trein en bus dat zich als één samenhangend geheel presenteert en een aantrekkelijk alternatief biedt voor een deel van de autoverplaatsingen.

#### Verkeersveiligheid

De Regio Twente zet de komende jaren in op het duurzaam veilig inrichten van de regio en het toepassen van een herkenbare weginrichting. Alleen een integrale gemeentelijke aanpak van de verkeersonveiligheid (infrastructuur en gedrag) komt in aanmerking voor subsidie. De Regio heeft geen verantwoordelijkheden voor de verkeersveiligheid in het spoorvervoer en de binnenvaart. Om de verkeersveiligheid te vergroten wil de Regio inzetten op Kosteneffectieve Maatregelen (KEM), essentiële herkenbaarheidsmaatregelen (EHK) alsmede op integrale aanpak van gedragsbeïnvloeding.

#### Fietsverkeer

In Twente neemt het fietsgebruik geleidelijk af en de Regio wil deze daling afremmen en zelfs weer laten stijgen, de doelstelling is om in 2011 hetzelfde fietsgebruik te hebben als in 1995. Om het fietsen aantrekkelijk te laten blijven moeten de missende schakels of schakels van onvoldoende kwaliteit in het fietsnetwerk worden aangepakt. Daarnaast wil de Regio inzetten op een fietssnelweg van Nijverdal naar Gronau, welke loopt via de kernen van de netwerksteden.

#### Twente Mobiel

In september 2004 is Regio Twente samen met alle Twentse wegbeheerders gestart met het project Twente Mobiel. Hoofddoel is een betere benutting van het beschikbare (hoofd-)wegennet in Twente tot 2010. In fase 1 is een basis gelegd voor een samenwerking tussen alle wegbeheerders, fase 2 heeft geresulteerd in een 33-tal projecten met een investeringsvolume van meer dan €25 miljoen. In fase 3 zullen de betrokken projecten worden uitgevoerd.

#### 3.1.4 Beleid van de Netwerkstad

Sinds de aanwijzing van de gemeenten Almelo, Borne, Hengelo en Enschede in de Vijfde Nota tot stedelijk netwerk werken deze gemeenten op basis van een charter samen in de Netwerkstad Twente. Naast deze vier gemeenten nemen de Regio Twente en de provincie Overijssel in deze samenwerking deel. In het kader van deze samenwerking is een Strategische Visie opgesteld. In deze visie wordt ingegaan op de ontwikkeling en de samenwerking op basis van de pijlers Ruimtelijk fysiek, Economisch en Sociaal.

Om de samenwerking te concretiseren zijn diverse Netwerkstadprojecten aangewezen. Deze projecten geven uitdrukking aan de ambitie van een krachtige ruimtelijke ontwikkeling van de kernen van de Netwerkstad Twente. Het project Hart van Zuid behoort tot één van deze projecten. Ook het project Agglolijn is als boegbeeld aangewezen.

In het kader van ruimtelijk functionele ontwikkeling van de netwerkstad Twente is een Ruimtelijke Oriëntatie 2030 opgesteld. Deze Oriëntatie genaamd 'De Netwerkstad Twente op koers' bevat de leidende principes voor de ruimtelijke ontwikkeling van de netwerkstad. Voor de verstedelijking is aangegeven dat de Agglolijn de ruggengraat vormt waaraan het zwaartepunt van de verstedelijking moet plaatsvinden. De drie centra in de steden vormen hierin een belangrijke schakel. Naast de drie hoofdstations waarin het station Hengelo het Centraal Station Twente vormt, zal rond bestaande en nieuwe voorstadhalten verdere verstedelijking plaatsvinden. Deze ontwikkeling is er op gericht dat met name functieveranderingen in het bestaand stedelijk gebied samengaan met meervoudig ruimtegebruik. Een groot deel van de behoefte tot 2030 zal in bestaand stedelijk gebied worden opgevangen.

### 3.1.5 Gemeentelijk beleid

#### I. Structuurvisie Hengelo 2030

De structuurvisie Hengelo 2030 is door de gemeenteraad op 3 juli 2007 vastgesteld en bevat de visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Hengelo voor de lange termijn. In de structuurvisie wordt op basis van een beschrijving van de kernkwaliteiten, de historie, de huidige koers de maatschappelijke tendensen, en de ambities een samenhangende en integrale uitwerking van een nieuwe koers voor Hengelo naar 2030 neergezet. De keuzes die daarbij zijn gemaakt zijn het inzetten op de sterke punten van de stad en te gaan van groei naar kwaliteit. Deze nieuwe koers brengt een vijftal kernopgaven met zich mee en om de kernopgaven uit te voeren is in de structuurvisie een aantal kernprojecten geformuleerd:

1. Versterking van de economische structuur  
De tendensen die op Hengelo af komen brengen kansen met zich mee voor de ontwikkeling van de economie. De komende jaren ontwikkelt de economie zich naar een kennis en diensteneconomie, met werkgelegenheid op alle niveaus. Het faciliteren van een netwerkeconomie is daarbij voor de komende jaren een kernopgave. In het zuidelijke stadsdeel ontstaat ruimte om aan de nieuwe netwerkeconomie een toplocatie te bieden.
2. Een binnenstad voor ontmoetingen  
De binnenstad moet aansprekend zijn en een duidelijke identiteit hebben. Hengelo wil een stadscentrum voor ontmoetingen realiseren, gecentreerd rond de belangrijkste pleinen bij het Centraal Station Twente als economisch ontmoetingspunt, de markt, als middelpunt van het kernwinkelapparaat, en het bestuurscentrum op het Burgemeester Jansenplein.
3. De sociale opgave  
Speerpunt is de sociale samenhang en kwaliteit te behouden en te versterken, zodat iedere burger op een volwaardige manier kan deelnemen aan de samenleving. Van belang is dat de wijken van Hengelo vitaal en toekomstbestendig worden.
4. Het landschap de stad in  
Stad en landschap moeten met elkaar worden verweven. De relatie met het landschap moet in de stad weer voelbaar worden gemaakt en de stadsranden moeten op een duurzame en kwalitatief hoogwaardige manier worden afgerond.

5. Ruimtelijke kwaliteit  
Hengelo is ruimtelijk volop in ontwikkeling. Dat biedt kansen om op allerlei plekken de ruimtelijke kwaliteit te gericht te versterken, vooral op die plaatsen waar kansen zijn om de herkenbaarheid en herbergzaamheid van de stad te vergroten.

#### II. Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP)

##### Verkeersstructuur autoverkeer

In het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) zijn de hoofdnetwerken voor fiets, openbaar vervoer en auto vastgelegd. Het doel is een situatie te creëren waarbij de drie vervoerswijzen een volwaardige wijze met elkaar functioneren en elkaar aanvullen, om zo ook in de toekomst de bereikbaarheid van veiligheid te waarborgen en zelfs te verbeteren. Voor de verkeersstructuur voor het autoverkeer zijn in het GVVP de volgende onderdelen vastgelegd:

- Doserende van de verkeersstromen die van buiten de stad naar binnen de wijk gaan; niet meer verkeer toelaten dan in het gebied binnen de wijk verwerkt kan worden. Dit is mede noodzakelijk voor een vlotte doorstroom van de bussen, zodat er van HOV (hoogwaardig openbaar vervoer) gesproken kan worden.
- Invoering van een tangentsysteem waardoor onder andere de centrumring oost en de Breemarsweg worden ontlast. De Oosttangent wordt gerealiseerd met de Verlengde Laan van Driene (in de periode 2010-2015), een tunnel in de Kuipersdijk onder het spoor en een mogelijke doortrekking van de Kuipersdijk via het tracé van de huidige Akzo-spoorlijn naar de Diamantstraat. De Westtangent is de huidige route Europalaan, Bornsestraat, Weideweg, Geerdinksweg, Oelerweg en Haaksbergerstraat.
- Categorisering van wegen volgens het Duurzaam Veilig principe, zie ook het Verkeersveiligheidsplan Duurzaam Veilig (2001).

##### Openbaar vervoer

De gemeente Hengelo wil het gebruik van het openbaar vervoer stimuleren, met name op de doorstroommassen. Zo wordt op regionaal niveau een reëel alternatief voor de auto geboden. Twee doorstroommassen voor het hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) zijn gereed. Thans worden de voorbereidingen getroffen voor de aanleg van de doorstroomas richting Enschede. Op kruispunten met het overige verkeer krijgt het hoogwaardig openbaar vervoer prioriteit in de verkeersafwikkeling ten opzichte van de overige verkeersdeelnemers. Het dagelijks bestuur van Regio Twente is verantwoordelijk voor het openbaar vervoer per bus in de regio. Regio Twente maakt het beleid en stelt concessie/contractvoorwaarden op die de vervoerder moeten prikkelen om een zo goed mogelijk vervoersproduct te leveren (Zie regionaal beleid). De vervoerder zorgt voor de uitvoering.

#### Vervoersknooppunten

Centrumontwikkelingen vinden plaats bij bestaande en mogelijk nieuwe knooppunten van openbaar vervoer onderling en met de hoofdwegen. Binnen de invloedsgebieden van de vervoersknooppunten is sprake van een verdere verdichting door intensivering, herstructurering en stedelijke vernieuwing. In het GVVP zijn vijf knooppunten van openbaar vervoer genoemd die kunnen worden ontwikkeld waaronder het Centraal station Hengelo.

#### Fietsverkeer

Het bevorderen van het fietsgebruik heeft een hoge prioriteit binnen het gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid. In de beleidsnota Fietsen (1993) staat het gemeentelijk fietsbeleid nader omschreven. Concrete verbeteringsmaatregelen zijn opgenomen in de "Uitvoeringsnota Fietsen 2003-2006". Deze nota bevat een breed pakket van concrete maatregelen met als doel het fietsklimaat in Hengelo te verbeteren. Speerpunten hierin zijn: het verbeteren van de belangrijkste fietsroutes naar het centrum van de stad (stadsfietsroutes), het fietsvriendelijker maken van verkeersregelinstanties, verbetering van het fietsparkeren.

De Uitvoeringsnota Fietsen 2003-2006 (2003) geeft de realisatie aan van de stadsfietsroutes Wilderinkshoek en Twentekanaal met als maatregelen:

- op de Lansinkesweg en de Julianalaan fietsvoorzieningen (in kader ontsluiting ROC);
- inrichting Emmaweg als fietsstraat en afsluiting verbinding Willemstraat-Emmaweg voor autoverkeer;
- inrichting Industriestraat als fietsstraat (in kader ontsluiting ROC).

De Laan Hart van Zuid is in de Uitvoeringsnota fietsen opgenomen als gewenste nieuwe schakel in het hoofdfietsnetwerk.

#### Parkeren

Op dit moment is de nieuwe Nota Autoparkeren 2007-2011 in procedure gebracht. Naar verwachting zal de nieuwe nota medio 2008 door de raad worden vastgesteld. Voor het plangebied is bepaald dat een nieuwe parkeergarage wordt gerealiseerd bij het geplande World Trade Centre achter het station.

#### Verkeersveiligheid

In de nota Verblijfsgebieden (1989) werd reeds uitgegaan van een tweedeling van de openbare ruimte; verkeersruimten en verblijfsgebieden. De verkeersruimte wordt gevormd door de hoofdwegenstructuur als wijk- en centrumring. Alle overige wegen vallen onder de verblijfsgebieden. In deze gebieden dienen maatregelen genomen te worden om sluipverkeer tegen te gaan, eventueel aangevuld met snelheidsverlagende maatregelen.

Op het gebied van verkeersveiligheid conformeert de gemeente Hengelo zich aan de afspraken die de gezamenlijke wegbeheerders in 1997 hebben gemaakt, welke zijn vastgelegd in het "Startprogramma Duurzaam Veilig". In de gemeentelijke nota Duurzaam Veilig (2001) zijn de maatregelen vertaald naar de Hengelose situatie.

Fase I van deze nota wordt gekenmerkt door het realiseren van een duurzaam veilig wegennet en is zo goed als afgerond. Verder is de aanpak van VerkeersOngevallen Concentraties (VOC) een belangrijk middel in de strijd tegen de verkeersonveiligheid. Verkeersongevalpunten in de stad worden bij deze aanpak onderzocht en aangepakt. Jaarlijks worden de VOC's geactualiseerd.

In Fase II zijn verkeerseducatie en gedragsbeïnvloeding terugkerende onderwerpen. De verkeerseducatieprogramma's die in de regio en in Hengelo worden uitgevoerd, staan beschreven in het rapport "RUP gedragsbeïnvloeding: op weg naar een permanente verkeerseducatie in Zuid-Twente (periode 2004-2006)". De programma's zijn onderverdeeld naar de verschillende doelgroepen en leeftijdscategorieën en worden jaarlijks opnieuw vastgesteld.

Een belangrijke bijdrage in de uitvoering van verkeersveiligheidcampagnes wordt in Hengelo al jaren achtereen geleverd door de vrijwilligers van VVN. In hun werkplan worden jaarlijks activiteiten en projecten beschreven die de afdeling Hengelo wil initiëren en uitvoeren. De nadruk van de projecten is gericht op educatie en gedragsbeïnvloeding.

