

Bestemmingsplan 'De Statie, herziening Life Style Village'

Gemeente Hulst

Vastgesteld



Bestemmingsplan 'De Statie, herziening Life Style Village'

Gemeente Hulst

Vastgesteld

Rapportnummer:	211X04504.065557_1_9
Datum:	24 mei 2013
Opdrachtgever:	Morres Holding BV
Projectteam BRO:	Jochem Rietbergen, Pascal Hendriks, Bianca Laheij,
Concept:	28 oktober 2011
Voorontwerp:	23 december 2011
Ontwerp:	13 maart 2012
Vaststelling:	19 september 2013
Trefwoorden:	-
Bron foto kافت:	-
Beknorte inhoud:	-

BRO
Hoofdvestiging
Postbus 4
5280 AA Bortel
Bosscheweg 107
5282 WV Bortel
T +31 (0)411 850 400
F +31 (0)411 850 401

Toelichting

1. INLEIDING	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Ligging en begrenzing plangebied	6
1.3 Doel van het bestemmingplan	6
1.4 Bij het plan behorende stukken	7
1.5 Vigerend bestemmingsplan	7
1.6 Leeswijzer	7
 2. BESTAANDE SITUATIE	 9
2.1 Algemeen	9
2.2 Ruimtelijk-functionele structuur	9
2.2.1 Historische ontwikkeling Hulst en gebied Tol-Morres	9
2.2.2 Bebouwingsstructuur en –typologie Tol-Morres	10
2.2.3 Wegenstructuur	10
2.2.4 Groen	11
2.2.5 Waterstructuren en -systemen	13
2.3 Straalpaden, kabels en leidingen	14
 3. BELEIDSKADER	 15
3.1 Bovengemeentelijk beleid	15
3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en AMvB	
Ruimtelijke ordening	15
3.1.2 Omgevingsplan Zeeland 2012-2018	17
3.1.3 Verordening Ruimte	19
3.2 Regionaal en gemeentelijk beleid	21
3.2.1 Bedrijventerreinvisie Zeeuws-Vlaanderen	21
3.2.2 Regionale detailhandelsstructuurvisie Zeeuws-Vlaanderen	22
3.2.3 Samen Werken aan Zeeuws-Vlaanderen	23
3.2.4 Structuurvisie Hulst	24
3.2.5 Retailvisie	25
3.2.6 Economisch onderzoek gemeente Hulst - Impulsen voor de toekomst	26
3.2.7 Ontwikkelingsvisie Hulst	27
3.2.8 Welstandsnota gemeente Hulst	27

4. PLANBESCHRIJVING	29
4.1 Inleiding	29
4.2 Optimalisatie planconcept	29
4.3 Totaalconcept 'Life Style Village' en omgeving	31
4.4 Zuidelijke pleinwand	34
4.5 Centraal plein met parkeervoorzieningen	36
4.6 Noordelijke pleinwand	36
4.7 Tussengebied	37
4.8 Zone tussen Steensedijk en LSV	38
4.9 Landschappelijke inpassing	38
4.10 Optimalisatie verkeersstructuur omgeving plangebied	40
 5. ONDERZOEK EN VERANTWOORDING	 41
5.1 Inleiding	41
5.2 Beleidsmatige onderbouwing initiatief	41
5.3 Programmatische onderbouwing initiatief	43
5.4 Verkeer en parkeren	48
5.5 Geluidhinder	51
5.6 Bedrijven en milieuzonering	53
5.7 Bodem	54
5.8 Archeologische en cultuurhistorische waarden	56
5.8.1 Cultuurhistorie	56
5.8.2 Monumenten	57
5.8.3 Archeologie	57
5.9 Water	58
5.10 Flora en fauna	66
5.11 Luchtkwaliteit	68
5.12 Externe veiligheid	69
5.12.1 Projectgebied	69
5.12.2 Transportroutes	69
5.12.3 Inrichtingen	70
5.12.4 Verantwoording groepsrisico	71
5.12.5 Conclusie	73
5.12.6 Advies Brandweer Hulst	73

6. JURIDISCHE PLANOPZET	75
6.1 Inleiding	75
6.2 Systematiek van het bestemmingsplan	76
6.3 Opbouw van de bestemmingsregeling	77
6.3.1 Inleidende regels	77
6.3.2 Bestemmingen	78
6.3.3 Algemene regels	80
6.3.4 Overgangs- en slotregels	81
6.4 Specifieke bestemmingsregels	82
 7. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	 85
7.1 Financieel economische haalbaarheid	85
7.2 Handhaving	87
 8. MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID	 89
8.1 Inspraak	89
8.2 Wettelijk vooroverleg	89
8.3 Vaststellingsprocedure	90
 SEPARATE BIJLAGEN	
Bijlage 1: DPO (inclusief scenariostudie)	
Bijlage 2: Uitgangspunten verkeersgeneratie	
Bijlage 3: Verkennend bodemonderzoek	
Bijlage 4: Brief Waterschap Zeeuws-Vlaanderen (d.d. 15 juni 2007)	
Bijlage 5: Actualisatie flora- en faunaonderzoek	
Bijlage 6: Onderzoek externe veiligheid	
Bijlage 7: Reactie provincie bestemmingsplan De Statie	
Bijlage 8: Reactie vooroverleg Waterschap	
Bijlage 9: Onderzoek luchtkwaliteit	

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Al geruime tijd bestaan er plannen om in het gebied rondom Morres en Opslag 7 een 'Life Style Village' (LSV) te ontwikkelen. Dit is een op elkaar afgestemd thematisch concept met een centraal ruimtelijk thema gericht op een combinatie van detailhandel in de vorm van een woonthemaconcentratiegebied. Dit woonthemaconcentratiegebied zou er als bovenregionale trekker voor kunnen zorgen dat Hulst meer bovenregionale trekkracht genereert en zo meer bezoekers vanuit België weet te verleiden in Hulst bestedingen te doen. Om deze trekkracht zo groot mogelijk te maken moeten de drie detailhandelsclusters in Hulst (Binnenstad, omgeving Stationsplein en Life Style Village) complementair aan elkaar zijn, zodat ze elkaar versterken.

Er is een bestemmingsplan gemaakt om onder andere de ontwikkeling van het 'Life Style Village' alsmede de ontwikkeling van een PDV/GDV-cluster juridisch-planologisch te verankeren en oprichting van een LSV en herontwikkeling van de terreinen van Morres daarmee mogelijk te maken. Dit bestemmingsplan, "De Statie" genaamd, is vastgesteld door de gemeenteraad van Hulst en goedgekeurd door GS van de provincie Zeeland, en is in 2011 onherroepelijk geworden.

Ontwikkellende partij van het woonthemacentrum, Morres Wonen, is in 2009 overgenomen door De Mandemakers Groep (DMG). DMG heeft samen met Skope Vastgoed BV de plannen van Morres Wonen herijkt en samen zijn zij tot de conclusie gekomen dat het door Morres Wonen neergelegde concept niet of in elk geval onvoldoende aansluit bij de normen die DMG stelt aan een goed functionerend retailcluster in de woonbranche. Met name de configuratie van gebouwen, functionele zonering en de ontsluitings- en parkeerstructuur verdienen aanpassing om te komen tot een beter functionerend concept.

Skope Vastgoed BV heeft samen met Leenders Architecten een concept ontwikkeld dat voldoet aan de normen en wensen van DMG en tevens recht doet aan de beleidsmatige uitgangspunten en ruimtelijk-stedenbouwkundige randvoorwaarden welke door de gemeente Hulst zijn gegeven in het kader van de planontwikkeling van "De Statie". Voor het plangebied wordt een nieuwe invulling gezocht in de vorm van het ontwikkelen van 'Life Style Village' met daarin opgenomen een Woonthemacentrum en het aanpassen van de verkeersstructuur. Het concept is op ambtelijk en bestuurlijk niveau besproken met de gemeente Hulst en de provincie Zeeland. Beiden staan in beginsel positief ten opzichte van de planontwikkeling.

Het nieuwe planconcept past echter niet binnen de regeling zoals deze is opgenomen in het bestemmingsplan “De Statie”. De regeling in dit bestemmingsplan heeft met name specifiek de bebouwing van het voorgaande planconcept geregeld en de nu gewenste bebouwing past in situering en afmeting niet binnen de geldende regeling. Omdat het planconcept beleidsmatig past wil de gemeente meewerken aan een herziening van het bestemmingsplan.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het projectgebied ligt ten zuidwesten van de historische vesting Hulst. Het plangebied omvat het winkelgebied op bedrijventerrein Tol-Morres. De planbegrenzing wordt globaal gevormd door de N290, de achterkanten van de percelen aan de zuidzijde van de Absdaalseweg, de westelijke grens van de geprojecteerde verbindingszone tussen het Scharnier/Absdaalseweg en het winkelgebied Tol-Morres en vervolgens de westelijke perceelsgrenzen van de bebouwing aan de Beneluxweg (tussen Industrierweg en N290). Het Tussengebied (gelegen tussen de Absdaalseweg en het Morresterrein, zie afbeelding 3.1 in paragraaf 3.2.5) waar naast bepaalde vormen van grootschalige detailhandel een verbindingsweg naar het centrum en waterberging zijn voorzien en dat wel deel uitmaakt van het planconcept voor een LSV, is niet opgenomen in voorliggende herziening van het bestemmingsplan. Voor het Tussengebied zijn de planologische ontwikkelingsmogelijkheden al verankerd in het vigerende bestemmingsplan ‘De Statie’.

1.3 Doel van het bestemmingplan

Het bestemmingsplan vormt het juridisch planologisch instrument om de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen op de aangewezen locatie mogelijk te maken. De gewenste ontwikkelingen komen voort uit een aantal maatschappelijke en beleidsmatige ontwikkelingen op het gebied van winkelen, werken, verkeer en een aantal bijzondere functies, die leiden tot concrete ruimtevragen. De keuze voor de locatie is gebaseerd op een analyse van de ruimtelijke mogelijkheden, rekening houdend met de ruimtelijke en functionele kwaliteiten van Hulst. Achterliggend doel is het genereren van bovenregionale trekkracht zodat Hulst meer door bezoekers vanuit België gezocht wordt en deze bezoekers verleid worden om in Hulst bestedingen te doen. Om deze trekkracht zo groot mogelijk te maken moeten de drie detailhandelsclusters in Hulst (Binnenstad, omgeving Stationsplein en Life Style Village) complementair aan elkaar zijn, zodat ze elkaar versterken. De ontwikkeling van een goed functionerend en aantrekkelijk Life Style Village, dat als grote bovenregionale trekker voor Hulst moet gaan functioneren, is hierbij van essentieel belang.

1.4 Bij het plan behorende stukken

Dit bestemmingsplan bestaat uit drie delen: een verbeelding waarop onder meer de bestemmingen in het plangebied zijn aangegeven, regels voor de op de verbeelding vermelde bestemmingen en een toelichting waarin de achtergronden van het bestemmingsplan zijn beschreven. De verbeelding vormt samen met de regels het bindende deel van het bestemmingsplan. In de toelichting worden de keuzes, welke in het bestemmingsplan worden gemaakt, nader gemotiveerd en verantwoord. Grotendeels is deze verantwoording gebaseerd op het bestemmingsplan "De Statie". Daar waar de beoogde ontwikkeling afwijkt van "De Statie", is in dit plan een nadere motivering gegeven. Als bijlagen bij dit plan zijn dan ook uitsluitend de geactualiseerde milieuhygiënische, programmatische onderzoeken alsmede onderzoeken naar gebiedswaarden opgenomen.

1.5 Vigerend bestemmingsplan

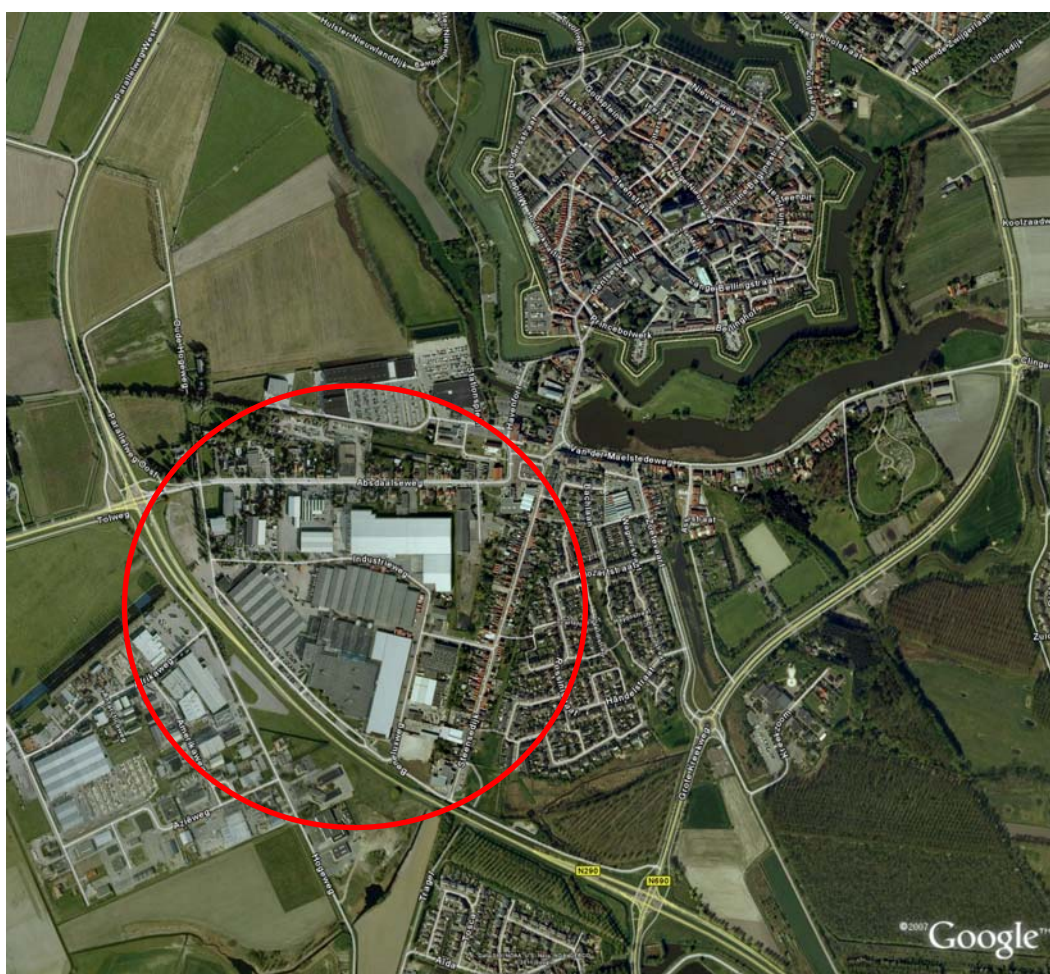
Onderhavig bestemmingsplan is een gedeeltelijke herziening van bestemmingsplan "De Statie" dat door de gemeenteraad van Hulst is vastgesteld op 18 december 2009 en door gedeputeerde staten is goedgekeurd op 1 september 2009. Door de uitspraak van de Raad van State op 9 februari 2011 is bestemmingsplan "De Statie" onherroepelijk geworden.