Omdat verkeersveiligheid duurzaam dient te zijn, vereist het een integrale benadering. Andere beleidsterreinen zoals ruimtelijke ordening, mobiliteit, infrastructuur, voorlichting, onderwijs en welzijn beïnvloeden de verkeersveiligheid.

#### III. Nota Economisch beleid

In de nota "Economisch beleid" worden op basis van een analyse van de economische positie van Hengelo strategische keuzen gemaakt met betrekking tot beleidsaccenten, speerpuntsectoren en ontwikkelingsrichtingen. Keuzen die moeten leiden tot een vitale en duurzame lokale economie en als uitvloeisel daarvan tot een breed aanbod van werk.

Daartoe wordt ingezet op een aantal strategische speerpunten:

- Hengelo kiest voor een krachtige economische ontwikkeling en werkgelegenheidsgroei. In de periode 2000 - 2010 zal het aantal arbeidsplaatsen met 10 procent groeien en zullen 500 kleine en middelgrote bedrijven worden toegevoegd;

- Hengelo streeft naar verankering en vernieuwing van de industriële sector in een hoogwaardige en goed ontsloten bedrijfsomgeving. Ook voor de toekomst koestert Hengelo de industrie als belangrijke pijler van de economie;
- Naast een gezonde, technologisch hoogwaardige industrie met een minimaal gelijkblijvend aantal arbeidsplaatsen wenst Hengelo haar economische basis te verbreden door versterking van de speerpuntsectoren zakelijke dienstverlening, (detail)handel, gezondheidszorg en toerisme;
- Hengelo kiest voor participatie in de strategische economische beleidsvorming en -uitvoering door bedrijven, instellingen én overheden en zal daartoe een open communicatie aangaan met deze partijen;
- Hengelo streeft naar een gevarieerd aanbod van bestaande en nieuwe bedrijvenlocaties, vanuit het vertrekpunt dat bestaande ruimte voor bedrijvigheid behouden blijft en indien noodzakelijk wordt vernieuwd voordat nieuwe terreinen worden ontwikkeld. Zowel op bestaande als nieuwe terreinen wordt intensief ruimtegebruik gestimuleerd.

De beleidskeuzes en acties die in de Nota genoemd zijn, vormen een basis voor de bijdrage vanuit de (ruimtelijk)-economische invalshoek aan de totstandkoming van integrale visies zoals "Strategische Visie Hengelo 2030" en "Strategische Visie Netwerkstad Twente".

#### IV. De nota Wonen

Deze nota behandelt de rol en taakopvatting van de gemeente, de beleidsvoornemens van de gemeente en de daaruit voortvloeiende acties. Hierbij is onderscheid gemaakt in vijf verschillende thema's, te weten:

- Kwantiteit van het wonen;
- Kwaliteit van het wonen;
- Betaalbaarheid van huren en kopen;
- Beschikbaarheid van wonen;
- Aandacht voor kwetsbare groepen.

Per thema zijn de beleidsopgaven benoemd. Belangrijke uitgangspunten bij deze thema's zijn:

- voorzien in alle woonmilieus en voldoende keuzemogelijkheden voor de woonconsument;
- op buurtniveau gedifferentieerd aanbod voor alle doelgroepen;
- doelstelling is dat elke buurt tenminste voor 20% uit sociale huurwoningen zal moeten bestaan. In beginsel is deze 20% uitgangspunt per project ook wanneer de gemeente geen grondeigenaar is.

Voor de uitvoering van het beleid is de "Uitvoeringsagenda Wonen 2004-2007" opgesteld. De uitvoeringsagenda maakt deel uit van dit beleidsdocument en vormt de input binnen de nieuwe werkwijze van een beleids- en programmabegroting, waarmee in de begroting van 2003 is gestart. Voor uitgebreide cijfermatige en inhoudelijke achtergrond informatie is het document "Bouwstenen voor beleid" opgesteld.

#### V. Het gemeentelijk groenplan

In het Gemeentelijk Groenplan Hengelo 2002-2005 is een groenruimtelijke totaalstructuur voor de stad en stadsrand ontwikkeld. Deze hoofd groenstructuur, die op een bijgevoegde kaart staat aangegeven, bestaat uit een samenhangend netwerk van stadsrandzones, groene wiggen, groene eilanden, lanen, groene stapstenen alsmede beken en spoorlijnen met begeleidend groen. Deze groenstructuur op stads(rand)niveau vormt met het hoofdgroen in de wijken het duurzame groen in en rond de stad Hengelo.

#### Parken

Parken vormen een onmisbaar element in een goede leefomgeving. Waar parken, plantsoenen en perken in het verleden voornamelijk een ruimtelijke (visueel-esthetische) functie hadden, is de gebruikersfunctie tegenwoordig voornamelijk als belevingsvorm. De welvaartsinspanning, vraagt om welzijnsontspanning om het evenwicht in het welbevinden te herstellen. Parken zijn ontmoetingsplekken en bij uitstek groenvoorzieningen waar ruimte is om dit te realiseren. Op dit moment zijn parken in het plangebied geen gebruikelijke verschijning. De omgeving van het Wapen van Hengelo, de Berflobeek en de Omloopleiding maken onderdeel uit van het plangebied. In potentie kunnen deze gebiedjes uitgroeien tot volwaardige parken.

#### Plantsoenen

Naast een visueel-esthetische functie, zoals mooie bloemen als belevingsvorm, voorzien plantsoenen ook in geleiding, geleiding en afscherming. Perken geven hieraan een zeer cultureel weergave. Gezien de tijdsgeest is een cultuur-historische functie voor perken een toekomstige ontwikkeling welke beschermd moet gaan worden. Met name rondom ons industrieel erfgoed is dit van groot belang. Hedentendaage wordt aan plantsoen meer natuurlijke en recreatieve functies toegekend, zoals leef- en vertoeplek, biotoop of habitat. Hieraan zijn taken gekoppeld als leefbaarheid, leefklimaat, beschutting, slaap en/of rustplek of eet- en foerageerplek.



### Speelplekken

De verdeling van de speelplekken is bij het ontwikkelen van de wijk bepaald met behulp van de Nota speelgelegenheden uit 1979. De inrichting is in de jaren 2002-2003 getoetst aan de eisen van veiligheid volgens uit het Besluit Veiligheid van Attractie- en Speeltoestellen.

De speelvoorzieningen voor de verschillende leeftijdsgroepen worden getoetst aan de Nota Spelen 2003. In het bijzonder voorzieningen voor de jeugd van 12 jaar en ouder zullen meer aandacht krijgen op daarvoor geschikte plekken. Het spelen is meestal onderdeel van of gekoppeld aan een plek in de groene ruimte. Soms zijn het op zichzelf staande plekken in woon- of verblijfgebieden. De voorzieningen voor kleine kinderen zijn onderdeel van de groenstructuur of groene eilandjes in of tussen de woninggebieden. De verkeersveilige ligging en bereikbaarheid zijn daarbij van groot belang. De voorzieningen voor de oudere kinderen zijn meegenomen bij de inrichting van de groenstructuur. Dit zijn vooral voorzieningen voor de jeugd van 8 tot 12, 12 tot 16 en ouder. Het zijn ruimtevragende voorzieningen zoals trapvelden volleybalveldjes en basketbalvoorzieningen.

Ontmoetingsplekken voor de jeugd kunnen als concentratieplekken in deze groenstructuur worden gesitueerd. Nabij het ROC moet speciale aandacht worden besteed aan voorzieningen voor de schooljeugd, zoals zitgelegenheid, muurtjes en overkappingen. Ook sportbeoefening in de vorm van tafeltennis, basketbal e.d. zijn onderdeel van die schoolomgeving.

In de groenstructuur kunnen ook sport en spelvoorzieningen worden opgenomen voor de oudere bewoners van de wijk. Te denken is hierbij aan jeu de boules banen, dam en/of schaakpleintjes en zit- en ontmoetingsplekken.

Het plangebied ligt in de directe omgeving van de binnenstad en er is een vrij goed aanbod van voorzieningen (zie ook hoofdstuk 2.3.3). Door de ruimere interpretatie mogelijkheden van het bestemmingsplan wordt het in de toekomst makkelijker om in te spelen op gewijzigde demografische ontwikkelingen.

In de nabijheid van het plangebied spelen de basisscholen met hun schoolpleinen een belangrijke rol. Door de weinig beschikbare openbare ruimte kunnen voorzieningen alleen op de pleinen worden gerealiseerd. De schoolpleinen hebben doordat ze ook na schooltijd toegankelijk zijn een belangrijke rol voor kinderen uit de buurt. Omdat bij de herinrichting ook rekening wordt gehouden met de oudere jeugd kunnen ze ook bijdragen om het aanbod van voorzieningen voor die doelgroep te vergroten.

### VI. De nota Grondbeleid

Grondbeleid geeft aan op welke wijze instrumenten worden ingezet om de doelstellingen op het ruimtelijke orderings-, volkshuisvestings- en economische beleid te realiseren. De gemeente Hengelo kiest voor een actief grondbeleid, waarbij zij gronden verwerft, bouwrijp maakt en uitgeeft voor verschillende functies.

Randvoorwaarden voor de verwerving van gronden en daarbij behorende risico's zijn o.a.:

1. De verwerving moet passen binnen een inhoudelijk beleidsdoel van de gemeente;
2. Het gebied moet naar verwachting binnen 10 tot 15 jaar in ontwikkeling zijn genomen;
3. De economische uitvoerbaarheid dient vóór de aankoop te worden aangetoond;
4. Het college wordt gemachtigd om jaarlijks strategische aankopen te realiseren van maximaal € 10 mln, zonder daarbij toestemming van de raad nodig te hebben.

### VII. Waterhuishoudingsplan(nen)

Bij alle nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in Nederland is sinds 1 november 2003 de Watertoets verplicht. Hiermee wordt beoogd het voor ons land belangrijke waterbeheer een volwaardige plaats in de planvorming te geven. Leidende principes voor water zijn de reeksen 'vasthouden, bergen, afvoeren' en 'schoonhouden, scheiden, zuiveren'.

Tevens is het zichtbaar maken van het watersysteem van belang, zodat mensen het begrijpen en er beter mee omgaan en het leren waarderen. Deze principes zijn in lijn met de "Vierde Nota Waterhuishouding" van het Rijk, het "Waterbeheerplan" van het waterschap Regge en Dinkel, het Gemeentelijke Riolerings Plan (GRP) en het gemeentelijk waterplan. Deze beleidsplannen vormen het kader voor de waterhuishouding voor Hart van Zuid.

Ten aanzien van de waterhuishoudkundige uitgangspunten zijn de volgende beleidsplannen van belang:

- het gemeentelijk rioleringsplan 2000-2007:  
Hierin wordt het duurzaam integraal waterbeheer beschreven incl. aangegeven welke investeringen gedurende deze periode noodzakelijk zijn in het kader van een duurzame riolering;

- de nota 'Beken in Hengelo anders bekeken':  
Uitgangspunt voor deze nota is het weer zichtbaar maken (bovengronds) van waterlopen in de openbare ruimte. Hengelo is een stad van beken. Dit gegeven moet in de stad weer zichtbaar gemaakt worden;
- het gemeentelijk waterplan:  
De gemeente Hengelo en het Waterschap zijn al jaren actief op het gebied van duurzaam waterbeheer. Voorbeelden daarvan zijn grote ondergrondse rioolopvangbakken die rioolwater vasthouden zodat het niet meer op de beken wordt geloosd. Doel van het Waterplan is de beken weer zichtbaar en leefbaar te maken. Tevens is het doel overtollig grondwater op te pompen en her te gebruiken en daarmee grondwateroverlast op te lossen in bepaalde wijken.

#### VIII. Visiedocument "Naar één gezonde lijn in Hengelo"

Het visiedocument "Naar één gezonde lijn in Hengelo" is met betrokkenen in de gezondheidszorg opgesteld naar aanleiding van de probleemstelling dat bij een ongewijzigde koers er in de nabije toekomst sprake is van voorkombare gezondheidslasten en een tekort aan zorgcapaciteit in de eerstelijns gezondheidszorg in Hengelose wijken. De volgende factoren spelen op korte termijn een rol:

Groei van de totale zorgvraag van burgers, o.a. door vergrijzing en extramuralisering;

- Onbalans in spreiding eerstelijns voorzieningen in Hengelo;
- Beperkte zorgcapaciteit;
- Toenemend belang van Preventie en versterking keten 0e-1e-2e-3e lijnszorg voor voorkombare gezondheidslasten;
- Verwachte invoering WMO.

De doelstelling is het waarborgen van een toegankelijk, laagdrempelig, nabij (wijkgericht) en samenhangend kwalitatief goed aanbod van ketenzorg waarbij zorgverleners samenwerken ten behoeve van Hengelose burgers en met name van kwetsbare burgers. (tekst mede gebaseerd op stadsvisie Hengelo 2010).

Voor het bereiken van het Hengelose streven naar één gezonde lijn is onderstaand kernprogramma opgesteld:

1. Samenwerkingsverbanden nieuwe stijl in de wijk variërend van virtueel tot virtueel-fysiek, startend met een pilot in Hart van Zuid;
2. Actief Platform één gezonde lijn;
3. Combinatie 0e, 1e, 2e lijn en versterking keten; zorg in principe dicht bij (t)huis, juiste zorg op juiste plek!;
4. Woonzorgzones ontwikkelen;
5. Innovatie zorg en technologie (IZIT) benutten voor één gezonde lijn.

De vervolgstappen die zijn geformuleerd, zijn:

1. Inventarisatie veranderingskansen en bedreigingen (realisatie 2005);
2. Doelen en middelen bepalen;
3. Prioriteiten vaststellen (realisatie 2005);
4. Werkprogramma opstellen en uitvoeren (start realisatie 2005);
5. Evalueren en bijstellen (realisatie 2005).

#### Nota 'De Sociale Verbouwing: visie op de sociale infrastructuur Berflo Es'

Naast de opgave voor de stedelijke herstructurering in de Berflo Es, worden ook Hart van Zuid, de Zuidelijke Spoorzone, het FBK stadion en het Olympiaplein ontwikkeld. Deze ingrepen zullen in de periode tot 2015 een toename van de wijkbevolking tot gevolg hebben. Meer bewoners betekent een grotere vraag naar voorzieningen. Dit stelt eisen aan de sociale infrastructuur op wijkniveau. De opgave is echter niet alleen kwantitatief van aard. Ook kwalitatief zal de voorzieningenbehoefte veranderen. Afgaande op het woningbouwprogramma zullen zich nieuwe groepen in de wijk vestigen, die hun eigen wensen zullen hebben met betrekking tot de sociale infrastructuur. De fysieke vernieuwing in de Berflo Es moet een sociale kwaliteitsimpuls tot gevolg hebben. Omdat gebouwd wordt voor bewoners zal alvorens de fysieke herstructurering plaatsvindt, moeten worden vastgesteld wat de gewenste sociale infrastructuur is. De nota 'De Sociale Verbouwing: visie op de sociale infrastructuur Berflo Es' biedt een visie op de toekomstige sociale infrastructuur van de Berflo Es.

Om zo goed mogelijk aan te sluiten bij de ruimtelijk-fysieke planvorming voor de herstructurering van de Berflo Es, ligt de nadruk in de voorliggende nota op die elementen van de sociale infrastructuur, die ruimtelijke consequenties hebben voor de herstructurering van de wijk. Het is vanuit sociaal oogpunt aan te bevelen goed te kijken naar fysieke overgang van de nieuwe woonbuurt Hart van Zuid en het herstructureringsgebied Berflo Es. Hierbij zal nadrukkelijk gezocht moeten worden naar evenwicht, samenhang en afstemming tussen beide projecten en plangebieden.

De drie thema's die in de Nota zijn uitgewerkt, zijn:

- onderwijs;
- multifunctionele wijkwelzijnsvoorzieningen;
- levensloopbestendig wonen.

Deze kennen een fysieke component en dienen daarom nader te worden onderzocht en uitgewerkt. Op onderdelen kan en mag de uitwerking van de drie thema's van elkaar verschillen, wel dient de onderlinge samenhang goed gewaarborgd te zijn. Van belang is dat op de thema's op korte termijn ruimtelijke claims worden gelegd, zodat er in de ruimtelijk fysieke planontwikkeling rekening kan worden gehouden met de komst van bijvoorbeeld een multifunctionele wijkwelzijnsvoorziening. Om deze concretere claims inzichtelijk te maken, wordt op korte termijn een plan van aanpak voor het vervolgproces ontwikkeld met inbegrip van een financiële paragraaf.

#### IX. Integraal Veiligheidsbeleid 2005 – 2008 " Samen werken aan een veiliger Hengelo"

In Hengelo staat veiligheid hoog op de agenda. Veiligheid is immers één van de basistaken van de lokale overheid. Het is zaak om ook bij de ruimtelijke ordening rekening te houden met mogelijkheden om de integrale veiligheid te verbeteren. Omdat veiligheid een belangrijk onderdeel uitmaakt van de wijkplannen, heeft het integraal veiligheidsbeleid het karakter van een zogenaamd paraplu-beleid. Het is een beleid op hoofdlijnen waarin wordt verwezen naar relevante beleidsdocumenten, en waar gemeentebrede speerpunten zijn opgenomen. Bij de wijkplannen zal door middel van maatwerk op wijkniveau aandacht zijn voor veiligheid.

Er zijn uiteindelijk drie onderwerpen gekozen die de komende beleidsperiode extra aandacht zouden moeten:

- Aanpak van veelplegers
- Aanpak van risicogebieden (Hierbij moet door middel van een projectmatige aanpak en publiek-private samenwerking de veiligheid in de meest onveilige wijken worden aangepakt. In Hengelo heeft de binnenstad in dit kader de bijzondere aandacht, waarbij projecten als Sociale veiligheid en Openbaar Vervoer, Winkelcriminaliteit, Veilig uitgaan en overlast actueel zijn)
- Jeugd en veiligheid

#### Algemene eisen aan bouwplan

Door een zorgvuldig ontwerp en beheer van de gebouwde omgeving kan de veiligheid worden verbeterd en kunnen gevoelens van overlast worden verminderd. Het Politiekeurmerk Veilig Wonen (PKVW) biedt hier een goed handvat voor en dient, waar mogelijk, dan ook te worden toegepast. Een bouwplan dient er op gericht te zijn om sociale en fysieke drempels op te werpen tussen dader en doelwit door ontwerp-maatregelen en een zorgvuldig beheer van woningen, woongebouwen en woonomgeving. Een gebied dient voor de gebruiker helder en duidelijk te worden ingericht. Zo moet er onder

meer aandacht besteed worden aan zichtlijnen en verlichting. Op basis hiervan dient rekening te worden gehouden met de vormgeving van binnenterreinen, achterpaden, doorgaande wegen, parkeervoorzieningen voor de diverse vervoersmiddelen, straatmeubilair en speelvoorzieningen en zorgvuldig worden ingepast. Ten slotte moet altijd rekening worden gehouden met de bereikbaarheid voor de hulpdiensten.

#### Keurmerk Veilig Wonen

Het keurmerk is een belangrijk instrument wat bij toepassing het woninginbrakencijfer structureel kan verlagen. Daarom zal bij alle nota's van uitgangspunten, zoals bij Hart van Zuid, het keurmerk als harde eis worden opgenomen. Vanwege de grotere rol die de gemeente dient te spelen bij de toepassing van het PKVW zullen er in deze beleidsperiode concrete inspanningen moeten worden geleverd om het keurmerk een goed verankerde plaats te geven binnen de gemeente. Het streven is om in 2007 het keurmerk te hebben geïmplementeerd.

#### Raakvlakken met andere (veiligheids)beleidsvelden

De toepassing van het keurmerk veilig wonen heeft raakvlakken met het woonbeleid en speelt een belangrijke rol in de ontwerpfase van nieuw te bouwen woonwijken. Een ander punt waar het PKVW een raakvlak mee heeft is het onderwerp Veiligheid en gebouwen, de veiligheidstoets van platte daken, gas- en elektrische installaties in woonhuizen en dergelijke.

#### X. Duurzaam bouwen

##### Duurzaamheid

Duurzaamheid is een breed begrip en moet gezien worden als een integraal product van diverse specialisaties (behoud landschappelijke/groen-kwaliteit, duurzaam stedenbouwkundig ontwerp, verkeersprincipes, etc.). Het Plan van Aanpak Duurzaam Bouwen voor Hengelo (raad 16 december 1997) heeft de basis gelegd om in nieuw te ontwikkelen gebieden een aanmerkelijke bijdrage aan duurzaam bouwen te leveren, zowel op woningniveau als op alle andere schaalniveaus. Hiermee is ook het kader gegeven om in bestaande gebieden duurzaamheid vorm te geven.

De uitgangspunten zijn:

- Energiezuinigheid (o.a. gebruik van restwarmte) en het gebruik van duurzame energie;
- Waterbesparing;
- Duurzaamheid van toegepaste bouwmaterialen in relatie met hun toepassing;
- Flexibiliteit in het gebruik van woningen;
- Binnenmilieu, comfort en gezondheid;
- Een integratie van bovenstaand punten.

De duurzame ontwikkeling is voor de gebouwde omgeving uitgewerkt in duurzaam bouwen en in duurzame energie en energie-efficiency.

#### Duurzame energie en energie-efficiency

Duurzame energie is energie die opgewekt wordt door de oneindige bronnen, zoals wind, water en zon. Het gebruik van biomassa valt ook onder de categorie duurzame energie. Energie-efficiency is het beter benutten van de fossiele brandstoffen en van restproducten zoals warmte uit rookgassen, waardoor vermindering van de CO<sub>2</sub>-emissie ontstaat.

Het uitgangspunt van de visie van de gemeente Hengelo voor toepassing van duurzame energie en energie-efficiency is de Trias Energetica, het stimuleren van de gebouwgebonden maatregelen en het Nationaal Pakket Duurzaam Bouwen. Het energiebeleid is dus gericht op prestatiegerichte energievisies waarin de gestelde ambitie is vertaald in concrete uitgangspunten.

#### Dubo-pakket Hengelo

Om duurzaam bouwen te stimuleren is voor burgers een programma van eisen voor de woningbouw opgesteld: het zogenaamde Dubo-pakket Hengelo. Het uitgangspunt is dat gebouwgebonden maatregelen gestimuleerd worden. Gebouwgebonden wil zeggen: die maatregelen die na de bouw niet of moeilijk te realiseren zijn. Bijvoorbeeld het aanbrengen van een extra dik isolatiepakket in de spouw. Het pakket is opgezet op basis van het Nationaal Pakket Duurzaam Bouwen Nieuwbouw en heeft het Convenant Duurzaam Bouwen Twente als onderligger.

Bij het ontwikkelen van plannen voor nieuwbouw of wijkreconstructie wordt in een vroeg stadium van de planontwikkeling een energievisie opgesteld, waarbij kansen en mogelijkheden worden geïnventariseerd voor een andere dan de conventionele energie-infrastructuur op basis van gas en elektra.





Ruimtelijke modellen

## 4 HET RUIMTELIJK MODEL

### 4.1 STEDENBOUWKUNDIGE STRUCTUUR

Binnen het plangebied is de ruimtelijke opzet zodanig dat geanticipeerd wordt op een ruimtelijke structuur op basis van de Verdiepingslag. Dit betekent dat bij de ruimtelijke opzet reeds rekening is gehouden met het feit dat gebieden binnen het plangebied die nu nog onderdeel uitmaken van het bedrijventerrein van Stork in de toekomst tot een nieuw, stedelijk lichaam zullen worden getransformeerd.

Belangrijke drager van de nieuwe ontwikkeling is de centrale ontsluitingsas (Laan Hart van Zuid), die niet alleen het plangebied ontsluit, maar ook een verbetering vormt voor ontsluiting van het Centraal Station van Twente. Binnen het plangebied verbindt een gedeelte van deze Laan de Breemarsweg met het Esrein. Reconstructie van het Esrein tussen de Laan Hart van Zuid en de Industriestraat en een verbetering van het kruispunt Loweg – Industriestraat zorgen ervoor dat in deze tijdelijke situatie het plangebied op een goede wijze in noord-zuid richting wordt ontsloten. Aan deze verbeterde ontsluiting dragen ook bij de reconstructie van de Industriestraat en de Lansinkesweg.

Binnen het plangebied ontstaan een aantal transformatie-gebieden, te weten:

- Lansinkveld, het gebied omsloten door Lansinkesweg, Industriestraat en W. de Clercqstraat
- Langeler Erve, het gebied omsloten door Laan HvZ, Esrein en woningen aan Langelermaatweg en Ottoweg.
- EMGA-terrein, het gebied omsloten door Laan HvZ, Esrein en woningen aan Loweg, Ottoweg.

Binnen het gebied Lansinkveld sluit de ruimtelijke structuur aan op de structuur van het industrieel erfgoed. De ontsluitingsstructuur van het gebied en de inrichting van de openbare ruimte evenals de inpassing van industrieel waardevolle gebouwen worden in dit plan ingepast.

De gebieden EMGA-terrein en Langeler Erve zullen hoofdzakelijk worden ingericht ten behoeve van woningbouw. Uitgangspunt hierbij is dat deze woonbebouwing qua structuur en bebouwingshoogte aansluit bij de woningbouw in aangrenzende wijken. De bebouwing langs de Laan Hart van Zuid krijgt een stedelijk karakter en uitstraling. Op 3 juli 2007 heeft de gemeenteraad ingestemd met de verplaatsing van het winkelcentrum Esrein naar het gebied gelegen aan de Laan Hart van Zuid en het Esrein. Het is de bedoeling om op termijn een nieuw winkelcentrum te realiseren met een maximum vvo van 5500 m<sup>2</sup>. Tevens is het de bedoeling om op het tegenover dit gebied liggende deel van Langeler Erve een gezondheidscentrum in combinatie met woningen te realiseren.