1.6 Leeswijzer

Dit bestemmingsplan bestaat uit twee gedeelten: de toelichting en de regels. De verbeelding van het bestemmingsplan is los bijgevoegd.

Het eerste gedeelte betreft de toelichting van dit bestemmingsplan. Hierin wordt in hoofdstuk 2 een beschrijving gegeven van de bestaande situatie in al haar facetten. Hoofdstuk 3 geeft de relevante beleidskaders weer en in hoofdstuk 4 wordt een beschrijving van het plan gegeven. In hoofdstuk 5 worden de noodzakelijke onderzoeken besproken en worden keuzes nader verantwoord. De juridische opzet van het plan wordt in hoofdstuk 6 uiteengezet. In hoofdstuk 7 komt de economische uitvoerbaarheid aan de orde, terwijl tenslotte in hoofdstuk 8 verslag wordt gedaan van de maatschappelijke uitvoerbaarheid (planprocedure en vooroverleg).

De regels behorende bij dit bestemmingsplan staan in het tweede deel. Deze regels bestaan uit vier hoofdstukken, waarin de inleidende regels in hoofdstuk 1 zijn opgenomen, de bestemmingsregels in hoofdstuk 2, de algemene regels in hoofdstuk 3 en de overgangs- en slotregels in hoofdstuk 4.



Figuur 2.1 Luchtfoto plangebied en omgeving

2. BESTAANDE SITUATIE

2.1 Algemeen

De gemeente Hulst ligt in het meest zuidoostelijke deel van Zeeland en beslaat met een oppervlakte van ruim 25.000 ha het overgrote deel van Oost-Zeeuws-Vlaanderen. De zuidrand van de gemeente grenst grotendeels aan België. De kern Hulst ligt aan de zuidrand van de gemeente en is één van de belangrijkste kernen binnen Zeeuws-Vlaanderen. Aan de zuidkant van de vesting ligt het plangebied 'Life Style Village Hulst'.

In het vervolg van dit hoofdstuk zoomen we in op het plangebied 'Life Style Village'. Er wordt een analyse gegeven van de kern Hulst op zowel ruimtelijk als functioneel niveau. De functionele structuur vormt een afgeleide van de ruimtelijke structuur. De omgeving van het plangebied 'Life Style Village' is te typeren als een gemengd gebied waarin bedrijfs-, detailhandels- en woonfuncties elkaar afwisselen.

2.2 Ruimtelijk-functionele structuur

2.2.1 Historische ontwikkeling Hulst en gebied Tol-Morres

Hulst is een vestingstad, en wat betreft de stedelijke ontwikkeling heeft het tot na de Tweede Wereldoorlog geduurd voordat de grote ontwikkelingen buiten de vesting plaatsvonden. De wijk genaamd 'Nieuw Hulst' en de groei van de bebouwing langs de Absdaalseweg en de Steensedijk (rond het oude treinstation), vormen het begin van de ontwikkeling van Hulst buiten de vesting. Door de aanleg van een spoorlijn tussen Mechelen en Terneuzen in 1871, vonden er uitbreidingen plaats ten zuiden van de kern, rondom het station. De ontwikkeling bestond uit de vorming van een klein centrum met hotels en bedrijvigheid.

De ontwikkeling van het gebied Tol-Morres hangt nauw samen met de ontwikkeling van de meubelmakerij Morres. Tijdens de wederopbouwperiode werden in de regio veel huizen gebouwd zodat het bedrijf Morres kon groeien. De groeiende welvaart in de jaren '60 deed hier nog een schepje bovenop, waardoor de verkoop alleen maar toenam.

Om het de klanten nog makkelijker te maken, introduceerde Morres in 1957 de allereerste meubelcatalogus. Het begin van het postorderen was gemaakt, waardoor ook mensen buiten de regio per post een bestelling konden doorgeven. Mede door de zondagopening nam de belangstelling voor Morres Meubel toe. Het gebrek aan

expansiemogelijkheden in de binnenstad leidde tot de aankoop van een perceel buiten de stad. In 1968 vestigde Morres Meubel zich op het Industrierrein 'Tol-Morres'. In deze periode onderscheidde Morres zich opnieuw als een opmerkelijk pioniersbedrijf. De perifere vestiging en de enorme oppervlakte winkelruimte waren destijds uniek.

Het familiebedrijf Morres groeide uit tot één van de grootste meubelbedrijven in de Benelux. In de jaren '90 van de vorige eeuw werd op het bedrijventerrein de totale oppervlakte van het bedrijf vergroot, waarbij toonzalen en het logistiek apparaat werden gemoderniseerd

2.2.2 Bebouwingsstructuur en –typologie Tol-Morres

Het bedrijventerrein Tol-Morres wordt grotendeels in gebruik genomen door de firma Morres. Zij hebben bedrijfspanden in gebruik tussen de N290, Absdaalseweg en Steensedijk. Aan de randen van het terrein (Absdaalseweg en Steensedijk) liggen enkele kleinere bedrijfspanden. Deze zijn zowel gericht op het bedrijventerrein, als op de linten Absdaalseweg en Steensedijk.

Grote delen van de bedrijfspanden van firma Morres zijn met een grootschalige detailhandelsfunctie ingericht. Vooral de panden langs de N290 hebben hierdoor een representatieve uitstraling. De vrijstaande bebouwing is veelal verspringend ten opzichte van de rooilijn gepositioneerd en georiënteerd op de weg met variërende open tussenruimte. De vormgeving van de bebouwingselementen is veelal eenvoudig en sober en loopt uiteen van gesloten bedrijfspanden van betonplaten of damwandprofiel tot meer representatieve kantoorpanden en showrooms. Bedrijfspan-den hebben een hoogte van één bouwlaag met een platdak of licht hellend zadeldak. Het kleur- en materiaalgebruik op het terrein is wisselend.

2.2.3 Wegenstructuur

N290: regionale ontsluiting

De provinciale weg N290 ligt aan de westzijde van de kern Hulst en begrenst de westzijde van het plangebied. Deze weg vormt in noord-zuidrichting een belangrijke ontsluitingsroute binnen Zeeuws-Vlaanderen en is de belangrijkste verbinding vanuit Zeeuws-Vlaanderen met België.

De belangrijkste ontsluitingsweg aan de westzijde van Hulst, die aantakt op de N290, is de Absdaalseweg. Deze staat in verbinding met het centrum van Hulst.

Met het oog op de voorgenomen ontwikkeling in het gebied Tol-Morres en omgeving is de kruising N290/Absdaalseweg omgevormd tot een rotonde. Ten zuiden van deze kruising is een tweede rotonde aangelegd die het bedrijventerrein aan de westzijde van de N290 en het gebied Tol-Morres ontsluit.

De verbinding tussen de Absdaalseweg en de Beneluxweg wordt (via het centrale parkeerterrein) vernieuwd. Tevens wordt een nieuwe ontsluitingsweg gerealiseerd tussen de Industrieweg en de Absdaalseweg in het Tussengebied, aansluitend aan het plangebied.

Fietsroute

Ter hoogte van de Steensedijk kruist de Beneluxweg en N290 een belangrijke fietsroute tussen de kernen Hulst en Sint Jansteen. Voor een veilige oversteek is voor de fietsers onder de N290 en de Beneluxweg een tunnel aangelegd. De fietsroute gaat grotendeels over de Steensedijk en komt uit op 'Het Scharnier', (kruising Absdaalseweg – Stationsweg – Van der Maelstedeweg) vanaf waar het centrum en de andere delen van Hulst bereikbaar zijn.

2.2.4 Groen

In de huidige situatie is er in het gebied Tol-Morres maar weinig openbaar groen aanwezig. Het gebied heeft hoofdzakelijk een stenig karakter. Direct grenzend aan het plangebied bevinden zich nauwelijks structurerende groenelementen. Slechts in een strook tussen de achterzijden van de woningen aan Steensedijk en het terrein Tol-Morres ligt een groenstrook met watergang. Deze strook krijgt in de toekomst een functie als groen- en watervoorziening.

De ambitie is er om met de ontwikkeling van 'Life Style Village' een aantrekkelijke verblijfsruimte aan Hulst toe te voegen met meer openbaar groen. Op dit moment is het gebied een ontbrekende schakel in de groenstructuur. De nieuwe groenstructuur op het bedrijventerrein bestaat uit de volgende elementen:

- 1) een groene begeleiding van de N290;
- 2) een representatieve groen-blauwe entree van het terrein;
- 3) een duurzaam groen ingericht parkeerterrein;
- 4) een nieuwe lanenstructuur;
- 5) een blauw-groene begeleiding van de route naar het centrum van Hulst (geregeld in bestemmingsplan "De Statie", valt buiten onderhavig plangebied)..



Figuur 2.2 Groenstructuur Life Style Village Hulst (Bron: Landschappelijk plan Bureau Kruit).

2.2.5 Waterstructuren en -systemen

Het plangebied maakt deel uit van het beheergebied van het Waterschap Scheldestromen. Het beheergebied maakt onderdeel uit van het stroomgebied van de Schelde. Oorspronkelijk stroomde het water hoofdzakelijk in noordelijke richting vanaf de hoger gelegen Vlaamse gronden naar de Westerschelde. Nu wordt nog een deel van het water via Zeeuws-Vlaanderen afgevoerd; het overige wordt via de afleidingskanalen in Vlaanderen naar de kust geleid.

Plangebied

Het terrein is gelegen aan de westzijde van Hulst. In de Beneluxweg, Industrieweg en de Absdaalseweg ligt een gemengd rioolstelsel. Voor zover mogelijk zijn de gebouwen en terreinen van Morres en een aantal gebouwen in de directe omgeving afgekoppeld van dit gemengde stelsel. Het hemelwater is aangesloten op het HWA-riool in de Industrieweg en de Beneluxweg. Via een duiker onder de provinciale weg wordt het water afgevoerd naar de watergang aan de westzijde. Het HWA-riool in de Industrieweg voert af naar zowel de vijvers op het bedrijventerrein Hogeweg als de vijver op het voormalige Karweiterrein. De vijver op het voormalige Karweiterrein voert af via een HWA-riool naar de Oude Vaart.

Het westelijke deel van de Absdaalseweg voert zijn water af via de Industrieweg naar het gemaal bij de vijver van het voormalige Karweiterrein. Vandaaruit wordt het water naar de Van der Maelstedeweg getransporteerd. De ontwatering van dit gebied vindt plaats door de sloot achter de woningen aan de Steensedijk, de vijver en sloot en het HWA-riool richting Oude Vaart. Vroeger liep deze sloot door achter de garage van de Voorde naar de watergang ten zuiden van bedrijventerrein Hogeweg. De Oude Vaart maakt onderdeel uit van een waterlichaam volgens de KRW en de natte ecologische verbindingszone.

De parkeerterreinen van Morres aan de westzijde wateren deels via aan berm passage af naar de aanwezige bermsloten langs de provinciale weg. De sloten sluiten aan op de duiker naar de vijverpartij in bedrijventerrein Hogeweg.

2.3 Straalpaden, kabels en leidingen

Het plangebied ligt op korte afstand van een aardgasbuisleiding, van de Nederlandse Gasunie. Deze buisleiding wordt nader beschreven in paragraaf 5.12.

Daarnaast zijn binnen het plangebied gasverdeelleidingen gelegen, welke niet vallen onder het Besluit externe veiligheid en waarvoor geen belemmeringenstrook geldt. Voor de gasverdeelleidingen gelden de eisen van de Bouwverordening van de gemeente Hulst.

Voor het overige zijn geen kabels en/of leidingen die beperkingen van de inrichting en het gebruik van het plangebied ten gevolge hebben en/of een regeling in het bestemmingsplan noodzakelijk maken.