Uitgangspunt bij de planopzet is ook dat de groenstructuur en waterstructuur langs de Laan Hart van Zuid een verbindende schakel vormen tussen de groenblauwe verblijfsgebieden rond het Verenigingsgebouw en het gebied aan het Twentekanaal.

De bedrijventerreinen binnen het plangebied betreft hoofdzakelijk bestaande bedrijfsbebouwing die in het plan is ingepast.

#### 4.1.1 Ruimtelijk model Lansinkveld

De opzet van de ruimtelijke structuur is sterk gerelateerd aan hetgeen zich in de loop der jaren in het gebied heeft ontwikkeld. De wens een aantal fabrieksdelen te handhaven is daarvoor in sterke mate medebepalend geweest. Het gebied wordt ontsloten en deels omsloten door de Lansinkesweg, de Willem de Clercqstraat en de Industriestraat. De reconstructie van deze wegen is onderdeel van de planvorming voor het Lansinkveld. De ruimtelijke structuur van Lansinkveld, Langeler Erve en het Emga terrein is weergegeven op de afbeelding ruimtelijke modellen. De gebieden ROC, Hijsch/VMBO en Woon-Werkgebouw worden door haaks op elkaar staande fabrieksstraten van elkaar gescheiden. Het wordt een zeer compact intensief bebouwd gebied met een stedelijke allure. De centrale open plek met daaraan gekoppeld de brandweerkazerne zal in sterke mate beeldbepalend gaan worden voor de locatie, omringd als het wordt door de dominante bebouwing van het ROC, het Woon-Werkgebouw en het Hijschcomplex.



Het ROC is gesitueerd in de lengterichting van het terrein aan een open ruimte die een goed zicht biedt op de nieuwe school. De richting wordt bepaald door de overheersende richting van de bestaande gebouwen op deze plek. Het ROC is gehecht aan de voormalige gieterij van Stork. In het te handhaven Hijschgebouw komt een VMBO-school, een parkeergarage, kantoren, woningen, en krijgen commerciële-, cultuur- en leisurefuncties een plek. Door het gebied aan de zuidzijde te sluiten komt de brandweerkazerne als een vrijliggend volume op een plein terecht. Het plein wordt begrensd door de wanden van het Woon-Werkgebouw en de wand van het ROC. Op het plein is een vijver gesitueerd die als waterberging voor het gebied dient. Deze vijver is van alle zijden toegankelijk, men kan aan het water zitten en door de vorm van de vijver en de gevelwand van het Woon-Werkgebouw ontstaat een natuurlijke wandelroute tussen het station en het ROC. Tussen het plein en de Willem de Clercqstraat is een verbinding aangebracht waar de entree van het ROC en van het VMBO ligt.

Het Woon-Werkgebouw is een groot en expressief volume dat een stevige indruk zal maken. In de Industriestraat wordt door een stevige, hogere wand in de huidige rooilijn de al aanwezige stedelijkheid versterkt. De Industriestraat zal opnieuw worden ingericht, waarbij er meer ruimte wordt gecreëerd voor voetgangers en fietsers. Het Woon-Werkgebouw is een complexe opgave, waarvoor diverse ruimtelijke modellen zijn ontworpen. Ook modellen waarbij een meer gefaseerde invulling tot de mogelijkheden behoort. Alle modellen hebben echter gemeen dat gestreefd wordt naar de verbeelding van het nieuwe Hart van Zuid als een dynamisch gebied waar ook in het Lansinkveld een nieuw elan voelbaar zal zijn. Een grotere dichtheid en dynamiek passen bij dit streven. Een definitieve configuratie zal echter pas kunnen ontstaan als het Woon-Werkgebouw concreet wordt uitgewerkt.

#### **4.1.2 Ruimtelijk model Langelier Erve**

Het Stork terrein in het zuidelijk deel van Hengelo heeft een dubbel karakter. Aan de noordrand, tegen de binnenstad aan, is het zeer zichtbaar met een reeks monumentale gebouwen. Naar het zuiden toe wordt het echter onzichtbaar; een groot terrein dat zich schuilhoudt achter kleinschalige woon- en bedrijfsbebouwing. Het blootleggen van dit verborgen gebied en het onderdeel doen worden van de stad is een prachtige en uitdagende opgave: van een leeg midden naar Hart van Zuid. De opgave heeft veel kansen in zich: in de eerste plaats de kans voor verbinding en versterking van bestaande wijken: een nieuwe continuïteit. Tegelijkertijd is er de kans om een nieuwe verbinding van stadscentrum met de stadsrand te maken: en daarmee voor het gebied een nieuwe identiteit. Langelier Erve is een van de deelgebieden van Hart van Zuid, en zal als eerste woningbouwlocatie ontwikkeld worden. Langelier Erve moet niet alleen een verbinding aangaan met de bestaande omgeving, maar moet ook de overgang inzetten van een kleinschaliger bebouwing

in het zuidelijk deel van het gehele plangebied naar de meer stedelijke schaal van het noordelijk deel. In de nota van uitgangspunten voor Langelier Erve wordt voor de nieuwe woonbebouwing tuindorp 't Lansink als voorbeeld of inspiratie aangegeven. Naast deze karakteristieken zijn twee andere thema's bepalend geweest voor het ontwerp: de vormgeving van de overgang van een suburbane naar een stedelijke bebouwing, en tot slot de mogelijkheden van de bestaande bebouwing; het industrieel erfgoed. Deze middelen samen hebben geleid tot een plan waarin de continuïteit tussen de bestaande wijken en het nieuwe woongebied voorop staat.

In het ontwerp voor Langelier Erve wordt de ontmoeting van het ten noorden geprojecteerde stedelijke deel van Hart van Zuid met de bestaande kleinschalige bebouwing van de wijk Berflo Es op directe wijze met elkaar geconfronteerd door de ruimtelijke kenmerken van beide gebieden door te zetten in Langelier Erve. Ter plekke van de ontmoeting wordt een uitgerekte, pleinvormige ruimte gemaakt die als centrale groene ruimte een eigen identiteit aan Langelier Erve geeft. Continuïteit en identiteit zijn in een enkel gebaar verenigd. De bebouwing van Langelier Erve onderscheidt zich in twee delen. Laagbouw met grondgebonden woningen zet de schaal van Berflo Es door. Deze bebouwing begint in de zuidelijke punt van Langelier Erve langs de nieuwe Laan van Zuid, en zet zich dan door in de vorm van een aantal bouwblokken langs de Langeliermaatweg. Vanuit het noorden komen de grootschaliger appartementengebouwen opgerukt die samen een wand





vormen langs het noordelijk deel van de Laan van Zuid. Parkeergarages onder de appartementen en parkeerhoven in de binnenterreinen van de bouwblokken met eengezinswoningen zorgen ervoor dat de straten zelf zo min mogelijk belast worden door geparkeerde auto's. De aanwezigheid van auto's op de binnenterreinen maakt het mogelijk een aantal straten autovrij te houden.

In het noordoostelijk deel van Langelier Erve (fase 1) wordt een tweetal voormalige fabriekscomplexen gehandhaafd. Samen vormen zij een karakteristiek ensemble dat de historie van het gebied blijvend zichtbaar maakt. De Weverij Insulinde wordt gerenoveerd tot een complex met werk- en woonruimtes. In een deel van de Pijpenbuigerij wordt een appartementencomplex gemaakt en een parkeergarage. De twee gebouwen vormen samen een haak waar in de binnenhoek een bijzondere, openbare ruimte gemaakt met daarin opgenomen speelvoorzieningen voor Langelier Erve.

Ten zuiden van dit gebied (fase 1) is langs de Laan Hart van Zuid een nieuw gezondheidscentrum geprojecteerd. In het gezondheidscentrum zullen diverse medische en daaraan verwante functies worden ondergebracht. Tevens mogen gezondheidsgerelateerde detailhandelsactiviteiten welke als specialistisch kunnen worden gekwalificeerd zich in het gezondheidscentrum vestigen.

#### **4.1.3 Ruimtelijk visie op EMGA-terrein**

Op deze locatie wordt een uitbreiding van het winkelcentrum Esrein gerealiseerd. De uitbreiding van winkelruimte mag maximaal 5500 m2 bedragen.

De invulling van het overige deel van het EMGA terrein ten zuiden van het Esrein wordt in principe gebaseerd op dezelfde uitgangspunten als het plan voor Langelier Erve. De concrete uitwerking is nog niet bekend. Daarom is in dit bestemmingsplan een bestemming opgenomen die nog nader uitgewerkt dient te worden.

## **4.2 NIEUWE RUIMTELIJKE EN FUNCTIONELE STRUCTUUR**

In onderstaande paragrafen worden de verschillende structuren en functies aangeduid die in het plan Hart van Zuid ontwikkeld en beoogd worden.

### **4.2.1 Wonen**

#### **Differentiatie**

Er zullen in Hart van Zuid nieuwe woonmilieus voor diverse doelgroepen worden ontwikkeld. Uitgangspunt is het realiseren van een levensloopbestendig aanbod waardoor een duurzame ontwikkeling wordt gerealiseerd. Er worden woningen ontwikkeld en gebouwd die er voor zorgen dat bewoners die willen doorstromen naar betere en duurdere woningen, dat ook kunnen doen.

- In Hart van Zuid wordt gestreefd naar een gedifferentieerd aanbod van woningen, zowel naar woningtype als naar prijsklasse. Daarbij gaat het om sociale woningbouw, koop- en huurwoningen.
- Daarbij komen in Hart van Zuid een meer stedelijk milieu in het noordelijk plandeel (nabij het centrum) en een meer groenstedelijk woonmilieu in het zuidelijk plangebied.
- In Hart van Zuid wordt in het kader van een gedifferentieerd aanbod ook gestreefd naar het realiseren van zorgwoningen.
- In het plangebied Hart van Zuid zal 20% van de woningvoorraad worden uitgevoerd als sociale woningbouw. Daarbij wordt gestreefd naar een gespreid aanbod binnen het totale gebied Hart van Zuid. Ook buiten het thans voorliggende plangebied zal 20% van de woningen bestaan uit sociale sectorwoningen.

#### **Doelgroepen en woningtype**

Er zijn verschillende werkwijzen mogelijk om de doelgroepen voor een toekomstige ontwikkeling te bepalen.

Voor Hart van Zuid is gekozen voor het werken met het Mentality model van Motivaction. Dit onderzoeksmodel maakt het mogelijk om consumenten te segmenteren aan de hand van hun waardenoriëntatie oftewel levensinstelling. In een complexe en veranderlijke samenleving biedt het model een bruikbare aanvulling voor traditionele segmentaties op basis van socio-demografische gegevens (inkomen, leeftijd, gezinssamenstelling etc.).

- De doelstelling van een gevarieerde bevolkingssamenstelling geldt voor de gemeente allereerst op wijkniveau van de Berflo Es; voor Hart van Zuid betekent dit vooral een accent op jongere huishoudens; meer inkomens vanaf modaal en wonen voor 55+.

- Deze doelgroep is vooral georiënteerd op een stedelijk woonmilieu dat in het plangebied Hart van Zuid wordt voorgestaan en dat door zijn ligging nabij het centrum daarvoor uitermate geschikt is.

#### Aantallen grondgebonden/gestapeld en omvang woningen Langeler Erve

	Aantal ggb woningen	Aantal Appartem.	Woon- werk	Totaal
	101	189	7	<b>297</b>

#### Aantallen grondgebonden/gestapeld en omvang woningen EMGA-terrein

	Aantal gbb woningen	Aantal Appartem.	Woon- werk	Totaal
	ntb	ntb	0	<b>250</b>

#### Aantallen grondgebonden/gestapeld en omvang woningen Lansinkveld

	Aantal gbb woningen	Aantal Appartem.	Woon- werk	Totaal
	0	200	0	<b>200</b>

#### 4.2.2 Werken in Hart van Zuid

De steden vormen de motor voor de regionale werkgelegenheid. Nu de werkgelegenheid in de 'maakindustrie' onder druk staat oriënteert Hengelo zich op nieuwe werkgelegenheid gebaseerd op kennisintensieve en innovatieve bedrijven en diensten.

Daarbij wordt voortgeborduurd op de in het gebied reeds aanwezige kansrijke sectoren en bedrijven. Om deze reden wordt vooralsnog een groot deel van het terrein van Stork waarin vitale en kansrijke bedrijven gevestigd zijn gehandhaafd. Ook de bedrijven ten noorden van de Lansinkesweg worden om deze reden ingepast in de huidige planopzet. Het Masterplan Hart van Zuid en de Verdiepingsslag voorzien op termijn in een verdere ontwikkeling waarbij andere functies op delen van het nu nog tot bedrijventerrein bestemd gebied zullen worden getransformeerd tot andere functies. Het betreft met name het gebied

ten oosten van de toekomstige centrale ontsluitingsas, de laan Hart van Zuid, dat zal worden aangewend voor andere stedelijke (woon) functies. In de plangebieden die thans reeds voor transformatie worden aangewend, wordt met name in het plangebied Lansinkveld uitgegaan van een omvangrijk kantoorprogramma, dat mede noodzakelijk is vanuit milieutechnische overwegingen.