3. BELEIDSKADER

De ontwikkeling van het Life Style Village is reeds voorzien in het onherroepelijke bestemmingsplan “De Statie”. In dit bestemmingsplan is ook een beleidsmatige verantwoording van de mogelijk gemaakte bestemmingen gegeven. Onderhavig bestemmingsplan voorziet slechts in een beperkte wijziging van deze bestemmingen. De wijziging is vooral gericht op het verbeteren van de logistiek (zowel verkeers- als bezoekersstromen) en ruimtelijk-stedenbouwkundige uitstraling. In navolgend hoofdstuk zijn de hoofdlijnen van de beleidsmatige inkadering van de planontwikkeling gegeven en meer specifiek is ingegaan op de verhouding van deze wijzigingen ten opzichte van het meest recente ruimtelijke beleid van rijk, provincie en gemeente.

Sectorale beleidskaders worden behandeld in hoofdstuk 5 ‘Onderzoek en verantwoording’.

3.1 Bovengemeentelijk beleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en AMvB Ruimtelijke ordening

Het Rijk heeft haar beleid ten aanzien van infrastructuur en ruimtelijke ordening vastgelegd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en daarmee samenhangende algemene regels: de AMvB Ruimte. Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Daar streeft het Rijk naar met een aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen scherp prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt.

Doelen

In de structuurvisie Infrastructuur en Ruimte formuleert het Rijk drie hoofddoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar & veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

- het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Nationale belangen

De structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is vertaald in de AMvB ruimtelijke ordening. De AMvB omvat alle ruimtelijke rijksbelangen die juridisch doorwerken op het niveau van bestemmingsplannen. Het gaat om kaders voor onder meer het bundelen van verstedelijking, de bufferzones, nationale landschappen, de Ecologische Hoofdstructuur, de kust, grote rivieren, militaire terreinen, mainportontwikkeling van Rotterdam en de Waddenzee. Met de AMvB Ruimte maakt het Rijk proactief duidelijk waar provinciale verordeningen en gemeentelijke bestemmingsplannen aan moeten voldoen. Uit de regels en kaarten behorende bij de AMvB kan worden afgeleid welke aspecten relevant zijn voor het ruimtelijke besluit.

Ladder duurzame verstedelijking

In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is opgenomen dat een toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, voldoet aan de volgende voorwaarden:

- er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte;
- indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel a, blijkt dat sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt beschreven in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins.
- indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel b, blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.

Als hulpmiddel voor het toepassen van de ladder voor duurzame verstedelijking is een handreiking opgesteld. De ladder kent drie treden:

- *Trede 1: Is er een regionale behoefte? Zo nee, stop de procedure of pas het plan zodanig aan dat het past bij de regionale behoefte.*
- *Trede 2: Zo ja, is (een deel) van de regionale behoefte op te vangen binnen het bestaande stedelijke gebied. Zo ja, voldoende gemotiveerd.*
- *Trede 3: Zo nee, zoek een locatie die multimodaal ontsloten is of kan worden voor de resterende regionale behoefte.*

Onderhavig bestemmingsplan voldoet aan het hierboven geschetste rijksbeleid. Door ontwikkeling van een winkellocatie binnen bestaand stedelijk gebied en revitalisering van bestaande bedrijfsgebieden binnen het plangebied kan de ruimte in de toekomst intensiever gebruikt worden. Het woonthemaconcentratiegebied zou er als bovenregionale trekker voor kunnen zorgen dat Hulst meer bovenregionale trekkracht genereert en zo meer bezoekers vanuit België weet te verleiden in Hulst

bestedingen te doen. Op niveau van de regionale detailhandelsstructuur vergroot het in zekere zin de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische (detailhandel)structuur.

De herontwikkeling van het gebied Tol-Morres voldoet aan de voorwaarden van de ladder voor duurzame verstedelijking. Er is sprake van een regionale behoefte (zie verder hoofdstuk 5) en deze behoefte kan worden opgevangen in bestaand stedelijk gebied. Omdat de locatie voorziet in de vestigingsmogelijkheid voor bedrijven en winkels die gezien hun omvang en de verkoop van volumineuze goederen niet geschikt voor vestiging op een centrumlocatie, is ervoor gekozen om deze type winkels in afzonderlijke gebieden te clusteren.

3.1.2 Omgevingsplan Zeeland 2012-2018

Provincie Zeeland heeft een nieuw beleid voor ruimte, milieu, natuur en water. Op 28 september 2012 hebben Provinciale Staten een nieuw omgevingsplan vastgesteld. Het Omgevingsplan Zeeland 2012 – 2018 is met bijbehorende regels, die zijn opgenomen in de verordening ruimte provincie Zeeland, de komende zes jaar van kracht.

Voor het gebied Tol-Morres is vooral relevant dat gestreefd wordt naar een:

- Concentratie en bundeling van bedrijven;
- Het inzetten op bundeling en zorgvuldig ruimtegebruik (de duurzaamheidsladder). Deze sluit naadloos aan bij het rijksbeleid. Voor het bevorderen van zorgvuldig ruimtegebruik is in het rijksbeleid de 'ladder' voor duurzame verstedelijking opgenomen. Deze is verankerd in het Besluit ruimtelijke ordening en is ook van provinciaal belang. De duurzaamheidsladder is een procesvereiste en houdt in dat bij vaststelling van een ruimtelijk plan wordt gemotiveerd hoe een zorgvuldige afweging is gemaakt over het ruimtegebruik. Deze werkt met de volgende stappen die in de onderbouwing moeten terugkomen (sterk verkorte weergave):
 1. De ontwikkeling voorziet in een regionale, intergemeentelijke vraag;
 2. Realisatie vindt plaats binnen het bestaand bebouwd gebied in de regio, tenzij dat niet mogelijk is
 3. De locatie is of wordt multimodaal ontsloten.

Detailhandel

Behoud en versterking van de kwaliteit en het aanbod van detailhandelsvoorzieningen zijn belangrijk voor de inwoners, de werkgelegenheid en voor de toeristische aantrekkingskracht van Zeeland. Het draagt bij aan de vitaliteit, leefbaarheid en identiteit van de dorpen en steden in Zeeland. De centrale voorwaarde is dat de bedoelde detailhandelsvestiging geen ontwrichtende gevolgen heeft voor de bestaande kernwinkelcentra en de detailhandelsstructuur.

De volgende categorieën zijn benoemd:

- Bij detailhandel in volumineuze en gevaarlijke goederen is vestiging buiten de bestaande kernwinkelgebieden toegestaan. Het gaat hier om de branches auto's, boten, caravans, brand en explosiegevaarlijke goederen en bestrijdingsmiddelen. Hiervoor geldt dat vestiging zoveel mogelijk geconcentreerd plaatsvindt in de vier steden en de vier dragende kernen. Hulst is één van de dragende kernen.
- Detailhandel bedoeld voor de zogenaamde doelgerichte, laagfrequente aankopen (wonen, bruin- en witgoed, doe-het-zelf, tuincentra) dient primair aansluitend aan bestaande kernwinkelgebieden gevestigd te worden. Wanneer dit door het volume niet mogelijk is, is vestiging erbuiten geconcentreerd toegestaan op een (PDV-)locatie waar soortgelijke detailhandel is geconcentreerd in een van de vier steden of dragende kernen. Branches in de dagelijkse boodschappen en recreatief winkelen horen hier niet thuis.
- Themaconcentratiegebieden zijn gebieden waar detailhandel, bedoeld voor de laagfrequente, doelgerichte aankopen, geconcentreerd wordt. Dit vindt plaats in duidelijk herkenbare gebieden met een afgebakend profiel, met name de woonbranche. In Zeeland zijn dat het Marconigebied in Goes (wonen), Woonboulevard Poortvliet, Mortiere in Middelburg, en Morres e.o. in Hulst. Bij de ontwikkeling en het beheer van een themaconcentratiegebied is een heldere profilering en complementariteit ten opzichte van de rest van de detailhandelsstructuur essentieel. De invulling van dergelijke themaconcentraties wordt altijd afhankelijk gesteld van het functioneren van de binnensteden.
- Voor de zeer grootschalige recreatieve winkelformules (winkel met een omvang van 3.000 m² of meer) geldt dat deze in principe gevestigd dienen te worden in of aan de rand van de binnensteden. Onder voorwaarden kan hierop een uitzondering worden gemaakt:
 - aangetoond moet worden dat de vestiging niet in de binnenstad kan worden geacommodeerd;
 - aangetoond moet worden dat er geen substantiële gevolgen optreden voor detailhandelsbranches in de bestaande winkelcentra;
 - een vestigingslocatie is alleen geschikt indien aansluiting gezocht wordt bij een themaconcentratie. Hierbij dient de winkelformule te passen bij het profiel van de themaconcentratie om te kunnen zorgen voor een meerwaarde. Regionale afstemming is hierbij belangrijk.
- De mogelijkheid bestaat om aansluitend bij perifeer te ontwikkelen middelgrote dagattracties (leisurecentra) detailhandel te vestigen. Dit kan alleen wanneer:
 - de invulling van de detailhandel een directe relatie heeft met het concept van de dagattractie;
 - de invulling van de detailhandel voor het belangrijkste deel complementair (en dus niet overlappend) is met het detailhandelsaanbod in de bestaande winkelcentra;

- aangetoond wordt dat de detailhandel geen substantiële gevolgen heeft voor de bestaande detailhandelsstructuur en qua omvang ondergeschikt is aan het totale concept. Hiertoe wordt, ter indicatie, uitgegaan van een maximale omvang van 5% van de totale bruto bebouwde vloeroppervlakte.

Regionale economie

De Zeeuwse economie kampt met een aantal structurele problemen die zich over een breed terrein en verschillende sectoren uitstrekken. Zeeland kent een relatief lage groei van de werkgelegenheid en de toegevoegde waarde. De bedrijvendynamiek en de investeringsbereidheid blijven achter bij de landelijke ontwikkeling.

Toch ligt er in Zeeland een aantal kansen. Sterke troeven zijn de ligging aan diep zeewater, een aantrekkelijke omgeving en een sterk toeristisch product, een goede woonomgeving en leefklimaat. Deze troeven zullen de komende jaren belangrijker worden. Het sociaal-economische beleid van de provincie kiest voor een brede dynamische inzet op alle sectoren van de Zeeuwse economie. De opgave voor het omgevingsbeleid is deze dynamiek te faciliteren en de Zeeuwse troeven te versterken.

Beeldkwaliteit

Om de beeldkwaliteit van Zeeland te versterken is het primair noodzakelijk dat het aspect beeldkwaliteit systematisch betrokken wordt bij planprocessen. Om dit te bereiken wordt bij concrete plannen, afhankelijk van omvang en betekenis van het plan, om een beeldkwaliteitplan of –paragraaf gevraagd, waarin tevens wordt aangegeven hoe locatiekeuzes of keuzes over vormgeving tot stand zijn gekomen en kan bij toekomstige ontwikkelingen op de ontwerpfilosofie worden aangehaakt.

Bij de beoordeling van een plan zal erop worden toegezien of de denkstappen daadwerkelijk en afdoende zijn doorlopen. Op provinciaal niveau wordt geen inhoudelijk oordeel geveld over het beeldkwaliteitplan. Dit vormt de verantwoordelijkheid van de gemeente.

Het nieuwe planconcept voor het 'Life Style Village', is 11 november 2010 met Welstand besproken. Welstand heeft vastgesteld dat het plan voldoende kwaliteit bezit om het verder te ontwikkelen. Een verder uitgewerkt plan wordt in het kader van de omgevingsvergunning voor het bouwen aan welstand voorgelegd.

3.1.3 Verordening Ruimte

Verordening ruimte

Bij de vaststelling van het Omgevingsplan is besloten een select aantal provinciale belangen (onderdelen uit het Omgevingsplan) te regelen in de verordening. Het betreft een aantal concreet geformuleerde provinciale beleidsdoelen waarvoor, met het oog op het gewicht dat vanuit het provinciaal belang daaraan wordt toegekend en met het oog op een goede ruimtelijke ordening, regeling bij verordening nood-

zakelijk wordt geacht. In de Provinciale Ruimtelijke verordening Zeeland die op 9 april 2010 door PS is vastgesteld en de herziening hierop (in werking getreden op 11 januari 2012), worden regels gesteld omtrent de inhoud van bestemmingsplannen, de toelichting of ruimtelijke onderbouwing daaronder begrepen. De onderwerpen die in de verordening worden geregeld zijn reeds onderdeel van het Omgevingsplan.

Slechts een select aantal onderdelen uit het Omgevingsplan is geregeld in de verordening:

- Bestaande en nieuwe natuur;
- Grootschalige bedrijventerreinen;
- Detailhandelsvoorzieningen;
- Windenergie;
- Glastuinbouw;
- Waterkering;
- Bestaande natuur;
- Agrarisch gebied van ecologische betekenis;
- Landschap en erfgoed.

Het plangebied bestaat grotendeels uit bestaand stedelijk gebied. Ook ten aanzien van detailhandel bevat de verordening regels, deze zijn vastgelegd in artikel 2.2.

In lid 8 van artikel 2.2 is vastgelegd dat in een bestemmingsplan nieuwe detailhandelsvoorzieningen, daaronder mede verstaan de uitbreiding van bestaande detailhandelsvoorzieningen, primair toegelaten in bestaande kernwinkelgebieden. In de toelichting bij een bestemmingsplan waarin nieuwe detailhandelsvoorzieningen, met inbegrip van de uitbreiding van bestaande -voorzieningen, worden toegelaten wordt inzicht gegeven in de wijze waarop het plan bijdraagt aan het beleidsdoel van bundeling en concentratie in bestaande kernwinkelgebieden.

In lid 9 van artikel 2.2 wordt verwezen naar bijlage 2 van de Verordening waarin is vastgelegd dat op de hoofdregel bij detailhandel (bundeling en concentratie in bestaande kernwinkelgebieden) enkele uitzonderingen bestaan. De voor het – plangebied Tol-Morres relevante uitzonderingen zijn:

- detailhandel in volumineuze en gevaarlijke goederen;
- nieuwe detailhandelsvoorzieningen in doelgerichte, laagfrequente aankopen en nieuwe grootschalige detailhandelsvoorzieningen op de locatie Morres (Hulst).

Bij deze laatste categorie dient in de toelichting bij een bestemmingsplan aannemelijk te worden gemaakt dat er binnen kernwinkelgebieden geen (geschikte) ruimte beschikbaar is. De vestigingslocatie moet passend zijn en er moet gebruik gemaakt kunnen worden van verschillende middelen van vervoer (of als zodanig worden ontwikkeld).

De ontwikkeling van het Life Style Village is in lijn met het provinciale detailhandelsbeleid. In de toelichting van het bestemmingsplan “De Statie” is reeds aangegeven dat er binnen het bestaande kernwinkelgebied in Hulst geen ruimte is voor de voorgestane ontwikkeling, de locatie passend is bij de voorgestane ruimtelijke en functionele structuur, een logische ligging heeft en multimodaal is ontsloten. In hoofdstuk 5 zijn de hoofdlijnen van deze onderbouwing vermeld. Van belang bij ontwikkeling en beheer van het themaconcentratiegebied is een heldere profilering en complementariteit ten opzichte van de rest van de detailhandelsstructuur. De invulling van het themaconcentratie gebied en de mogelijk gemaakte detailhandelsvormen hebben daarbij geen ontwrichtende gevolgen voor bestaande kernwinkelcentra en de detailhandelsstructuur. Het bovenstaande is op voldoende wijze geborgd in de planregels van onderhavig plan. Er is onderzoek gedaan naar de effecten op de detailhandelsstructuur van met name ook de binnenstad (zie verder hoofdstuk 5).

3.2 Regionaal en gemeentelijk beleid

Het beleidsuitgangspunt is zorgvuldig en effectief ruimtegebruik waarbij de ruimte geboden wordt aan ontwikkeling met behoud van de omgevingskwaliteiten. Voorkomen moet worden dat de gemakkelijke weg van uitbreiding gekozen moet worden. Aandacht voor herstructurering, renovatie en transformatie van het bestaande is dan ook voor alle sectoren van belang.

3.2.1 Bedrijventerreinvisie Zeeuws-Vlaanderen

In de bedrijventerreinvisie Zeeuws-Vlaanderen¹ wordt beschreven dat op bedrijventerreinen uitsluitend bedrijven worden toegelaten die niet inpasbaar zijn in de andere stads- en dorpsmilieus en geen arbeids- en bezoekersintensieve functies hebben en een goede aansluiting op het wegennet behoeven. Grootschalige Detailhandelvoorzieningen (GDV) en Perifere Detailhandelvoorzieningen (PDV) zijn veelal te vinden op bedrijventerreinen (perifere locaties). Dit betekent dat artikelen die een groot oppervlak nodig hebben (zoals auto's, tuincentra, bouwmaterialen, etc.) vaak op bedrijventerreinen gevestigd zijn. In Zeeuws-Vlaanderen is een aantal locaties geschikt voor aanleg van PDV/GDV, namelijk Stampershoek in Oostburg, Kennedylaan in Terneuzen en Tol-Morres in Hulst.

Het beleid van de gemeente Hulst is gericht op versterking en uitbreiding van de economische structuur van de gemeente. De gemeente streeft een evenwichtige groei en een duurzame ontwikkeling van de bedrijvigheid in de gemeente na. Dit is noodzakelijk voor voldoende werkgelegenheid voor de huidige en toekomstige beroepsbevolking. Door bundeling van bedrijventerreinen wordt duurzaamheid bevorderd (minder transport en gezamenlijke benutting van faciliteiten). Ook wordt

¹ Bedrijventerreinvisie Zeeuws-Vlaanderen, Grontmij Nederland bv Middelburg, januari 2005

gezocht naar compensatie voor het werkgelegenheidsverlies als gevolg van verdwijnen van het banktoerisme enerzijds en schaalvergroting in de agrarische sector anderzijds. De plannen voor de doorontwikkeling van Morres naar 'Life Style Village' hebben binnen de gemeente hoge prioriteit. Dit vertaalt zich naar de volgende ruimtelijk-economische doelstellingen, uitgangspunten en hoofdlijnen van het bedrijventerreinenbeleid:

- *selectieve groei*
De bedrijventerreinen bij de dragende kern Hulst/St. Jansteen hebben de mogelijkheid om zich verder te ontwikkelen als terreinen met een regionale opvangfunctie. Ze moeten vooral ruimte bieden voor de ontwikkeling van het midden- en kleinbedrijf, dienstverlening, klein-industrie, groothandelsbedrijven, bouwbedrijven, postorderbedrijven en transport- en logistieke sector. Er dient ruimte te worden geboden voor het verplaatsen van lokale bedrijven vanuit de woonkernen en het buitengebied. Vervolgens dient ruimte beschikbaar te zijn voor nieuwe bedrijven. Een toename van het aantal bedrijven zal resulteren in een sterkere economische structuur en de afhankelijkheid van werkgelegenheidsontwikkelingen van grotere bedrijven verminderen;
- *kwaliteitsoptimalisatie en efficiënt ruimtegebruik*
Op bestaande bedrijventerreinen dient gestreefd te worden naar kwaliteitsoptimalisatie en efficiënt ruimtegebruik. Op regionaal niveau moet er voldoende voorraad van de juiste kwaliteit zijn voor nieuwvestiging en uitbreiding van bedrijven. Daarbij dienen goede ontsluitingsmogelijkheden van de bedrijventerreinen bijzondere aandacht te krijgen. Efficiënt ruimtegebruik kan worden bewerkstelligd door bij de keuze van nieuwe bedrijventerreinen eerst te kijken naar revitalisering (inbreiding), vervolgens naar uitbreiding bestaande terreinen en tenslotte naar nieuwe terreinen;
- *concentratie in twee kernen.*
Werkgelegenheid wordt geconcentreerd in de kernen Hulst/St. Jansteen en (in mindere mate) Walsoorden.

3.2.2 Regionale detailhandelsstructuurvisie Zeeuws-Vlaanderen

In opdracht van de Kamer van Koophandel en de gemeenten in Zeeuws-Vlaanderen, is in 2003 een regionale detailhandelsstructuurvisie² opgesteld. In deze visie worden de verschillende centra in de regio gepositioneerd en worden ontwikkelingsrichtingen naar de toekomst aangegeven.

Hierin wordt gesteld dat Hulst zijn positie als streekverzorgend centrum kan blijven vervullen met een aandachtsveld naar het (Belgisch) koop/dagtoerisme. Het is gewenst woninginrichtingzaken te clusteren in de regio- en streekverzorgende kernen zoals Hulst, passend bij het verzorgingsgebied van de betreffende formule. Klein-

² Zeeuws-Vlaanderen, Regionale detailhandelsstructuurvisie, Droogh Trommelen Broekhuis, Nijmegen 2003.

schalige aanbieders (accessoires, design, etc.) hebben een toegevoegde waarde voor het recreatief winkelen en worden bij voorkeur ingepast in de kernwinkelgebieden. Voor zover woninginrichting niet inpasbaar is in de centra, heeft clustering aansluitend op bestaand perifeer aanbod de voorkeur. Als voorkeurslocatie geldt in Hulst Morres.

Naar verwachting is de regio Zeeuws-Vlaanderen op termijn te klein voor een substantieel aanbod woninginrichting in het midden en hoge marktsegment. Om hierin te voorzien, zou een dusdanig sterk thematisch concept moeten worden ontwikkeld, dat dit een bovenregionale aantrekkingskracht heeft. De haalbaarheid van een dergelijke ontwikkeling is allerm minst zeker en zal primair geïnitieerd moeten worden door bestaande toonaangevende aanbieders, zoals Morres. Rekening houdend met de bestaande marktverhoudingen en het potentiële verzorgingsgebied (regio Gent-Antwerpen) heeft de bestaande locatie Morres in Hulst de beste uitgangspositie voor een nieuw thematisch concept. De verwachte markteffecten en de aanwezige marktruimte van een dergelijk concept zijn nader onderzocht. De resultaten van dit onderzoek komen aan bod in hoofdstuk 5. Dit bestemmingsplan voorziet in de juridisch-planologische verankering van het thema-concept.

Een randvoorwaarde is echter dat een dergelijk concept de overige (beoogde) winkelstructuur niet ondermijnt. Voor de overige branches is het gewenst te komen tot een beperkt aantal goed ontsloten locaties in de drie regio- en streekverzorgende kernen. Hiervoor geldt het strikte planologisch beleid. Dit is gewenst om ondermijning van de centrumgebieden tegen te gaan. Aansluitend op het bestaande beleid is dat in Hulst de zone Stationsplein-Morres.

Voor de GDV-branches geldt dat deze bij voorkeur gelijktijdig gerealiseerd dienen te worden met het Woonthemaparc. Ten aanzien van de invulling van de verschillende deelgebieden mag geen concurrentie ontstaan. Iedere functie heeft een bepaalde ondergrens qua omvang, inspelend op de schaalvergroting van de branches.

3.2.3 Samen Werken aan Zeeuws-Vlaanderen

In het rapport Samen Werken aan Zeeuws-Vlaanderen³, in opdracht van de gemeenten Hulst, Sluis en Terneuzen en waterschap Zeeuws-Vlaanderen geschreven, wordt de toekomstvisie en het actieprogramma op vijf themagebieden beschreven voor Zeeuws-Vlaanderen als uitgangspunt voor een gestructureerde en structurele samenwerking tussen deze partijen. Het betreft de themagebieden:

- Economie – versterk de economische basis;
- Promotie – boei en bindt mensen en bezoekers;
- Ruimtelijke diversiteit – vergroot de ruimtelijke en natuurlijke kwaliteiten;
- Partnerschap – werp de blik naar buiten en zoek coalities;

³ Samen Werken aan Zeeuws-Vlaanderen, ECORYS Nederland BV, Rotterdam 05 september 2007

- Regionale samenwerking – eendracht maakt macht.

In dit kader is van belang dat elke regio binnen Zeeuws-Vlaanderen zich onderscheidt op basis van kwaliteiten en positionering en dat elke ontwikkelingskans zoveel mogelijk benut dient te worden op basis van de aanwezige kwaliteiten en positionering, zonder daarvoor de basiskwaliteiten van het gebied ingrijpend te moeten aantasten.

Voor Hulst geldt een voornamelijk regionaal verzorgende rol met op onderdelen bovenregionale functies met een duidelijke positionering ten aanzien van de functie detailhandel ten opzichte van de gemeenten Sluis en Terneuzen.

3.2.4 Structuurvisie Hulst

De Structuurvisie Hulst⁴ geeft richting aan de gewenste ruimtelijke inrichting van het gemeentelijk grondgebied waardoor voor een ieder in algemene zin duidelijk is of bepaalde initiatieven daarbinnen passen. Voor het gemeentebestuur is de structuurvisie een belangrijk kader voor de afweging van concrete ruimtelijke beslissingen en voor de inzet daartoe van uitvoeringsinstrumenten, zoals het vaststellen van bestemmingsplannen, het beschikbaar stellen van financiële middelen en het sluiten van (bestuurs-) overeenkomsten.

Voor het gebied Tol-Morres geldt een bestendiging van uitspraken uit eerdere beleids- en structuurvisies. Rondom de vestiging van Morres wordt een concentratie van wonen-gerelateerde detailhandel gestimuleerd. Belangrijk hierbij is dat getracht wordt om met de binnenstad, de omgeving Stationsplein en het Morres-terrein drie complementaire gebieden te laten ontstaan, die in maatvoering, kwaliteit van de dienstverlening en assortimentskeuze onderscheidend zijn en die samen trekkracht genereren om (Vlaamse) bezoekers in Hulst tot besteding te verleiden. De ontwikkeling van het woonthemaparc op het Morresterrein wordt onder de strategie 'ontwikkelen' geschaard. In het uitvoeringsprogramma is de beleidsuitspraak opgenomen dat de gemeente nieuwe of te verplaatsen ruimte-vragende economische activiteiten faciliteert uitsluitend op geconcentreerde locaties. Hierbij is grootschalige detailhandel ten zuiden van de binnenstad van Hulst voorzien (De Statie e.o.). Aangegeven is dat in dit gebied wordt voorzien in een menging van wonen en grootschalige detailhandel. In het project wordt onder andere geprobeerd om door aanpassingen in de infrastructuur het verkeer richting Hulst beter te reguleren.

Onderhavig bestemmingsplan voorziet in de juridisch-planologische verankering van en verdere optimalisatie (onderdelen van) deze beleidsdoelen en is daarmee in lijn met de Structuurvisie Hulst.

⁴ Structuurvisie Hulst, Rothuizen van Doorn 't Hooft - Architecten Stedenbouwkundigen, vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 15 mei 2012

3.2.5 Retailvisie

In de Retailvisie Centrum 2005⁵ is een ambitie voor het centrum van Hulst geformuleerd. Op basis van die ambitie is:

- een ruimtelijk-functioneel structuurbeeld geschetst dat gebaseerd is op een concentratie van functies langs een centrale as die loopt vanaf de Bierkaai in de binnenstad tot het 'Woonthema-centrum' in het plangebied "De Statie";
- een distributie-planologische berekening gemaakt om de kwantitatieve ontwikkelingsruimte te kunnen bepalen.