Het gebied Langeler Erve is in de nieuwe opzet hoofdzakelijk bestemd tot woongebied. Werken en bedrijvigheid is daarmee in dit plangebied beperkt tot die functies welke vanuit een regulier woonhuis uitgeoefend kunnen worden en daarmee ondergeschikt zijn aan de woonfunctie. Gedacht kan worden aan de zogenoemde vrije beroepen. Tevens kunnen mogelijkheden voor woon-werkcombinaties geboden worden, bijvoorbeeld in de vorm van een woonhuis met kleinschalige bedrijfsruimte. Het behoud van het gebouw Insulinde biedt daartoe uitstekende mogelijkheden

Het gebied Lansinkveld was een gebied waar vooral gewerkt werd in de industrie en nijverheid. De herontwikkeling die mede door dit bestemmingsplan wordt mogelijk gemaakt, laat het gebied fors van kleur veranderen. Vooral de ontwikkeling van het ROC en het VMBO en leisure maakt dat dit gebied een ander karakter krijgt en meer gericht is op onderwijs, vrije tijd en recreëren en dienstverlening. Toch zijn er ook grote mogelijkheden om in de nabijheid van het Centraal Station Twente de werkgelegenheid te stimuleren door versterking van de dienstestructuur. Hierin wordt door het woon-werkgebouw voorzien waarin voornamelijk kantoorachtige ontwikkeling wordt voorgestaan. Dienstverlening in brede zin behoort daardoor tot de mogelijkheden. Gelet op de ligging ten opzichte van het station is het gebied tevens geschikt voor bedrijven in de ICT en adviesbranche.

Omdat het gebied een hoog aantal gebruikers krijgt (scholieren, studenten, werknemers) biedt het plan ruimte voor (commerciële) dienstverlening zoals uitzendbureaus, financiële adviesdiensten, callcenters, overheidsdiensten etcetera.

### 4.2.3 Voorzieningen

In Lansinkveld wordt in de voormalige gieterij de hoofdvesting van het ROC van Twente gehuisvest. Ook zal in het plangebied in ruimtelijke samenhang met het ROC het VMBO van de OSG worden gevestigd. Binnen het complex van het ROC zal tevens het IPC een plaats krijgen. In het nieuwe ROC gebouw zal ook ruimte worden geboden aan een kinderdagverblijf.

Het voorzieningenniveau binnen het plangebied Hart van Zuid wordt gekenmerkt door de industriële historie. Binnen het plangebied heerst een overwegend industrieel karakter waarbij grote fabriekscomplexen reeds in functie zijn getransformeerd tot andere dan industriële functies. Grotendeels bestaan deze functies uit sociaal maatschappelijke voorzieningen met een laagdrempelig gehalte ten aanzien van de toegankelijkheid. Zo zijn er diverse culturele en educatieve voorzieningen in de gebouwen gehuisvest. Deze voorzieningen geven aan het plangebied een levendig en aantrekkelijk karakter en dragen er zorg voor dat het gebied wervend is voor een breder publiek dan alleen de toekomstige bewoners. Bovendien zorgt het voor levendigheid en aantrekkelijkheid vanaf het allereerste ogenblik. Vanuit dit oogpunt zullen deze voorzieningen gehandhaafd blijven en waar nodig versterking verkrijgen. Een voorbeeld daarvan is de vestiging van het museum HEIM in de voormalige Wilhelminaschool.

Op het EMGA-terrein is reeds een kinderdagverblijf gehuisvest, dat in de nieuwe planontwikkeling zal worden ingepast.



### 4.2.4 Winkels en horeca

Het detailhandelsbeleid voor Hengelo Zuid gaat uit van één wijkwinkelcentrum (het huidige Esrein) en twee buurtsteunpunten (voormalige Tuindorpschool op de hoek Geerdinksweg/Oelerweg en in de omgeving Olympiaplein). De horecavisie gaat uit van de stellingname geen nieuwe horecaclusters te creëren die concurreren met horecaclusters in de binnenstad. Ten aanzien van Hart van Zuid is in de horecavisie opgenomen dat hier ruimte is voor functiegerelateerde horeca.

De "Horecavisie en beleid Hengelo 2005 – 2015" is vastgesteld door de raad op 20 december 2005. Hieronder is vermeld wat er in deze beleidsnotitie is opgenomen met betrekking tot Hart van Zuid.

#### Horecavisie en –beleid Hengelo 2005-2015

"Dit bijzondere gebied wordt vooral gekleurd door de opleidingscentra die hier een plaats krijgen. Gelet op de belangrijke verzorgingsfunctie van de binnenstad, is het niet gewenst een nieuw horecacluster te creëren. Wel kunnen in het gebied enkele kleinschalige horecazaken ruimte krijgen. Als maximum geldt dat 400 m<sup>2</sup> hiermee ingevuld kan worden, verdeeld over. Daarnaast kan in het Hijschgebouw ruimte geboden worden aan een aanvullende horecafunctie. Als indicatie geldt dat maximaal 2000 m<sup>2</sup> hiermee ingevuld kan worden.

Het gebied Lansinkveld ligt op korte afstand van het centrum van Hengelo. Het gemeentelijk beleid is erop gericht de verzorgingsfunctie van het centrum, in termen van winkelen, verblijven, uitgaan en recreëren, te versterken.

Op 7 november 2006 heeft de raad zowel de Detailhandelsstructuurvisie als de Beleidsvisie Detailhandel Hengelo 2006-2016 vastgesteld. Hieronder is opgenomen wat er ten aanzien van Hart van Zuid is opgenomen in de beide beleidsdocumenten.

#### Beleidsvisie Detailhandel Hengelo 2006 – 2016

Deze nota geeft het kader aan waarbinnen de detailhandel zich tot 2016 kan ontwikkelen. Hengelo heeft de volgende ambities:

- De binnenstad als belangrijkste recreatief winkelgebied van Hengelo. Hengelo wil hierbij inzetten op de verbetering van de lokale en regionale positie van de binnenstad;
- Eigentijdse wijk- en buurtvoorzieningen voor de dagelijkse boodschappen;
- Winkels voor gerichte non-food aankopen (perifere detailhandel) kunnen zich vestigen op daartoe aangewezen locaties, Plein Westermaat, Westermaat Zuidwest en Noordelijke Spoorzone.

#### Detailhandelsstructuurvisie

Een versterking van het centrum is alleen mogelijk, indien substantiële uitbreiding van recreatief winkelaanbod buiten het centrum wordt tegengegaan. Dit soort ontwikkelingen buiten het centrum ondermijnt immers de marktpotenties voor versterking van het recreatieve winkelaanbod in het centrum. Wij adviseren dan ook op locaties als Hart van Zuid, Holecsterrein en Plein Westermaat geen ruimte voor detailhandel in recreatieve branches toe te voegen. Uit het oogpunt van een sterke en duurzame winkelstructuur is het beter voor dergelijke projecten ruimte te creëren in het centrum.

Binnen het gebied Lansinkveld worden commerciële functies, zoals winkels, horeca en leisure voorzien. Detailhandelontwikkeling binnen Lansinkveld zal kleinschalig van karakter zijn. Daarbij wordt bedoeld op de omvang van winkelunits (max. 300 m<sup>2</sup>). Het aanbod is complementair aan de winkelvoorzieningen in het centrum. Wat betreft segmentering wordt gedacht aan winkels en specialiteiten, gericht op o.a. de gebruikers van het gebied. In totaal zal niet meer dan 2.000 m<sup>2</sup> winkelruimte ontstaan.

Het ROC zal zelf een horeca-opleiding verzorgen en biedt daardoor middels een eigen restauratie faciliteiten voor de studenten. In het gebied kunnen enkele kleinschalige functiegerelateerde horecazaken met een verzorgingsfunctie voor de studenten en werknemers ruimte krijgen.

Daarnaast wordt gestreefd naar een leisure-voorziening in het Hijsch-complex. In de afgelopen periode hebben verschillende partijen overleg gevoerd over het oorspronkelijke programma voor het Hijsch gebouw. Met name de horecacomponent is onderwerp van discussie geweest. De gegeven opmerkingen hebben aanleiding gegeven om het programma voor het Hijschgebouw aan te passen.

Als concept wordt aangesloten bij het functioneel programma van Lansinkveld, namelijk de realisatie van een stedelijke onderwijsboulevard. De belangrijke drager hiervoor is het Community College van het ROC. Hierdoor is voor de ontwikkeling van een nieuw programma voor het Hijsch-complex als hoofdthema 'onderwijsgerelateerde functies' genomen.



### Programma Hijsch-complex: *Community College Campus (max.m2's in bvo)*

Onderwijs	4.000 - 5.000 m2
Bedrijven	2.000 m2
Sport/spel	3.000 - 4.000 m2
Cultuur	2.000 - 3.000 m2
Wonen	2.000 - 3.000 m2
Dienstverlening	2.000 m2
Detailhandel	2.000 m2
Horeca	400 m2 (met mogelijke uitbreiding tot 2000 m2)
Discotheek	1000 m2
Parkeren	11.000 m2
Totaal	32.000 m2

Het programma voor winkels en horeca past qua omvang binnen de afspraken / lijnen uit het detailhandelsbeleid/horecavisie. Randvoorwaarde die bij de Nota van Uitgangspunten Lansinkveld is vastgesteld is dat het met betrekking tot winkels mag gaan om kleinere units met maximaal 300 m2 bvo per vestiging. Ook is bij de ontwikkeling van deze functies voorop gesteld dat deze vooraleerst als doelgroep hebben de studenten van de onderwijsvoorzieningen en mensen die van de looprouting van en naar het station/centrum gebruik maken. In die zin was de oorspronkelijke gedachte dat de winkelvoorziening gaat functioneren als aanlooproute naar het centrum. Het programma is dus breder dan alleen maar campus-gerelateerd.

Het programma horeca is in omvang en functie in overeenstemming met de door de raad aangenomen motie zodat de mogelijke nadelige effecten ten opzichte van de binnenstad voorkomen worden.

### Winkelcentrum Hart van Zuid

De raad heeft in 2001 de visie op de commerciële voorzieningen in Hengelo Zuid vastgesteld. In deze visie wordt gestreefd naar een centraal gelegen wijkwinkelcentrum in Hengelo Zuid met daarnaast twee buurtsteunpunten (Olympiaplein en Klokstee). Uit het onderzoek voor deze visie bleek dat winkelcentrum Esrein verouderd is en niet meer aan de eisen van de tijd voldoet.

Na diverse onderzoekstrajecten is gebleken dat het "Model Industriestraat" het beste model is om nader uit te werken voor een toekomstig wijkwinkelcentrum in Hengelo Zuid. Het model Industriestaat omvat het volgende: Aan de noordkant van de Industriestraat, in Hart van Zuid, vindt nieuwbouw van winkels plaats. Aan de zuidkant van de Industriestraat, aan de Boekeloseweg, blijven winkels gehandhaafd. De Meyersweg wordt gesaneerd tot woningen. Er bestaat eventueel een mogelijkheid tot toevoeging van winkels met appartementen op de ABN/AMRO locatie.

### Uitbreidingsruimte

Aan de keuze voor dit model is echter wel een aantal voorwaarden verbonden, te weten:

- de locatie van de nieuwe winkels in Hart van Zuid moet zodanig zijn, zodat deze een goede aansluiting heeft met het bestaande aanbod in de Industriestraat;
- daarmee gepaard gaand moet er een goede oplossing gevonden worden voor de verkeersafwikkeling (doorkruising verkeersader);
- een maximale uitbreiding van winkels in Hart van Zuid van 5000 m2 wvo (inmiddels wordt uitgegaan van 5500 m2 wvo);
- er moet worden geïnvesteerd in de bestaande openbare ruimte aan de Industriestraat en Boekeloseweg;
- de winkels aan de Meyersweg door de initiatiefnemers voor de winkeluitbreiding moeten worden gesaneerd tot woningen.

#### 4.2.5 Infrastructuur

De nieuwe Laan Hart van Zuid gaat de verbindende schakel vormen tussen de A35 van en naar het Centraal Station van Twente in Hengelo. De Laan Hart van Zuid heeft een drievoudige functie: als doorstroombaan HOV, als Stadsfietsroute (welke moet voldoen aan hoge kwaliteitseisen wat betreft directheid, veiligheid en comfort, aantrekkelijkheid en samenhang) en als onderdeel van de hoofdwegenstructuur (gebiedsontsluitingsweg). De ringstructuur rond de binnenstad blijft gehandhaafd.