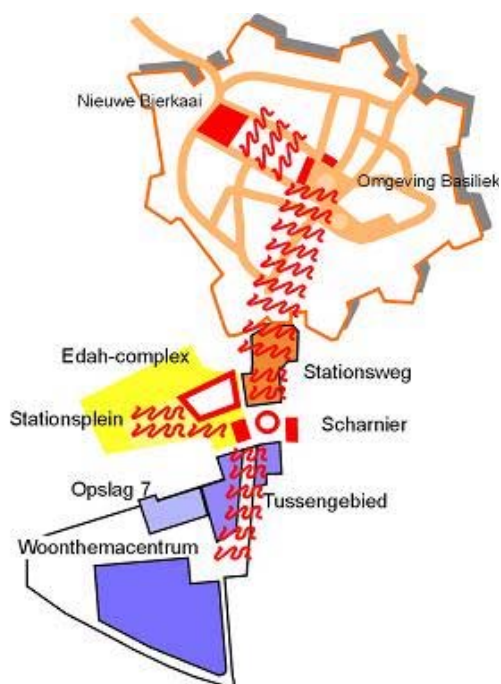
In de retailvisie is voor het gebied "De Statie" een ruimtelijk-functioneel streefbeeld geformuleerd met daaraan gekoppeld een aantal m² aan detailhandel dat nodig is om aan het streefbeeld invulling te geven. De retailvisie waarborgt een evenwichtige ruimtelijk-functionele ontwikkeling van het gehele centrumgebied met de gestelde ambitie als uitgangspunt.

Op basis van de ambitie en de draagvlakmogelijkheden zijn in de retailvisie de volgende kaders voor uitbreidingsruimte gegeven:

- | | |
|--------------------------------------|----------------------------------|
| • Regulier dagelijkse artikelen | 550 tot 700 m ² wvo |
| • Regulier niet-dagelijkse artikelen | 550 tot 3.100 m ² wvo |
| • Grootschaligheid | Max. 10.000 m ² wvo |
| • Woonthema | Ca. 20.000 m ² wvo |
| • Specifiek PDV | Nadere onderbouwing |

wvo = winkelverkoopvloeroppervlakte

⁵ Retailvisie Centrum, gemeente Hulst, BRO, 1 maart 2005



Figuur 3.1 Ruimtelijk-functioneel structuurbeeld, Bron: Retailvisie (2005)

De visie op de locatietoedeling van de indicatieve ruimte is in de retailvisie als volgt verwoord:

- reguliere distributieve ruimte aanwenden voor de Binnenstad (Nieuwe Bierkaai en omgeving Basiliek), daarnaast Stationsweg, herontwikkeling Em-té complex (voormalig EDAH-complex) en afronding van het Stationsplein. Dit kan al een spanning opleveren als het gaat om de noodzakelijk fysieke herstructureringsruimte en de beschikbare distributieve ruimte;
- grootschaligheid specifiek afgebakend in het Tussengebied om de overgang tussen binnenstad / Stationsweg / De Statie enerzijds en Woonthema-centrum anderzijds te begeleiden;
- specifiek PDV en / of leisure / recreatie op Opslag 7-locatie.

3.2.6 Economisch onderzoek gemeente Hulst - Impulsen voor de toekomst

Door de ondernemersvereniging Hulst Reynaertstad, MKB-Hulst en de gemeente Hulst is een onderzoek uitgevoerd om te zoeken naar nieuwe economische impulsen voor de gemeente Hulst. Deze nieuwe impulsen moeten de tegenslagen in de economische ontwikkeling van de gemeente tegengaan om zo een betere economische toekomst tegemoet te gaan.

Conclusie van het onderzoek is dat de nieuwe economische impulsen vooral gezocht moeten worden in de sectoren bedrijvigheid, toerisme en recreatie en wonen. Deze sectoren staan niet los van elkaar en kunnen elkaar dus positief beïnvloeden. In de

sector bedrijvigheid gaat het vooral om de ontwikkeling van clusters rondom Neckermann, Morres Meubel en logistieke en zakelijke dienstverlening aan havengebieden. Beide bedrijven zijn van groot belang voor de economie van de gemeente Hulst. Verschillende factoren binnen de gemeente Hulst spelen grote rollen in de potentie om toeristen en recreanten te trekken vanuit Nederland en uit België. In dit bestemmingsplan is met de verschillende uitgangspunten voor de ruimtelijke opgave rekening gehouden. Relevant zijn de herstructurering van het terrein Tol-Morres en het bundelen van de verschillende functies binnen het bestaande gebied. Verder zijn de beperkte mogelijkheden voor inbreiding te benutten.

3.2.7 Ontwikkelingsvisie Hulst

Ten aanzien van de detailhandel vervult Hulst een belangrijke rol in regionale en bovenregionale zin. De stad kenmerkt zich als koopstad voor vele Belgische toeristen. Tevens biedt het legio voorzieningen als supermarkten, bouwmarkten, etc. voor de regio. De aantrekkingskracht van Hulst op de Belgische consument staat onder druk. Verschillende ontwikkelingen, waaronder de plannen van Morres Meubel, moeten de aantrekkingskracht van Hulst als koopstad versterken.

3.2.8 Welstandsnota gemeente Hulst

In de Welstandsnota gemeente Hulst⁶ staat beschreven aan welke eisen het uiterlijk van een bouwwerk moet voldoen. Bij de behandeling van bouw aanvragen speelt deze nota dus een belangrijke rol. De welstandsnota is een duidelijk en objectief toetsingskader voor de welstandscommissie. En voor de inwoners van Hulst biedt de nota meer inzicht in deze toetsing door de commissie en – minstens zo belangrijk – meer zekerheid vooraf over de haalbaarheid van bouwplannen. Naast algemene en gebiedsgerichte criteria zijn in de welstandsnota voorwaarden opgenomen voor veel voorkomende, kleine bouwplannen.

De kern Hulst is in de welstandsnota verdeeld in deelgebieden. Er wordt onderscheid gemaakt in:

- dorpskernen en lintstructuren;
- bedrijventerreinen;
- open ecologische zones.

Voor elk gebied zijn gebiedsgerichte criteria opgesteld.

De inhoud van de welstandsnota en het onderhavige bestemmingsplan zijn op elkaar afgestemd. Het planconcept voor het 'Life Style Village' is op 11 november 2010 met Welstand besproken. Welstand heeft vastgesteld dat het plan voldoende kwaliteit bezit om het verder te ontwikkelen. De commissie acht het plan helder en eigentijds en met een duidelijk thema en ziet geen bezwaar in het contrast van de

⁶ Welstandsnota gemeente Hulst, Dorp, Stad en Land, maart 2004

eigentijdse opzet met de nabijgelegen historische binnenstad. Voor het plan heeft de commissie destijds de volgende punten aan de orde gesteld:

- verruimde aandacht voor relatie met belendingen;
- landschappelijke inrichting die aansluiting zoekt bij bestaande structuren in omgeving, waarbij samenhang tussen bebouwing en openbare ruimte is gewenst;
- landschappelijke benadering van het centrale parkeerterrein;
- integrale vormgeving van reclamevoering van gebouw, detaillisten en verwijzingen.

Enkele van deze punten komen aan bod in de Landschappelijke Inpassing die is opgesteld (zie paragraaf 4.9). Een verder uitgewerkt plan wordt in het kader van de omgevingsvergunning voor het bouwen aan welstand voorgelegd.

4. PLANBESCHRIJVING

4.1 Inleiding

Het onderhavige bestemmingsplan verankert juridisch-planologisch de realisatie van een woonthemapcentrum, grootschalige en perifere detailhandel en bijbehorende voorzieningen zoals ontsluiting, parkeerterreinen, water en groen. Dit hoofdstuk bevat de beschrijving van en visie op de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen binnen het plangebied.

4.2 Optimalisatie planconcept

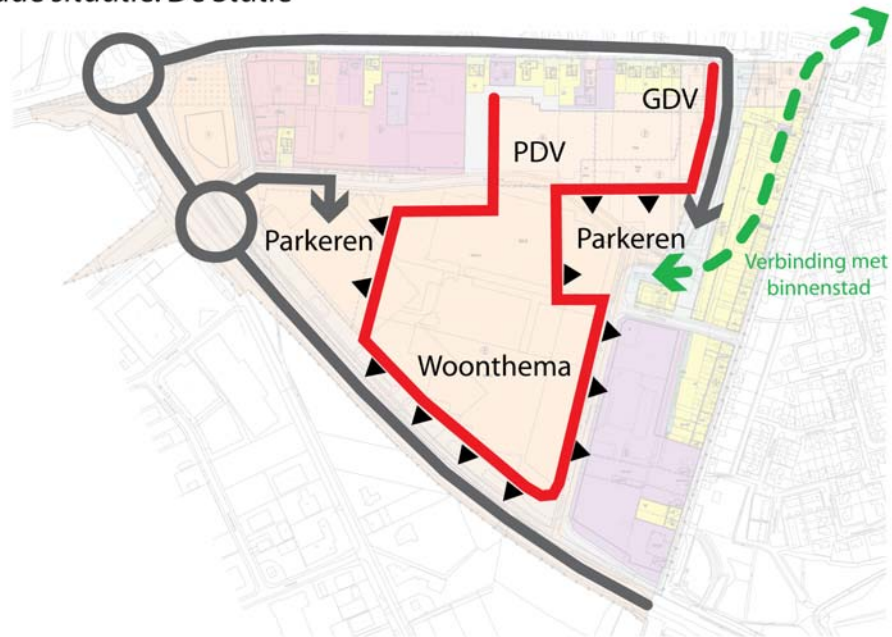
Het oorspronkelijke plan voor 'Life Style Village' ging uit van twee pleinruimten met rondom aaneengesloten bebouwing, gesplitst in disciplines en functies (zie figuur 4.1). Hierin was een ontsluiting van het gebied voorzien via zowel de nieuw aan te leggen rotonde aan de N290 als de Absdaalseweg.

De plannen zijn inmiddels aangepast en de stedenbouwkundige opzet van het plan is gewijzigd. In het nieuwe plan zijn de uitgangspunten uit de structuurvisie gehandhaafd, die ook ten grondslag hebben gelegen aan het oorspronkelijke plan:

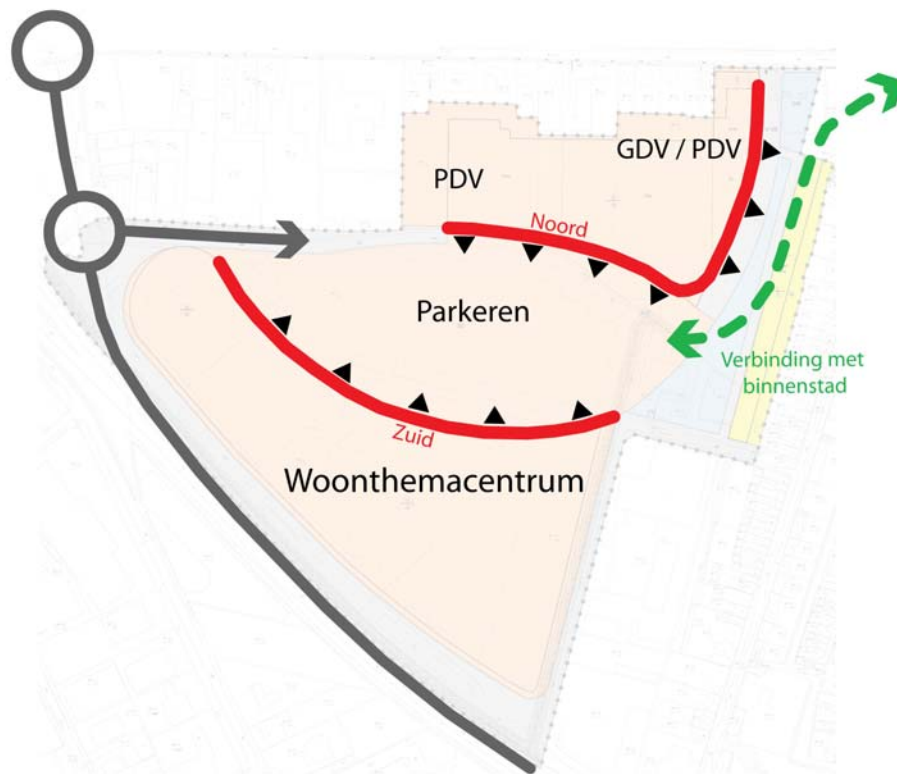
- verbindingsslijn met het centrum;
- parkeren centraal;
- pleinfunctie;
- opsplitsing van disciplines en functies;
- heldere structuur en overzicht;
- accenten van het plein.

Het oorspronkelijke plan voor 'Life Style Village' is opgesteld door de toenmalige eigenaren van Morres. Overname van Morres door De Mandemakers Groep heeft geleid tot een heroriëntatie op en verdere optimalisatie van het plan. Met de optimalisatie zijn daarnaast knelpunten ten aanzien van het oorspronkelijke stedenbouwkundig plan opgelost. De vorm van het bebouwingsvlak in het oorspronkelijke planconcept belemmerde een eenduidige en overzichtelijke ontsluiting van de parkeervoorziening en knipte deze in twee delen waardoor er op piekmomenten (onnodig) zoekverkeer zou ontstaan. Het opknippen zorgde tevens voor een barrière in het verkrijgen van een relatie met het centrum van Hulst. Het nieuwe plan zorgt voor een overzichtelijk concept waarbinnen de retailer zich optimaal kan presenteren en de consument zich goed kan oriënteren; zowel binnen 'Life Style Village' als naar het centrum van Hulst. In het aangepaste planconcept blijven de beleidsmatige uitgangspunten op hoofdlijnen ongemoeid.

Oude situatie: De Statie



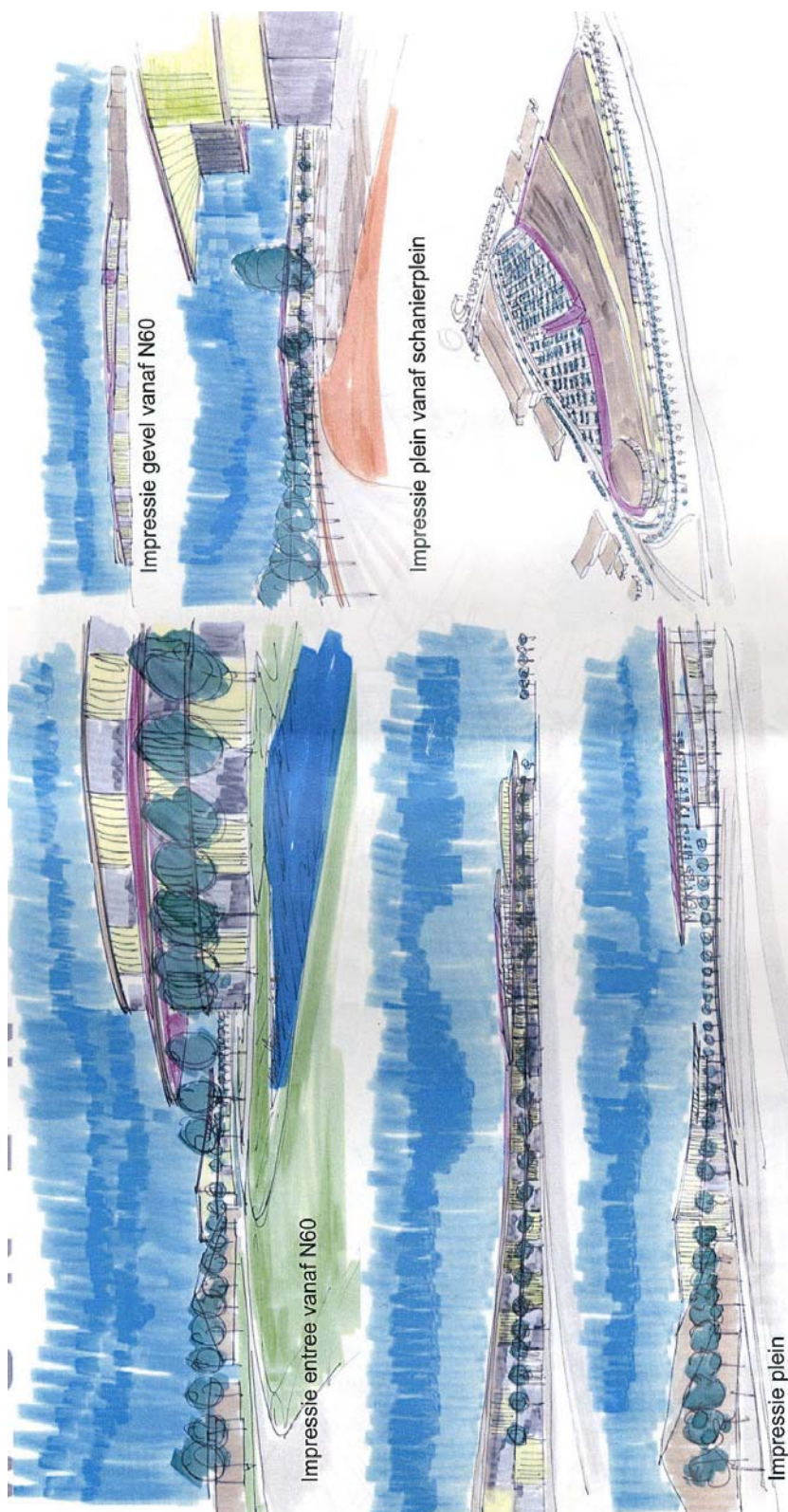
Nieuwe situatie: LSV Hulst



Figuur 4.1 Oude en nieuwe situatie

4.3 Totaalconcept 'Life Style Village' en omgeving

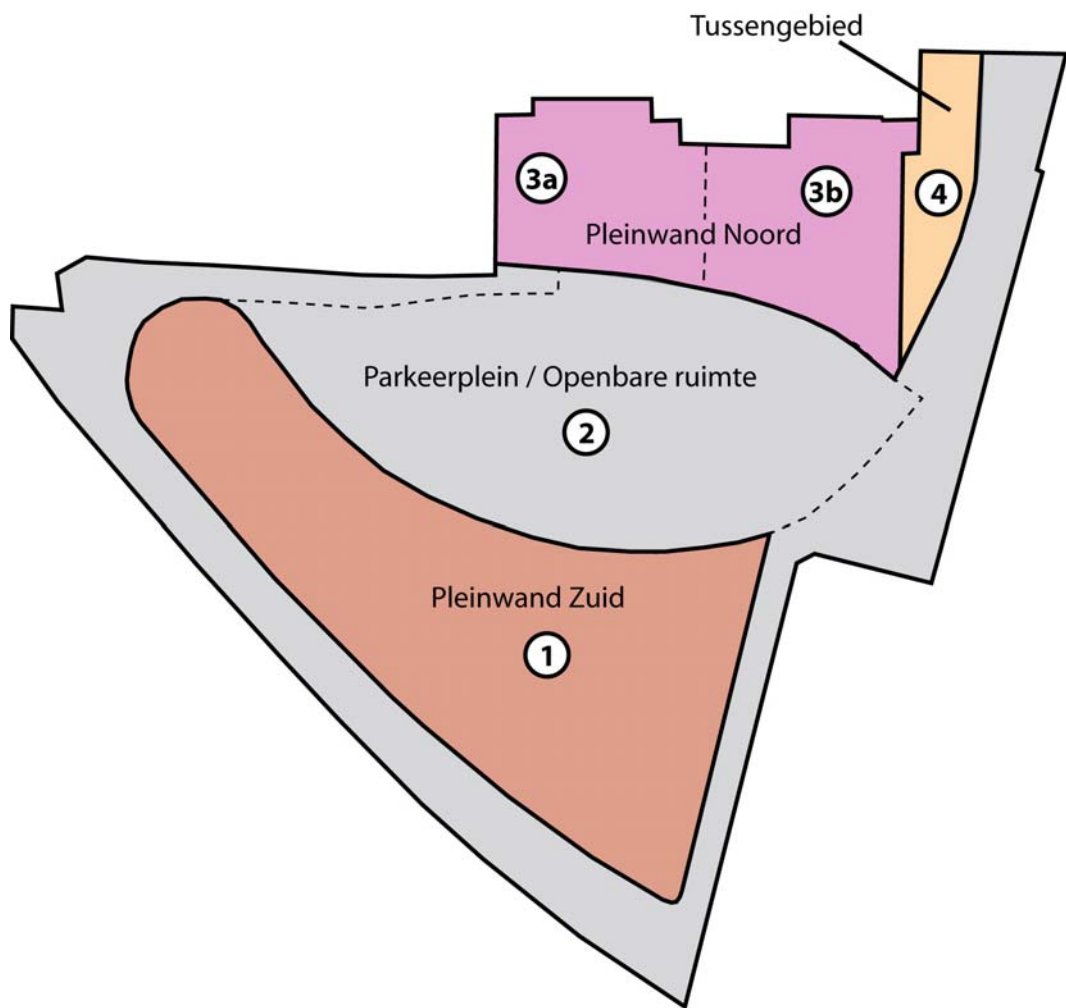
In de aangepaste plannen voor 'Life Style Village' zijn de pleinruimten teruggebracht naar één centrale ruimte in het gebied. Het plein wordt direct ontsloten op de N290, door middel van een aan te leggen rotonde. Daarmee wordt het verkeer, dat 'Life Style Village' bezoekt, gescheiden van het bestemmingsverkeer voor de binnenstad van Hulst. Dat verkeer zal, zoals in de huidige situatie, via de Absdaalseweg naar de binnenstad rijden. De intensiteiten op de Absdaalseweg zullen ten opzichte van de geprognoseerde aantallen, zoals berekend in het kader van het bestemmingsplan "De Statie", zeker niet toenemen. Vanuit de pleinruimte is er een directe verbinding met de Absdaalseweg aan de oostzijde van de pleinruimte. Deze verbinding is voor de verkeersafwikkeling van ondergeschikt belang. Door de directe ontsluiting van het plein met de N290 maken bezoekers veelal gebruik van de westelijke ontsluiting van het gebied. De verbinding met de Absdaalseweg zal voornamelijk gebruikt worden door inwoners van de binnenstad. Verder is deze verbinding essentieel voor het koppelen van het 'Life Style Village' met de binnenstad en vice versa.



Figuur 4.2: impressie plan

Tussen de N290 en pleinruimte wordt nieuwe bebouwing gerealiseerd. Binnen deze massa wordt het concept 'Life Style Village' gerealiseerd. De bebouwing wordt als een vestingrand ontworpen en begeleidt de loop van de N290. Naar deze weg toe werkt de massa als een lage wand met een groene voorruimte. Ter plaatse van de aansluiting van het gebied op de N290 wordt een accent in de bebouwing gerealiseerd. Het accent wordt als het ware het scharnierpunt tussen de bebouwing en de pleinruimte en markeert daarnaast de entree van het gebied.

De bebouwing aan de zuidzijde van de Absdaalseweg wordt door middel van een groene wand afgeschermd. Aan de noordoostzijde van de pleinruimte, grenzend aan de bebouwing van de Absdaalseweg wordt bedrijfsbebouwing gerealiseerd, onderdeel van 'Life Style Village'. De bebouwing begeleidt de (loop)route vanuit de 'Life Style Village', via de Absdaalseweg naar de binnenstad van Hulst. In de inrichting van de pleinruimte wordt een 'rode loper' aangelegd die voor een optische relatie moet zorgen tussen de massa's van 'Life Style Village'. Vanuit de nieuwe bebouwing aan de zuidzijde wordt de massa ter plaatse van de 'rode loper' uitgebouwd. De entree van het gebouw strekt zich daarmee uit tot op het plein. Voor bezoekers is het direct duidelijk waar men moet zijn. Binnen het gehele Life Style Village Hulst wordt de mogelijkheid geboden een seizoen- en entertainmentplein in te richten. Dit kan zowel buiten als binnen en is bedoeld voor markten en evenementen die het Life Style Village als concept moeten versterken. Afhankelijk van de jaargetijden kunnen accenten worden gelegd door middel van acties, evenementen en presentaties.



Figuur 4.3 Deelgebieden

4.4 Zuidelijke pleinwand

Aan de zuidrand van het 'Life Style Village' is een Woonthema-centrum (deelgebied 1) gepland met een compleet aanbod in huis, tuin en interieur. Een duidelijke wisselwerking met het Tussengebied en de binnenstad wordt daarbij beoogd. Voor de ontwikkeling van het Woonthema-centrum zal de bestaande bedrijfsbebouwing tussen de Industrieweg/Beneluxweg en de N290 worden gesloopt.

Programma detailhandel

Het Woonthema-centrum als onderdeel van het beoogde 'Life Style Village' vormt de totaalplek waar de consument eenvoudig een volledig assortimentsaanbod kan vinden in wonen, op het gebied van huis, tuin en interieur. In totaal wordt het plan op maximaal 60.000 m² bvo (bruto (bedrijfs)vloeroppervlakte) ontwikkeld. Het markt-concept is daarbij gericht op hetgeen de hedendaagse en toekomstige consument

kan inspireren, zijn of haar levensstijl ondersteunt en praktische woonoplossingen biedt. Het geheel dient vernieuwend, actueel en dynamisch in plaats van statisch te zijn om de kritische consument nu en in de toekomst te kunnen binden.

Het geïntegreerde totaalconcept rondom wonen is opgebouwd uit een ruim en volledig aanbod gebaseerd op de pijlers interieur (wonen, wonen-outlet, keuken & sanitair), huis (doe-het-zelf/home decoration) en tuin (groen/inrichting), woonoutlet, met ruimte voor complementaire detailhandelfuncties aan het hoofthema “wonen en in en om het huis” als nevenassortiment met een specialistisch aanbod op het gebied van onder meer (open)haarden, verwarming, baby- en kindermeubelen, raamdecoratie, verlichting, projectmeubilair / inrichting, keukenaccessoires, huishoudelijke artikelen, kunst en kitsch, vloeren, hang- en sluitwerk, tuinartikelen, doe-het-zelf-artikelen alsmede andere aansluitende formules. Naast genoemde detailhandelfuncties is er ruimte voor andere complementaire functies zoals advies en dienstverlening, om de consument de totale ‘woonoplossing’ te kunnen bieden. Een belangrijke drager van het totaalconcept vormen de aangeklede showrooms, waarbij in de winkel de totale belevingswereld van een huis/tuin kan worden nagebootst, waarbij naast het tonen van de gebruiksartikelen voor in en om het huis ook de mogelijkheid geboden wordt om deze ter plekke te kopen in winkelverkooppunten die onderdeel uitmaken van het grotere geheel Woonthemacentrum. Dit kan plaatsvinden in winkelruimten die door het publiek als zelfstandige commerciële ruimten kunnen worden ervaren (bijvoorbeeld door brancheaanduiding, eigen logo of naam) dan wel commerciële ruimten/punten die als zodanig niet herkend worden als zelfstandig. Hiertoe is in de planregels bepaald dat detailhandel (niet grootschalig en niet volumineus van aard) uitgeoefend mag worden in de vorm van interne detailhandelpunten (zogenaamde zelfstandige commerciële ruimten - shop-in-shop) en externe detailhandelpunten (bijvoorbeeld kiosken) met een totaal gezamenlijk winkelverkoopvloeroppervlak van maximaal 5.000 m² (wvo), met dien verstande dat toegestaan zijn:

- ten hoogste 10 winkels tot 250 m² winkelverkoopvloeroppervlak (wvo);
- maximaal 5 winkels vanaf 250 m² tot 500 m² winkelverkoopvloeroppervlak (wvo);
- maximaal 5 winkels vanaf 500 m² tot 750 m² winkelverkoopvloeroppervlak (wvo).