De Laan Hart van Zuid wordt in hoofdzaak uitgevoerd met twee rijrichtingen en op kruispunten een vrijliggende busbaan stad-inwaarts. Aan weerszijden van de weg worden vrijliggende fietspaden aangelegd. Deze fietspaden maken voor een beperkt deel onderdeel uit van de parallelwegen aan de hoofdrijbaan. De kruispunten van de Laan zullen worden voorzien van verkeersregelinstanties (VRI's), waarbij de bus prioriteit geniet ten opzichte van het overige verkeer. In het plangebied zal de Laan worden aangelegd als hoofdontsluiting voor de plangebieden Langeler Erve en het EMGA-terrein. Omdat de doortrekking van de Laan naar het Industrieplein pas in een latere fase plaats zal vinden zal in het kader van dit bestemmingsplan ook het Esrein-West worden gereconstrueerd.



Daarbij zal ook het kruispunt Esrein – Loweg – Industriestraat worden aangepast. In deze fase van het plan Hart van Zuid zal de ontsluiting richting het centrum van de plangebieden Langeler Erve en EMGA-terrein plaatsvinden door middel van de route Laan Hart van Zuid - Esrein - Industriestraat. De Industriestraat zal in deze fase blijven fungeren als route voor de bus. Langs de Laan Hart van Zuid zal in het gebied tussen Esrein en Breemarsweg ten behoeve van de waterhuishouding een watergang worden aangelegd. (Zie hoofdstuk 4.2.7. water).

#### Lansinkveld

Voor het gebied Lansinkveld geldt dat het gebied hoofdzakelijk wordt ingericht voor langzaam verkeer; voetgangers en fietsers. De Industriestraat wordt voorlopig ingericht met twee rijrichtingen richting Esrein. Uiteindelijk zal deze straat na aanleg van de Laan Hart van Zuid tot aan het station, worden ingericht als een éénrichtingsverkeersweg. Aan- en afvoer van goederen van het ROC-gebouw vindt plaats aan de noordwestzijde van het gebouw, tegenover de brandweer. De brandweer zelf zal ongewijzigd gebruik blijven maken van zijn bestaande in- en uitgangen naar de Lansinkesweg. De volgende maatregelen zullen worden gerealiseerd:



- Tweerichtingverkeer en fietsvoorzieningen Industriestraat: Zolang het noordelijk deel van de Laan Hart van Zuid nog niet gereed is blijft de Industriestraat een belangrijke route voor Tuindorp, de brandweer en de bus. Na aanleg van het noordelijk deel van de Laan Hart van Zuid kan de Industriestraat een eenrichtingsverkeerweg en een 30 km-gebied worden voor het wegvak tussen de Willem de Clerqstraat en de Lansinkesweg.
- Verbetering voetgangersroute Station-ROC: vanaf het station moet een goede route de voetgangersstroom geleiden. De voetgangersoversteek over het Industrieplein, de ruimte tussen de fietsroute van het stadsplateau en de rijbaan en het voetpad langs de Industriestraat dienen verbreed te worden. Voor dit laatste moet de Industriestraat (tussen Industrieplein en Lansinkesweg) richting Lansinkveste verschoven worden. De voetgangersoversteek op de Industriestraat wordt in een nieuwe VRI Industriestraat - Lansinkesweg opgenomen.
- Verbetering fietsvoorzieningen route Industriestraat - Lansinkesweg - Julianalaan: op het kruispunt met het Industrieplein dient voor fietsers voldoende opstelruimte voor de verkeerslichten te zijn, zonder de fietsroute op het stadsplateau te blokkeren. Op de Lansinkesweg worden fietspaden en op de Julianalaan fietsstroken aangelegd die aansluiten op de huidige fietsstroken op de Oelerweg.

## 4.2.6 Parkeren

### 4.2.6.1 Parkeernormen

De gehanteerde parkeernormen voor de woningen zijn behoeftevolgend in Hengelo. In het plangebied Hart van Zuid is ten aanzien van de woningen de volgende parkeernorm gehanteerd:

- woningen in Langelier Erve en EMGA-terrein: 1,7 pp. per woning
- ROC, kantoren, leisure: 0,2 pp. per werknemer

Parkeren ten behoeve van werken is sturend. Voor deze groep wordt een sturend parkeerbeleid gevolgd: 1 parkeerplaats per 5 werknemers. Dit sturend beleid wordt gevolgd om de groei van het autoverkeer van en naar de binnenstad te beperken. Dit houdt wel in dat zowel overdag als 's avonds (daar waar nodig) in de omgeving een parkeerregime wordt ingevoerd gelijk aan andere gebieden rond de binnenstad.

### 4.2.6.2 Flankerend parkeerbeleid voor directe woonomgeving

In de gebieden aansluitend aan het plangebied Hart van Zuid zal ter voorkoming van parkeeroverlast een parkeerregime worden ingevoerd. In de nieuwe parkeernota 2007-2011, die in het najaar van 2007 de inspraakprocedure heeft doorlopen, wordt voorgesteld in het gebied rond de binnenstad (schil) betaald parkeren in te voeren met vergunningen voor bewoners met een tarief van € 75,-. De kosten worden vooral veroorzaakt door de kosten gemoeid met het handhaven van de ingestelde regeling. Ook bij het invoeren van een dergelijk regime in de directe woonomgeving van het plangebied Hart van Zuid zijn deze kosten voor handhaving aan de orde. Daarbij wordt opgemerkt dat zowel het gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid alsmede het gemeentelijk beleid ten aanzien van parkeren en het beleid van het ROC erop is gericht het gebruik van openbaar vervoer zoveel mogelijk te stimuleren. Niet voor niets heeft het ROC voor de nieuwbouw een locatie gekozen in de directe nabijheid van een hoogwaardig openbaar vervoerknooppunt. Ter ondersteuning van dit beleid wordt ook betaald parkeren voor de studenten en docenten van het ROC ingevoerd. Invoering van betaald parkeren heeft alleen dan zin, wanneer in de directe omgeving geen gratis alternatieve parkeermogelijkheden aanwezig zijn. Het is daarom noodzakelijk dat ter voorkoming van overlast in de directe omgeving, een flankerend parkeerregime in de omgeving zal worden ingevoerd. Vooralsnog wordt ervan uitgegaan dat dit regime zal worden ingesteld voor een gebied met een straal tussen de 300 à 500 m rondom het ROC-gebouw.

### 4.2.6.3 Parkeren Lansinkveld

Definitieve situatie parkeren

In de Nota van Uitgangspunten is aangegeven dat in de definitieve situatie in het gebied 810 parkeerplaatsen zullen worden gerealiseerd en dat de maximale parkeerbehoefte in de avonduren 1093 parkeerplaatsen bedraagt. Het terrein dat benut wordt voor tijdelijk parkeren zal volgens de Nota van Uitgangspunten in de periode 2008-2013 tot ontwikkeling worden gebracht. De ontwikkeling van de stationsomgeving zal volgens de Nota van Uitgangspunten in dezelfde periode worden gerealiseerd. In dit gebied zal een gebouwde parkeervoorziening worden gerealiseerd.

### Behoeft aan overloopterreinen m.n. op koopavond

Het is niet mogelijk om op dit moment tot in detail de eindsituatie voor wat betreft het totale plangebied Lansinkveld aan te geven. Dit komt met name doordat nu nog onvoldoende bekend is over het Woon-werk gebouw. Voor dit gebouw vindt te zijner tijd een wijziging plaats op basis van art. 3.6 Wro (voorheen art. 11 WRO).

#### 4.2.7 Water

In het kader van de Watertoets is aan het begin van het planproces door het waterschap een Wateradvies voor Hart van Zuid opgesteld. In dit advies wordt voor de nieuwe situatie een stedelijk watersysteem voorgesteld dat past bij het ambitieniveau van het totale plan. Water dat fraai is om te zien; waar je graag aan wilt wonen en recreëren. Water dat een gezond ecosysteem bevat, deels met waterplanten en deels de architectuur weerspiegelend. Een watersysteem dat droge perioden doorstaat zonder droogval, vissterfte en stank. Een watersysteem dat geen overlast geeft in natte perioden. Een watersysteem dat geen problemen afwentelt op benedenstroomse gebieden of latere generaties. Het wateradvies van het waterschap is leidraad geweest voor het ontwerp van het watersysteem in Hart van Zuid.

##### Het watersysteem in Hart van Zuid

Water stroomt van hoog naar laag. Het Industrieplein ligt zo'n anderhalve meter lager dan de Omloopleiding aan de zuidzijde van het plangebied. Tevens loopt het terrein af van oost naar west. Direct ten westen van de Europatunnel gaat de Berflobeek onder de spoordijk. Dit is het punt waar het watersysteem van Hart van Zuid op aansluit. Om te voorkomen dat in droge perioden de nieuwe waterloop droog valt wordt een verbinding gemaakt met de Omloopleiding aan de zuidzijde van het plangebied. Dit garandeert een constante doorstroming van de nieuwe waterloop welke is opgenomen in het profiel van de Laan Hart van Zuid.

Regenwater dient niet via het riool naar de waterzuivering afgevoerd te worden. Dit overbelast het systeem, terwijl het regenwater zelf relatief schoon is. Regenwater dat op gebouwen en verharding valt wordt daarom afgekoppeld en zoveel mogelijk middels een infiltratievoorziening met graspassage geïnfiltreerd in de bodem (wadi). Een graspassage heeft een bewezen hoog zuiverend rendement. Middels een overloopconstructie wordt overtollig hemelwater geloosd op oppervlaktewater. Wanneer toepassing van een wadi niet mogelijk is, is gekozen voor waterdoorlatende bestrating of infiltratie middels een IT riool.

Het regenwater stroomt zichtbaar af, zodat voor een ieder duidelijk is wat er mee gebeurt. Deze zichtbaarheid maakt mensen bewust van het systeem en dit helpt bij het schoon houden van het water. Foutieve aansluitingen worden hiermee voorkomen.

Het regenwater wordt zo lang mogelijk in het gebied zelf vastgehouden. Door middel van wadi's, infiltratierielen en de vijver wordt ernaar gestreefd 20 mm berging te realiseren. Het snel afvoeren geeft waterproblemen stroomafwaarts. Het regenwater wordt daarom tijdelijk gebufferd om vervolgens geleidelijk via watergangen afgevoerd te worden.

Het waterschap Regge en Dinkel en de gemeente Hengelo hechten grote waarde aan het duurzaam omgaan met water en hebben de bereidheid om hier vergaande afspraken over te maken. Deze afspraken zijn vastgelegd in de samenwerkingsovereenkomst die recent door de gemeente en het waterschap ondertekend is.

De volgende zaken zijn in de samenwerkingsovereenkomst geregeld:

- De te hanteren beleidsuitgangspunten voor de plangebieden;
- De uitvoeringsaspecten;
- De organisatorische samenwerking;
- De eigendomsverhoudingen;
- Het beheer en onderhoud;
- De financiële bijdragen voor de uitvoering en het beheer en onderhoud.

De uitgangspunten van duurzaam waterbeheer in Hart van Zuid zijn:

- Schoon en vuil water scheiden. Regenwater dat op gebouwen en verharding valt wordt afgekoppeld en geïnfiltreerd in de bodem;
- Zichtbaar afstromen zodat mensen het kunnen zien en foutieve aansluitingen worden voorkomen;
- Het water zo lang mogelijk in het gebied vasthouden (bergen). Geleidelijke afvoer naar benedenstroomse gebieden;
- Het water zuiveren door micro organismen;
- Draineren, zodat de grondwaterstanden worden verlaagd waardoor kruipruimten vochtvrij worden gehouden;
- Maken van een centrale open watergang en vijvers waardoor het water zichtbaar en beleefbaar wordt;

De projecten die op basis van de samenwerkingsovereenkomst zullen worden gerealiseerd zijn ten behoeve van Hart van Zuid:

- Realisatie eerste deel van de centrale watergang van de omloopleiding tot het Esrein;
- Realisatie van de centrale watergang in het hoogstedelijke noordelijke gebied tot aan het Vereenigingsgebouw;
- De retentievijver in Lansinkveld, incl. de afvoer naar de Berflobeek;
- Realisatie van de nieuwe Berflobeek ten zuiden van het station.

Verder zijn er vergaande afspraken gemaakt over het beheer en onderhoud van de watergangen en vijvers. In hoofdlijnen komt het erop neer dat het waterschap deze voorzieningen gaat beheren en onderhouden.



Voor de hoofdwatrafvoer van het gebied Hart van Zuid is gekozen voor een watergang centraal door het gebied, in het profiel van de Laan Hart van Zuid. Doordat het water centraal ligt is de afwatering van de omliggende gebieden, zowel aan de westzijde als aan de oostzijde, het eenvoudigste te regelen. In de Laan kan het water bijdragen aan het groene en ontspannen karakter van het profiel.