Interne en externe detailhandelpunten met minder dan 10 m² winkelverkoopvloeroppervlak worden niet toegerekend tot de 5.000 m² winkelverkoopvloeroppervlak (wvo) als hiervoor aangegeven, maar worden toegerekend aan het totale oppervlak te voor het woonthemacentrum (60.000 m² bvo).

Bebouwing

Het Woonthema-centrum kent ruime bebouwingscontouren en de bestaande hoogtes (gothoogte circa 10 meter en bouwhoogte circa 14 meter) zijn referentie van de nieuwbouw. Bij de entree is een bijzonder hoogteaccent toegestaan (maximale hoogte 18 meter) om de entree van het plein, als strategisch punt van het 'Life Style Village' te accentueren. Dit hoogteaccent is een verwijzing naar de 'bastions' van de omwalling van de binnenstad van Hulst. Er kan detailhandel in één of twee lagen gerealiseerd worden.

Horeca

In het Woonthema-centrum wordt ruimte gereserveerd voor ondergeschikte horeca. Door de horeca ondergeschikt te maken aan het Woonthema-centrum, wordt de relatie met de binnenstad van Hulst, waar ook horecavoorzieningen zijn gevestigd, niet verstoord.

4.5 Centraal plein met parkeervoorzieningen

In het midden van het 'Life Style Village' zijn parkeervoorzieningen voorzien (zie ook paragraaf 5.4). Op dit plein kunnen circa 1.150 parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Tevens is binnen dit deelgebied (nummer 2) een luifel ontworpen, die vanaf het Woonthema-centrum tot in het midden van de centrale parkeervoorziening loopt. Hiermee wordt de samenhang tussen de noordzijde en de zuidzijde van het 'Life Style Village' versterkt.

De parkeerplaatsen worden landschappelijk ingepast met een groene zone waarin water en bomen een verwijzing maken naar de omwalling van de binnenstad van Hulst.

4.6 Noordelijke pleinwand

Op de locatie van Opslag 7 (deelgebied 3a en 3b), een bestaande bedrijfsloods van Morres, is een invulling met perifere detailhandel in de branches woonoutlet, tuin, doe-het-zelf en de traditionele PDV-branches (recreatie, caravans, tenten, outdoor- en kampeerartikelen) voorzien. Voorwaarde voor vestiging van aanbieders in deze branches is dat de vestiging geen afbreuk mag doen aan de bestaande winkelstructuur. Maximaal wordt binnen deelgebied 3 circa 20.000 m² bvo toegestaan, waarbij de minimale oppervlakte maats 2.500 m² bvo per winkelvestiging bedraagt.

Door middel van een afwijking wordt de mogelijkheid geboden om perifere detailhandel in andere branches te vestigen en om omvanggerichte (grootschalige) perifere detailhandel te vestigen. Binnen deelgebied 3 is het mogelijk een bouwmarkt of

tuincentrum te vestigen, waarbij uitgangspunt is dat maximaal 6.300 m² winkel-vloeroppervlakte aan bouwmarkt (wvo) en maximaal 7.600 m² wvo aan tuincentrum binnen het gehele plangebied kan worden gerealiseerd.

Uitgangspunt is om het laden en lossen inpandig te laten plaatsvinden, waarbij in het noordelijk deel van het gebied een laad- en losgang wordt gebouwd. De ingang van de laad- en losgang is voorzien aan de oostzijde van de noordelijke pleinwand, waarna de vrachtwagens inpandig rijden en het pand weer verlaten aan de westzijde van de bebouwing aan de noordelijke zijde van het centrale parkeerplein. In de zone tussen de bebouwing aan de Absdaalseweg en de noordelijke bebouwingswand van de PDV/GDV-bebouwing is het maken van laad- en losvoorzieningen ugesloten zodat ten opzichte van de (overwegend) woonbebouwing een acceptabel woon- en leefklimaat blijft bestaan.

Aan de zuidwestzijde wordt het gebouw voorzien van een verlengde gevel. Met deze gevel wordt het pand optisch verlengd en wordt het zicht weggenomen op het zijterrein van de noordelijke pleinwand. Ook ter plaatse van de laad- en losgang aan de oostelijke zijde van de noordelijke pleinwand zal de bebouwingswand doorgetrokken worden, zodat een stedenbouwkundig afgerond geheel ontstaat.

4.7 Tussengebied

In het Tussengebied (deelgebied 4) is met name de schaal van de te vestigen bedrijven van belang, omdat het de wisselwerking moet bevorderen tussen het Woon-themacentrum en de binnenstad. Daarbij speelt de functionele invulling van het gebied een belangrijke rol alsmede de ruimtelijke uitstraling.

Het Tussengebied maakte tot het ontwerp-bestemmingsplan onderdeel uit van onderhavig bestemmingsplan omdat ook op deze gronden een beperkte bijstelling van ruimtelijke en functionele mogelijkheden was voorzien. Deze bijstelling had te maken met de wijze waarop de woningen bovenop de winkels waren gesitueerd, de uitwisselbaarheid in het type detailhandel dat was toegestaan en de minimale maatvoering per detailhandelsvestiging.

Lopende het proces is ervoor gekozen deze gronden niet mee te nemen in de planherziening. Reden hiervoor ligt enerzijds in de planexploitatiefeer en anderzijds in de gevoeligheden die met name het mogelijk maken van detailhandelsunits van 500 m² in het plandeel 'Tussengebied' met zich meebrachten. Voor deze gronden blijft het onherroepelijke bestemmingsplan "De Statie" van kracht. De gemeente heeft zichzelf de inspanningsplicht opgelegd met partijen in het Tussengebied tot nadere (realisatie)afspraken te komen en met de initiatiefnemer van het LSV wordt privaats-

rechtelijk tot een verdeling van kosten voor aanleg van voorzieningen en infrastructuur in het Tussengebied gekomen.

Om maximale synergie te ontwikkelen, verdient het de voorkeur dat het Tussengebied gelijktijdig wordt uitgevoerd met het Woonthema-centrum. Het is de bedoeling dat de showzalen aan de voorzijde (dat wil zeggen, de zijde van het Woonthema-centrum) gesitueerd worden en dat aan de achterzijde ruimte voor bijvoorbeeld magazijnen kan komen. Zo ontstaat een doorlopende winkelpromenade, wat de winkelrouting in het gebied ten goede komt.

4.8 Zone tussen Steensedijk en LSV

Tussen het Woonthema-centrum en de Steensedijk wordt een nieuwe bebouwingsrand gevoegd als overgang tussen de woningen aan de Steensedijk en het Woonthema-centrum. Deze woonrand krijgt een lintstructuur, parallel aan de woningen van de Steensedijk en is planologisch verankerd in het bestemmingsplan “De Statie” evenals de verkeers- en water/groenstructuur die het woongebied begeleidt.. In deze zone dient de waterberging gerealiseerd te worden. Deze is in de structuur vooralsnog aangelegd als een brede watergang die de lintstructuur van de bebouwingsstrook volgt. Deze watergang is tevens de markering tussen het woongebied en het woonthema-centrum. Tussen watergang en bebouwingsstrook wordt een weg aangelegd die de toe te voegen woningen verbindt met de Absdaalseweg, de Steensedijk en de overige wegen in de nabije omgeving. Deze infrastructurele ingrepen zijn mogelijk gemaakt in het onherroepelijke bestemmingsplan “De Statie”. Waar deze voorzieningen tevens dienen voor de afwikkeling van water en verkeer vanuit het LSV, is een verdeling van kosten voor de aanleg van deze voorzieningen overeengekomen..

4.9 Landschappelijke inpassing

Het revitaliseren van een deel van bedrijventerrein Tol-Morres biedt de kans om een nieuw verblijfsgebied met groenstructuur te introduceren. Hiertoe is een landschappelijke inpassing⁷ opgesteld. Deze landschappelijke inrichting, alsmede sloop van de bestaande bebouwing zal privaatrechtelijk worden geregeld middels een anterieure overeenkomst. Het plan vormt een beeldkwaliteitsplan voor de buitenruimte van het ‘Life Style Village’. Hieronder volgen de uitgangspunten voor het ontwerp van de landschappelijke inpassing. De nieuwe groene structuur van het terrein bestaat uit een groene begeleiding van de provinciale weg, een representatieve groenblauwe entree, een duurzaam groen ingericht parkeerterrein, een nieuwe lanen-

⁷ Buro Kruit, Lifestyle Village Hulst – Landschappelijke inpassing, 24 juni 2011

structuur en een blauw-groene begeleiding van de route naar het centrum van Hulst.

Het plan heeft de ambitie om water een belangrijke rol te laten spelen in de beleveningservaring van het 'Life Style Village'. De entree van het 'Life Style Village' in de noordwesthoek van het terrein wordt gemarkeerd door de hoge kop van het gebouw. De kop wordt omgeven door een vijver. De entree aan de noordoostzijde van het terrein wordt eveneens begeleid met een waterpartij. Het parkeerterrein wordt praktisch, duurzaam en groen ingericht. Het inrichtingsconcept gaat uit van een groen hart van gras en bloeiende bomen, een groene buitenrand van hagen met laanbomen en een middengebied met parkeerplaatsen en grote solitaire bomen. Het groene hart bestaat uit versterkt gras of grasstenen, dat parkeerplaatsen biedt op piekmomenten, maar een groene uitstraling heeft wanneer het parkeerplein niet geheel gevuld is met geparkeerde auto's.



Figuur 4.3 Groenstructuur (Bron: Buro Kruit, LSVH Landschappelijke inpassing, 24 juni 2011)

4.10 Optimalisatie verkeerstructuur omgeving plangebied

De ontwikkeling van het 'Life Style Village' betekent een toename van het aantal verkeersbewegingen aan de westzijde van Hulst en de Absdaalseweg. Met de ontwikkeling van het gebied wordt de bestaande kruising N290/Absdaalseweg omgevormd tot een rotonde. Ten zuiden van deze kruising wordt een tweede rotonde aangelegd die het Woonthemacentrum en het bedrijventerrein aan de westzijde van de N290 ontsluit. Er heeft onderzoek plaatsgevonden naar de verkeerstechnische situatie⁸. Uit dit onderzoek blijkt dat de aanleg van meerstrooks-rotondes (bij voorkeur turborotondes) bij de aansluitingen Absdaalseweg en Morres/Industrieterrein Hogeweg noodzakelijk zijn.

De verbinding tussen de Absdaalseweg en de Beneluxweg wordt (via het centrale parkeerterrein) vernieuwd. Tevens wordt een nieuwe ontsluitingsweg gerealiseerd tussen de Industrieweg en de Absdaalseweg in het Tussengebied, aansluitend aan het plangebied.

⁸ Arcadis, Verkeersonderzoek aansluiting N60 – Hulst, 15 december 2006 (NB: N60 is per 2007 gewijzigd in N290)

5. ONDERZOEK EN VERANTWOORDING

5.1 Inleiding

Zoals in het voorgaande hoofdstuk is beschreven, is dit bestemmingsplan gericht op het juridisch-planologisch verankeren van de realisatie van een woonthemacentrum, grootschalige en perifere detailhandel en bijbehorende voorzieningen zoals ontsluiting, parkeerterreinen, water en groen. Het gaat om ontwikkelingen, die bij de vaststelling van het bestemmingsplan bij recht toegestaan zijn. In dit hoofdstuk worden de ontwikkelingen die in het plangebied mogelijk gemaakt worden, verantwoord. Ingegaan is op de beleidsmatige onderbouwing, de programmatische onderbouwing en op relevante milieuaspecten en gebiedswaarden.

5.2 Beleidsmatige onderbouwing initiatief

‘Life Style Village Hulst’

De ontwikkeling van het ‘Life Style Village’ is conform het Omgevingsplan Zeeland 2012-2018. Het initiatief komt tegemoet aan de wens van het Omgevingsplan Zeeland om nieuwe economische dragers te creëren en kan gezien worden als een duurzame ontwikkeling. Het plan betekent een stimulans voor de lokale en regionale economie. Het beleid van de gemeente Hulst is immers gericht op een versterking en uitbreiding van de economische structuur van de gemeente. De plannen voor ontwikkeling van een thematisch (vrijtijds)centrum hebben binnen de gemeente hoge prioriteit. Het gebied is een bedrijventerrein dat benoemd is tot themaconcentratiegebied, omdat de aanwezigheid van Morres bepalend is voor de vestiging van nieuw aanbod. Morres wordt gezien als sleutelbedrijf van bovenregionale betekenis en is daarom een zeer kostbare voorziening. Voor de grootschalige recreatieve winkelformules die in de nabijheid van het concept ‘Life Style Village’ zijn gedacht, geldt dat deze formules complementair moeten zijn aan de themaconcentratie en de binnenstad. Hierbij dient de winkelformule te passen bij het profiel van de themaconcentratie om te kunnen zorgen voor een meerwaarde. In onderhavig bestemmingsplan is hiermee rekening gehouden.