Op plaatsen waar specifieke oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers gemaakt worden, wordt ook het water oversteekbaar gemaakt door middel van eenvoudige voetgangers/fietsbruggen. De centrale waterloop heeft aan beide zijden een groen talud. Om het waterpeil in de centrale waterloop tussen de Omloopleiding en de Berflobeek bij het station op peil te houden zijn een viertal stuwstukjes in de waterloop opgenomen. Deze stuwstukjes worden op een speelse wijze uitgevoerd zodat de beleving van het water toeneemt. In de centrale watergang kan hierdoor tevens additioneel 10 mm waterberging worden opgenomen.

#### **4.2.8 Groen**

##### **Algemeen**

Bestaande waardevolle en nieuwe bomen worden bij voorkeur duurzaam in de nieuwe plannen ingepast. Gebouwen komen op voldoende afstand van bomen, zodat toekomstige groei gewaarborgd is. Er dient goede afstemming plaats te vinden met riolen, kabels, leidingen en lichtmasten. Bestaande, in te passen bomen krijgen een boombeschermingszone, waarbinnen geen ingrepen mogen plaatsvinden. Het groen wordt zo gesitueerd, gedimensioneerd en ingericht, dat het niet aan buitensporige slijtage onderhevig is. Snippergroen komt niet voor. Er komt een duidelijke verdeling in gemeentelijk en particulier groen.

##### **Laan Hart van Zuid**

Het groen wordt in heldere structuren opgezet. De stedelijke hoofdgroenstructuur uit het Gemeentelijk Groen Plan Hengelo 2010 ligt hieraan ten grondslag. Onderdeel van dit plan zijn allereerst de regelmatige krans van groene wiggen richting centrum. Eén van de wiggen loopt door het plangebied met als drager de nieuwe Laan Hart van Zuid. De wig bestaat uit (robuuste) parken en stevige boomstructuren. Het water in het profiel van de Laan Hart van Zuid versterkt deze groenstructuur.

##### **Lansinkveld**

Met betrekking tot de groenstructuur in het Lansinkveld wordt het volgende opgemerkt. In het gemeentelijk Groen Plan 2010 is de Lansinkesweg aangemerkt als laanbeplanting. Ook de Industriestraat wordt aangegeven als onderdeel van de groene structuur. Bomen langs de Willem de Clercqstraat en de Lansinkesweg

zullen daar waar mogelijk in de plannen worden opgenomen. Binnen het gebied zal het groen in relatie staan tot het karakter van het verblijfsgebied. In een omgeving van de geplande grootschalige bebouwing, zal het groen vooral als aankleding te vinden zijn en in de vorm van accenten in de openbare ruimten in combinatie met spelen, zitten en ontmoeten.

##### **Langler Erve**

De groenstructuur in Langler Erve bestaat uit:

- De bomen langs de Laan Hart van Zuid. In deze ruimte is ook de watergang gelegen
- Het groenplein als gebied voor verblijf en activiteiten.

#### **4.2.9 Duurzaamheid**

##### **Warmtenet**

De gemeente heeft enkele jaren geleden besloten een actief beleid te ontwikkelen gericht op beperking van energiegebruik en vermindering van CO<sub>2</sub>-uitstoot en zich te conformeren aan de lokale vertaling van de Kyoto-doelstellingen. Op 7 oktober 2003 heeft de raad in het in dit kader opgestelde energiewerkplan besloten een plan op te laten stellen voor een warmtenet in Hart van Zuid. Dit besluit werd gebaseerd op de rapportages "Duurzame energievoorziening Hart van Zuid" (27-06-2002) en "Warmtelevering Hart van Zuid, realisatievisie en programma van eisen" (januari 2003).

In december 2004 heeft het projectbureau Hart van Zuid, in overleg met de gemeente, aan adviesbureau Deerns gevraagd een marktinventarisatie uit te voeren over de haalbaarheid van een warmtenet binnen de vastgestelde uitgangspunten.

Op basis hiervan heeft het college van B&W op 29 maart 2005 in beginsel ingestemd met de realisatie van een warmtenet in Hart van Zuid en het voornemen uitgesproken om de raad een voorstel te doen m.b.t. de te volgende gunningprocedure voor een warmtenet voor het plangebied Hart van Zuid, uiterlijk op het moment dat het plan voor het ROC Twente gereed is doch nadat een definitief haalbaar plan voor het warmtenet is opgesteld en vastgesteld.

##### **Ondergronds afvaltransport**

Er is onderzoek verricht naar de haalbaarheid van de realisering van een ondergronds afvaltransportsysteem voor Hart van Zuid. De resultaten van dit onderzoek hebben uitgewezen dat een dergelijk systeem financieel niet haalbaar is.



## 5 HET BESTEMMINGSPLAN

### 5.1 UITGANGSPUNTEN VAN HET BESTEMMINGSPLAN

Het bestemmingsplan regelt de gemeentelijke ruimtelijke ordening. Met dit bestemmingsplan wordt voorzien in de ontwikkeling van het gebied Hart van Zuid voor woningbouw, werkgelegenheid, onderwijs en recreatie en overige voorzieningen.

Het plan bestaat uit een aantal delen. Voor kerngebied en de bedrijven ten noorden van de Lansinkesweg geldt dat sprake is van een niet veranderende situatie. Hier geldt dat slechts sprake is van een actualisatie van het planologische regime. Dat betekent dat voor deze gebieden een gedetailleerde bestemming wordt opgenomen met inachtneming van de moderne bestemmingssystematiek en de nieuwe ontwikkelingen in de omgeving van deze gebieden.

Voor het Lansinkveld geldt dat een deel van de invulling bekend is; het ROC en de bijbehorende infrastructurele voorzieningen. Hier geldt dat de nieuwbouw, ten behoeve waarvan de gemeente een vrijstellingsprocedure ex artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening heeft doorlopen, integraal is ingepast in dit bestemmingsplan. Voor wat betreft het Hijschgebouw geldt dat bekend is welke nieuwe functies worden gerealiseerd. Het VMBO, een parkeergarage en een community college campus worden mogelijk gemaakt door een flexibele bestemming "Gemengd" toe te kennen. Wel wordt in het bestemmingsplan een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om te kunnen inspelen op een invulling die niet past binnen de bestemmingsomschrijving van de bestemming Gemengd. Voor het woonwerkgebouw geldt tenslotte dat de concrete invulling nog niet bekend is. Hiervoor zal in het bestemmingsplan een wijzigingsbevoegdheid worden opgenomen. Via een wijzigingsprocedure kan dan indien wel concreet zicht is op de definitieve functionele invulling medewerking worden verleend.

Voor de woonbebouwing in de eerste fase Langelier Erve is het stedenbouwkundig plan klaar. Op de plankaart is daartoe een gedetailleerde bestemming "Wonen" opgenomen. Voor het overige deel van Langelier Erve is nog geen definitief stedenbouwkundig plan voorhanden. Voor deze gebieden is gekozen voor een uit te werken bestemming "Gemengd uit te werken". Binnen deze bestemming zijn uitwerkingsregels van kracht waarin grenzen worden gesteld aan hoogte, bebouwingsintensiteit en worden de rooilijnen bepaald. Zo is voor een deel in de rechtszekerheid van omwonenden voorzien.

Het tracé van de nieuwe Laan Hart van Zuid tenslotte is definitief. Op de plankaart zal middels een gedetailleerde bestemming "Verkeer" de toekomstige weg tot het Esrein worden aangegeven.

### 5.2 TOELICHTING OP DE REGELS

Het juridisch bindend gedeelte van het bestemmingsplan bestaat uit de regels en bijbehorende plankaart waarop de bestemmingen zijn aangegeven. De kaart en de regels dienen in samenhang te worden bekeken.

De regels zijn onderverdeeld in drie hoofdstukken:

1. Inleidende regels;
2. Bestemmingsregels;
3. Algemene regels.

In het navolgende worden de regels per hoofdstuk toegelicht.

Hoofdstuk 1 bevat de inleidende regels. Deze regels gelden voor het gehele plangebied.

#### Begrippen

Dit artikel bevat de definities van de in de regels gebruikte begrippen, waarmee een eenduidige interpretatie van deze begrippen is vastgelegd.

#### Wijze van meten

De "wijze van meten" geeft onder meer regels waar mag worden gebouwd en hoe voorkomende eisen betreffende de maatvoering begrepen moeten worden.

#### **5.2.1 Bestemmingen**

In de regels van het bestemmingsplan is de juridische vertaling van de verschillende bestemmingen die voorkomen in het plangebied opgenomen. Voor ieder gebied op de plankaart is de bestemming aangegeven. Deze bepalingen zijn in de regels onderverdeeld in o.a.:

- Bestemmingsomschrijving: omschrijving van de activiteiten die zijn toegestaan (wonen, bedrijvigheid, tuinen etc.);
- Bouwregels: eisen waaraan de bebouwing moet voldoen (bebouwingshoogte, bebouwingspercentage etc.);
- Nadere eisen
- Ontheffing van de bouwregels: in welke situaties kan ontheffing worden verleend van de geldende regels
- Gebruiksbepalingen: welke vormen van gebruik zijn uitgesloten

Hieronder worden de verschillende bestemmingen toegelicht.

## **Wonen**

De bestaande woningbouw is als zodanig in het plan opgenomen. Binnen de bestemming wonen zijn verschillende woonvormen toegestaan, zoals eengezinswoningen, bejaardenhuizen, woonzorgwoningen, kamerbewoning, serviceflats, etcetera.

Op de plankaart zijn de bouwgrenzen en goot- en nokhoogten opgenomen. In de regels zijn de overige bebouwingsregels opgenomen.

Binnen de bestemming zijn in principe beroepsmatige activiteiten toegestaan. Om hinder voor de directe omgeving te voorkomen zijn hieraan wel een aantal voorwaarden verbonden. In de eerste plaats mag slechts een gedeelte van de woning (maximaal 1/3 van de totale vloeroppervlakte van de woning met een maximum van 40 m<sup>2</sup>) worden gebruikt als praktijkruimte door de bewoner. Is er meer dan 40 m<sup>2</sup> in gebruik voor het uitoefenen van een beroep, dan is er geen sprake meer van een 'beroep aan huis' en derhalve strijd met het bestemmingsplan. Voorts mag door dit gebruik geen onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat (bijvoorbeeld beperkte reclamemogelijkheden) noch een onevenredige parkeerdruk ontstaan. Tot deze vormen van gebruik behoren in ieder geval detailhandel, prostitutie, horeca activiteiten en beroepen die milieuoverlast veroorzaken.

De maximaal toegestane oppervlakte aan aan/uit- en bijgebouwen is gerelateerd aan de kavelgrootte. Veder wordt, indien er aan/uit- en bijgebouwen worden opgericht op dat gedeelte van het perceel waar het hoofdgebouw nog als hoofdgebouw uitgebreid kan worden, deze oppervlakte niet meegeteld in de maximaal toegestane oppervlakte aan aan/uit- en bijgebouwen. Voor wat betreft de maximaal toegestane goot- en nokhoogte voor aan- en bijgebouwen is aangesloten bij de bepalingen die Hengelo de laatste jaren in de nieuwe bestemmingsplannen heeft opgenomen.

Binnen de bestemming Wonen zijn woonwagens, woonschepen en bijvoorbeeld gevangenis en asielzoekerscentra niet inbegrepen. Deze vormen van wonen zijn, indien van toepassing, in een aparte bestemming opgenomen.

## **Wonen uit te werken**

Voor de gebieden waar nog geen zicht is op een definitief stedenbouwkundig ontwerp is gekozen voor een uit te werken bestemming wonen. In deze bestemming kunnen maximaal 300 woningen worden gerealiseerd. De begrenzingen zijn verwoord in de in de regels opgenomen uitwerkingsregels.

## **Bedrijf**

Binnen de bestemming bedrijf zijn bedrijven uit de milieucategorieën 1 en 2 toegestaan. De bedrijven in het plangebied worden als zodanig bestemd.

In de bij de regels gevoegde staat van bedrijfsactiviteiten (bijlage 4) wordt aangegeven welke bedrijven hier zijn toegestaan. Enkele bedrijven met een hogere milieucategorie dan de maximaal toegestane categorie worden specifiek bestemd en met naam benoemd in de regels. Op de plankaart worden de percelen waarop de bedrijven zich bevinden nader aangegeven met de aanduiding "zb" (zwaardere bedrijven). Indien deze bedrijven hun activiteiten staken dan kunnen slechts bedrijven behorende tot de categorieën 1 en 2 binnen de bestemming worden gevestigd. In de regels is een ontheffing opgenomen om bedrijven die weliswaar niet in de staat van bedrijfsactiviteiten worden genoemd maar qua aard, omvang en milieuhinder vergelijkbaar zijn met de in de staat genoemde bedrijven toch binnen de bestemming te kunnen toestaan.

## **Maatschappelijk**

De bestemming maatschappelijk is bedoeld voor functies ten behoeve van onderwijs en ontwikkeling, welzijn, zorg, cultuur, sport, openbaar bestuur, levensbeschouwelijke doeleinden en overige maatschappelijke voorzieningen. Wel is het zo dat onderwijsinstellingen geluidgevoelig zijn. Daarom mogen binnen de bestemming maatschappelijk uitsluitend scholen worden opgericht op de percelen die nader zijn aangeduid met "od" (onderwijs)

## **Gemengd**

Binnen de bestemming gemengd is een verzameling van stedelijke bestemmingen toegestaan, zoals woningen, winkels, dienstverlenende bedrijven, kantoren en bedrijven, onderwijs, parkeren en leisure. Vanwege de dynamiek van het plangebied is gekozen voor deze flexibele bestemming om functiewijzigingen zonder planologische procedures mogelijk te maken. Per bestemming gemengd kan het aantal toegelaten functies verschillen.

## **Gemengd uit te werken**

Een deel van het plangebied is gereserveerd voor nieuw te vestigen functies zoals een winkelcentrum en een gezondheidscentrum. Omdat nog geen zicht is op hoe de stedenbouwkundige ontwerpen er exact uit komen te zien is voor deze bestemming gekozen. Begrenzingen worden nader aangegeven in de in de regels opgenomen uitwerkingsregels.

## **Verkeer**

De bestemming verkeer is bedoeld voor verkeerszones die een doorgaand karakter hebben. Vaak zijn dit wegen waar maximaal 50 km/uur gereden mag worden, of wegen die onderdeel uitmaken van een busroute. Onder andere wegen, fietspaden, parkeerplaatsen, bushaltes met wachtruimten, trottoirs en groenaanleg zijn mogelijk in deze bestemming.

### **Verkeer-railverkeer**

Deze bestemming is specifiek bedoeld voor het realiseren van voorzieningen ten behoeve van railverkeer inclusief taluds en dergelijke.

### **Verkeer-verblijf**

Binnen deze bestemming worden veelal woonstraten en woonerven bedoeld. Ook pleinen en dergelijke worden onder deze bestemming geschaard. Deze bestemming richt zich dan met name op langzaam verkeer en draagt het karakter van een verblijfsgebied. Vaak zijn dit wegen waar maximaal 30 km/uur mag worden gereden.

### **Wijzigingsbevoegdheid**

Voor de gebieden op de plankaart aangegeven met de aanduiding wijzigingsbevoegdheid wordt de mogelijkheid geboden voor herontwikkeling. Het betreft het woonwerkgebouw op de hoek van de Lansinkesweg en de industriestraat en het Hijschgebouw.

Voor de invulling van het Hijschgebouw is in de regels rekening gehouden met de door de gemeenteraad aangegeven randvoorwaarden. Voor het woonwerkgebouw zijn de opgenomen mogelijkheden beperkter dan het Hijschgebouw. Over de uiteindelijke invulling van het Hijschgebouw en het woonwerkgebouw bestaat echter nog geen duidelijkheid. De mogelijkheid bestaat dat de uiteindelijke programmering niet past binnen de regels van het bestemmingsplan. Voor het Hijschgebouw liggen de eventuele knelpunten vooral in de opgenomen maximale oppervlaktes (m<sup>2</sup>) van bepaalde functies en bij het woonwerkgebouw in de toegelaten functies. Er is een wijzigingbevoegdheid opgenomen die het mogelijk maakt het Hijschgebouw en het woonwerkgebouw een andere programmatische invulling te geven. Als belangrijke voorwaarde voor het starten van een wijzigingsprocedure is in de regels opgenomen dat de gemeenteraad een besluit moet nemen over een nieuwe programmering.

Met de wijzigingsbevoegdheid is het mogelijk om in de gebouwen een combinatie van woningen, kantoren, leisure, detailhandel, horeca en andere functies zoals in aangegeven in de wijzigingsbevoegdheid te realiseren.

## **5.2.2 Overige regels**

Hoofdstuk 3 bevat de algemene regels. Deze regels gelden voor het gehele plangebied.

### **Anti-dubbeltel regel**

De anti-dubbeltel regel is opgenomen om ervoor te zorgen dat grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is of alsnog kan worden gegeven, bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing wordt gelaten.

### **Uitsluiting aanvullende werking bouwverordening**

In dit artikel wordt de aanvullende werking van de bouwverordening voor zover betrekking hebbend op de stedenbouwkundige bepalingen in de bouwverordening buiten werking gesteld. Zou dit niet het geval zijn dan zouden deze stedenbouwkundige bepalingen automatisch de in de, in het bovenstaande beschreven, bestemmingen geboden ruimte inperken. Voor een aantal stedenbouwkundige bepalingen in de bouwverordening is echter een uitzondering opgenomen: deze blijven wel gelden. Deze bepalingen hebben voornamelijk betrekking op de toegankelijkheid van bouwwerken en de ruimte tussen bouwwerken.

### **Algemene ontheffingsbevoegdheid**

Op grond van dit artikel kunnen burgemeester en wethouders ontheffing verlenen voor geringe overschrijding van bepaalde bouwregels, alsmede voor kunstobjecten, bouwwerken van openbaar nut, telecommunicatievoorzieningen en sirenemasten. Dit vergroot de flexibiliteit van het plan.

### **Overgangsrecht t.a.v. bouwwerken en gebruik**

Op grond van dit artikel worden bouwactiviteiten aan bestaande, met het plan strijdige, bouwwerken, alsmede bestaand, van het plan afwijkend, gebruik onder voorwaarden toegestaan.

### **Milieuzoneringskaart**

In dit artikel worden de zones en dergelijke die op de milieuzoneringskaart zijn opgenomen van toepassing verklaard bij de toepassing van de regels van dit bestemmingsplan

### **Slotregel**

In dit artikel staat de naam van het bestemmingsplan.

### 5.3 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Het plangebied is circa 37 hectare groot waarvan 17 hectare wordt herontwikkeld.

De grondexploitatie behorend bij het her te ontwikkelen deel van het plangebied is sluitend en is opgenomen in de herzieningen per 1/1/2007. De herzieningen zijn 20 juni 2007 vastgesteld.

Bepalend voor de economische uitvoerbaarheid is de vraag of de ruimtelijke mogelijkheden van het onderhavige bestemmingsplan uitgevoerd kunnen worden binnen de financiële kaders zoals vastgelegd in de actuele grondexploitatie.

Op basis van een toets aan de exploitatiegrenzen, het ruimtegebruik en de programmatische mogelijkheden mag gesteld worden dat het bestemmingsplan gerealiseerd kan worden binnen de financiële kaders van de grondexploitatie voor de 1<sup>e</sup> fase van Hart van Zuid.

Voor het deel van het plangebied dat in gebruik is als bedrijfsterrein en niet zal worden herontwikkeld, is uitgangspunt dat de huidige bedrijfsvoering door de aanwezige gebruikers blijft voortbestaan. In het geval er nieuwe gebruikers komen, is het de bedoeling het gebruik te veranderen naar een minder milieubelastend gebruik. Uitgangspunt is hierbij dat toekomstig gebruik in principe geen waardevermindering tot gevolg zal hebben.

Het onderhavige bestemmingsplan is economisch uitvoerbaar.

Omschrijving	grondexploitatie	bestemmingsplan
Ruimtegebruik		
Plangebied	181.959 m2	373.500 m2
Te handhaven	7.549 m2	203.800 m2
Exploitatiegebied	174.410 m2	169.700 m2
Verharding	66.918 m2	
Groen	28.887 m2	
Uitgeefbaar	78.605 m2	
Grondexploitatie		
Kosten	€ 86,1 mln.	
Bijdragen	€ 46,5 mln.	
Opbrengsten	€ 40,7 mln.	
Woningbouw	€ 27,7 mln.	
Overig	€ 13,0 mln.	
Saldo	+€ 1,1 mln	

### 5.4 HANDHAVING VAN HET PLAN

Het ontwikkelen van beleid en de vertaling hiervan in een bestemmingsplan heeft weinig zin, indien na de vaststelling van het bestemmingsplan de regels van het plan niet gehandhaafd (kunnen) worden. Daarom is het belangrijk al tijdens het opstellen van een bestemmingsplan aandacht te besteden aan de handhaafbaarheid van de opgestelde regels. Hierbij is een aantal punten in het bijzonder van belang:

#### **Voldoende kenbaarheid van en draagvlak voor het bestemmingsplan**

Een goed handhavingsbeleid begint bij de kenbaarheid van het bestemmingsplan bij degenen die het moeten naleven. De inhoud van het plan kan slechts gehandhaafd worden, indien het beleid en de regeling in grote kring ondersteund wordt door de gebruikers van het bestemmingsplan. Een algemene positieve benadering van het bestemmingsplan is om die reden wenselijk. Uiteraard zal niet iedereen zich kunnen vinden in elk onderdeel van het plan.

#### **Realistische en inzichtelijke regeling**

Een juridische regeling dient inzichtelijk en realistisch te zijn. Dat wil zeggen, dat het plan niet onnodig beperkend of inflexibel dient te zijn. De regels dienen niet meer, maar ook niet minder te regelen dan noodzakelijk is.

### **Actief handhavingsbeleid**

Het sluitstuk van een goed handhavingsbeleid is voldoende controle op de feitelijke situatie in het plangebied. Indien de regels worden overtreden moeten adequate maatregelen worden getroffen. Indien dit wordt nagelaten ontstaat een grote mate van rechtsonzekerheid.

### **Nota handhaving**

Binnen de gemeente Hengelo wordt gewerkt aan de totstandkoming van een Plan uitvoering bouwregelgeving. In dit beleidsdocument wordt onder meer aandacht besteed aan de wijze waarop handhaving zal plaatsvinden. Uitgangspunt blijft, dat tegen iedere overtreding wordt opgetreden. Een belangrijk onderdeel van deze nota is echter de prioriteitstelling. Onderwerpen die bij de prioriteitstelling een rol spelen zijn de gevolgen die de geconstateerde overtredingen hebben voor de veiligheid en/of de gezondheid. Ook het type en de locatie van de overtreding, bijvoorbeeld bouwen zonder bouwvergunning of gebruik in strijd met het bestemmingsplan, zijn van belang.

Het Plan uitvoeringsbeleid bouwregelgeving zal ook voor de handhaving van het bestemmingsplan Hart van Zuid als leidraad gaan fungeren.

## **5.5 INSPIRAAK, VOOROVERLEG EN HET VERDERE VERLOOP VAN DE PROCEDURE**

### **5.5.1 Inspiraak**

In de gemeentelijke Inspiraakverordening wordt de mogelijkheid geboden om ingezetenen en belanghebbenden te betrekken bij de voorbereiding van gemeentelijk beleid. In dat kader is het voorontwerp bestemmingsplan Hart van Zuid in het kader van de inspraak, na voorafgaande publicatie in het Hengelo's weekblad van 13 december 2005, met ingang van 14 december 2005 gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegd.

Teneinde de omwonenden/ belanghebbenden en belangstellenden zo goed mogelijk over het ter inzage gelegde voorontwerp bestemmingsplan te informeren is op 19 januari 2006 een informatieavond georganiseerd. De avond is bezocht door ongeveer 50 personen.

Gedurende de termijn van terinzagelegging van het voorontwerp bestemmingsplan zijn 17 schriftelijke inspraakreacties ingediend. In de "rapportage vooroverleg en inspraak bestemmingsplan Hart van Zuid" (welke als bijlage 3 bij dit bestemmingsplan is toegevoegd) wordt verslag gedaan van de inhoud van de reacties en de wijze waarop met deze reacties in het kader van het opstellen van het ontwerp bestemmingsplan is rekening gehouden.

### **5.5.2 Vooroverleg**

Ingevolge artikel 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening heeft het college van burgemeester en wethouders met diverse instanties overleg gevoerd. "rapportage vooroverleg en inspraak bestemmingsplan Hart van Zuid" (welke als bijlage 3 bij dit bestemmingsplan is toegevoegd) wordt verslag gedaan van de inhoud van de vooroverlegreacties en de wijze waarop met deze reacties in het kader van het opstellen van het ontwerp bestemmingsplan is rekening gehouden.

### **5.5.3 Verdere verloop van de procedure**

- het ontwerpbestemmingsplan wordt voorgelegd aan het college van burgemeester en wethouders;
- daarna wordt het ontwerp bestemmingsplan voorgelegd aan de raadscommissie Fysiek;
- 1e ter inzage legging: het ontwerpbestemmingsplan komt gedurende 6 weken ter inzage te liggen, zienswijzen kunnen worden ingediend bij de gemeenteraad;
- het ontwerpbestemmingsplan wordt vervolgens gezamenlijk met de eventueel ingediende zienswijzen voorgelegd aan de gemeenteraad. Deze stelt het plan eventueel inclusief wijzigingen vast;
- 2e ter inzage legging: het vastgestelde bestemmingsplan ligt gedurende 6 weken ter inzage. Gedurende deze termijn is beroep mogelijk bij de Raad van State; indien geen beroep is ingesteld bij de Raad van State treedt de beslissing van de gemeenteraad in werking daags na afloop van de beroepstermijn.