De provincie heeft aangegeven⁹ geen bezwaar te hebben tegen de ontwikkeling van een ‘Life Style Village’, mits aandacht wordt besteed aan:

- de fysieke koppeling tussen het ‘Life Style Village’ en gebied rond het Scharnier;
- de afbakening detailhandel in verband met een kwalitatief goed kernwinkelapparaat (binnenstad);

⁹ Bron: Brief 01-04-2004, kenmerk 0402890, van Gedeputeerde Staten provincie Zeeland, inzake de doorontwikkeling van Morres.

- duurzame verkeersoplossingen en tijdig overleg met provincie en Rijkswaterstaat;
- de afstemming met Sluis en Terneuzen in verband met beoogde detailhandelsstructuur in de regio.

Fysieke koppeling tussen 'Life Style Village' en gebied rond het Scharnier

Hoewel geen onderdeel uitmakend van onderhavig bestemmingsplan is in het ontwerp van het 'Life Style Village' s speciale aandacht besteed aan de fysieke koppeling met de binnenstad. Er wordt een kwalitatief verbindingsgebied gecreëerd. Het plan bestaat uit een ontwikkelingszone die loopt van het 'Woon-themacentrum', via het 'Tussengebied', het Scharnier en de Stationsweg naar de binnenstad tot de Nieuwe Bierkaai. Daarbij wordt gelet op de ruimtelijke koppeling, functionele samenhang en synergie tussen de deelgebieden.

Afgestemde branchering

Daarnaast wordt in het 'Life Style Village' weloverwogen omgegaan met de branches die worden toegelaten tot het concept. De verplaatsers die zich willen vestigen in het 'Life Style Village' zullen moeten passen in dit concept. In de retailvisie wordt aanbevolen om rondom Morres tot één sterk thematisch centrum te komen op het gebied van wonen. Voor de branches Huis en Tuin ligt er een duidelijke opgave om tot integratie te komen met het totaalconcept.

De retailvisie is zorgvuldig met het MKB afgestemd en dit bestemmingsplan bevat de juridisch-planologische vertaling van een aantal uitgangspunten zoals neergelegd in het visiedocument.

Duurzame verkeersoplossingen

Ten derde heeft onderzoek plaatsgevonden naar de verkeerstechnische situatie¹⁰. Uit dit onderzoek blijkt dat de aanleg van turbo-rotondes bij de aansluitingen Absdaalseweg en 'Life Style Village' / Industrierterrein Hogeweg noodzakelijk wordt geacht om het toekomstige verkeer op een optimale wijze af te wikkelen indien de voorgestane totale ontwikkeling van het 'Life Style Village' wordt gerealiseerd. Deze rotondes zijn in het kader van het bestemmingsplan "De Statie" juridisch-planologisch mogelijk gemaakt en vormen de ruggengraat van de duurzame verkeersoplossing. De rotondes zijn inmiddels gerealiseerd. Ten opzichte van het bestemmingsplan "De Statie" is de verkeersoplossing nog verder geoptimaliseerd, omdat er geen sprake is van splitsing van verkeersstromen komende vanaf de N290 enerzijds via de Absdaalseweg en anderzijds via de rechtstreekse aansluiting op het 'Life Style Village'. Alle verkeer komende vanuit de richting N290 naar het 'Life Style Village' wordt direct het terrein op geleid, zodat de Absdaalseweg in mindere mate wordt belast met verkeer van en naar het 'Life Style Village'.

¹⁰ Arcadis, Verkeersonderzoek aansluiting N60 – Hulst, 15 december 2006

Afstemming op regionaal niveau

Over de uitbreiding en ontwikkeling van het Woonthemacentrum en inpassing van PDV-GDV heeft in het kader van de totstandkoming van het bestemmingsplan “De Statie” een gesprek plaatsgevonden op regionaal niveau¹¹. Tijdens dit regionale overleg is gesproken over detailhandelsvraagstukken die een regionale impact kunnen hebben, zoals de doorontwikkeling van Morres in de vorm van het ‘Life Style Village’ om mede de koppeling tussen Morres en de binnenstad aantrekkelijk te maken. Tijdens dit gesprek is meegegeven dat over de branchering overleg zal plaatsvinden met onder meer vertegenwoordigers van de lokale ondernemersorganisatie. In dit verband is ook de afstemming in de regio van belang. De met onderhavig plan mogelijk gemaakte ruimtelijke en functionele invulling van het ‘Life Style Village’ wijkt op hoofdpunten niet af van het ‘Life Style Village’-concept dat in het bestemmingsplan “De Statie” is mogelijk gemaakt en zal zich vooral richten op de Belgische markt. Om deze bezoekers ook de binnenstad in te krijgen is een goed ingevuld tussengebied noodzakelijk.

GDV/PDV-locaties

De zone Tussengebied (buiten onderhavig plangebied) waar grootschalige detailhandel in bepaalde specifieke branches is voorzien, kan vanuit het Omgevingsplan vooral gemotiveerd worden als gebied aansluitend aan het bestaande kernwinkelgebied van Hulst, waar beleidsmatig gezien aanbieders in volumineuze artikelen gevestigd dienen te worden. Bovendien wordt hiermee invulling gegeven aan de eis van de provincie om te komen tot een fysieke (functionele) koppeling met de omgeving van het Scharnier vanwege de meerwaarde daarvan voor het kernwinkelgebied.

5.3 Programmatische onderbouwing initiatief

Noodzaak initiatief

De ambitie van Hulst is er al enige tijd op gericht haar bovenregionale verzorgingsfunctie in ere te herstellen, de Belgische consument in het bijzonder opnieuw te verleiden en nieuwe doelgroepen aan te spreken én aan te trekken. In de structuurvisie van de gemeente Hulst uit 2001 werd reeds gesteld dat het gebied van Morres een belangrijke sleutel vormt in de versterking van de ruimtelijk-functionele structuur van het voorzieningenaanbod in de gemeente. In de gemeentelijke structuurvisie uit 2012 wordt een en ander nog eens benadrukt. Door de WPM Groep werd in 2007 bovendien gesteld¹² dat Morres doorontwikkeling nodig heeft, vanwege de sterke ontwikkeling in de markt van woonboulevards en de daarbij behorende doorontwikkeling van dergelijke concentraties tot themacentra rondom alles wat

¹¹ Regionaal bestuurlijk overleg detailhandel Zeeuws Vlaanderen, 28 februari 2007 en overleg met gemeente Terneuzen d.d. 13 augustus 2008.

¹² Life Style Village Hulst, Economische Markteffecten, WPM Groep, Januari 2007

met wonen te maken heeft. Deze ontwikkeling is bovendien van belang voor de regionale economie en het onderscheidend vermogen van Hulst. De revitalisering van het gebied moet leiden tot een aantrekkelijke poort van Hulst. Verder moet de ontwikkeling het imago en de bekendheid versterken van Hulst als (winkel)stad, die een bezoek waard is. Het initiatief kan tevens meerwaarde opleveren boven op de kwaliteit en functie van de historische binnenstad. Daarnaast kan het verzorgingsgebied van Morres toenemen, aangezien de grootte van het marktaandeel van Belgische consumenten de afgelopen jaren een neerwaartse trend liet zien.

Doorontwikkeling 'Life Style Village' tot bovenregionale trekker

De Mandemakers Groep heeft na overname van Morres Holding b.v. in 2009 het toenmalige concept verder doorontwikkeld tot een 'Life Style Village' met bovenregionale aantrekkingskracht, hetgeen een mogelijk succes ten goede zal komen. BRO heeft in 2011 een studie verricht naar de gebiedsprofielen voor de verschillende Hulster winkel(deel)gebieden, met het doel te komen tot winkelgebieden die complementair aan elkaar zijn en gezamenlijk Hulst als winkelstad op de kaart kunnen zetten. De resultaten van deze studie zijn opgenomen in het distributie-planologisch onderzoek (DPO) Hulst¹³ (zie bijlage 1). Het streven daarbij is geweest om zoveel mogelijk de eigenheid van de deelgebieden te bevorderen, zodat deze in samenhang kunnen functioneren. Het rapport beschrijft de ontwikkelingsscenario's voor de nog nader in te vullen ruimte aan de zuidelijke pleinwand als onderdeel van het 'Life Style Village'.

In het DPO wordt een aantal ontwikkelingsscenario's beschreven. Het 'themacentrum wonen', het 'themacentrum In en om huis' en het 'Factory Outlet Center gerelateerd aan lifestyle' liggen in het verlengde van de eerdere doelstellingen voor de invulling van het gebied, waarbij 'wonen' het centrale thema vormt. De doorontwikkeling van het themacentrum wonen in de richting van themacentrum In en om huis of Factory Outlet Center Lifestyle draagt bij aan een verdere versterking van de (boven)regionale aantrekkingskracht. Met name het concept waarin op lifestyle georiënteerde outlet aanbieders bij elkaar gebracht worden (zoals keuken-, tafel en kookartikelen), bestaat nog niet en is een uniek concept. In dit bestemmingsplan is het vestigen van detailhandel gericht op 'woonthema-outlet' mogelijk gemaakt, waardoor een doorontwikkeling naar dit scenario tot de mogelijkheden behoort.

Geschiktheid locatie

De locatie van Morres is in meerdere opzichten geschikt voor de vestiging van een 'Life Style Village'. Morres wordt gezien als een sleutelbedrijf en grote trekker van het gebied. Door uit te gaan van een sterk thema zal Morres nieuw aanbod naar zich toe kunnen trekken. Morres is daarnaast al gevestigd op de locatie. Daarom is het makkelijker om op deze locatie een 'Life Style Village' te vestigen. De locatie

¹³ DPO Hulst, actualisatie 2011, BRO 2011. Dit betreft een actualisatie van de Retailvisie Centrum Hulst uit 2005.

ondervindt namelijk reeds bekendheid als woninginrichtingcluster. Hulst beschikt bovendien over een groot potentieel verzorgingsgebied. Hulst is voor circa 2,5 mln. potentiële consumenten te bereiken binnen een reistijd van drie kwartier¹⁴.

Programmatistische invulling initiatief 'Life Style Village Hulst'

De plannen voor het 'Life Style Village' gaan uit van een bruto vloeroppervlak (bvo) van maximaal 87.000 m² (exclusief Tussengebied is dit maximaal 80.000 m²) In het vigerende bestemmingsplan De Statie wordt deze 87.000 m² bvo aan detailhandelsvoorzieningen reeds toegestaan.

Hierna volgt een overzicht van het initiatief uitgesplitst naar deelgebied en bruto- en winkelvloeroppervlak. Ter toelichting: het winkelvloeroppervlak heeft betrekking op de voor de consument toegankelijke winkelruimte en is exclusief kantoor, opslag, personeelsruimte e.d. Het winkelvloeroppervlak vormt daarmee een onderdeel van het bruto vloeroppervlak. De verhouding tussen beide verschilt per branche en naar soort bedrijfsvoering. Voor specifiek de woonbranche kan uitgegaan worden van een gemiddelde bvo:wvo verhouding van 100%:90%. Voor de overige branches wordt de verhouding 100%:85% gehanteerd; eveneens een relatief hoog percentage, maar verklaarbaar vanwege de grootschaligheid van het aanbod binnen het programma. In de distribute-planologie is het gebruikelijk te werken met winkelvloeroppervlak aangezien de te hanteren bestedings- en omzetcijfers eveneens betrekking hebben op deze maatvoering. Voor ruimtelijke plannen wordt uitgegaan van bruto vloeroppervlak, aangezien dit het feitelijke beslag op de ruimte in beeld brengt.

Tabel 5.1 Detailhandelsprogramma 'Life Style Village Hulst', maximale variant*

Programmaonderdeel	m ² bvo	m ² wvo	Toelichting
Zuidelijke pleinwand	60.000	54.000	
- Morres	30.000	27.000	
- Lifestyle	6.000	5.000	
- nader in te vullen	24.000	22.000	
Noordelijke pleinwand	20.000	17.000	PDV/GDV; waarbinnen GDV maximaal 11.000 m ² bvo , minimaal 2.500 m ² bvo per winkelvestiging
Totaal	80.000	71.000	

* = exclusief het Tussengebied. In het Tussengebied is op basis van het bestemmingsplan "De Statie" circa 7.000 m² bvo detailhandel in de branches sport & spel, bruin & witgoed, fiets & autoaccessoires mogelijk.

Op basis van het DPO kent het cluster rondom Morres momenteel een winkelvloeroppervlak van circa 40.000 m² wvo (uitgaande van het cluster bestaande uit Morres Wonen, Depot Zeven, Beter Bed, Keukenconcurrent en Brugman). Het totale programma voor het 'Life Style Village' volgens bovenstaande uiteenzetting heeft be-

¹⁴ Bron: Cushman & Wakefield 2011, in DPO winkelgebieden Hulst 2011, BRO

trekking op een winkelvloeroppervlak van circa 71.000 m² (inclusief Tussengebied is dit 76.500 m²). Dit betreft de maximale variant aan te vestigen detailhandelsprogramma in het plangebied en betreft een uitbreiding ten opzichte van de huidige fysieke situatie met circa 30.000 m² wvo (inclusief Tussengebied is dit circa 36.000 m²). De plannen in bovenstaande tabel zijn in lijn met de actualisatie DPO Hulst 2011. De maximale programmaonderdelen komen overeen met het gestelde in het DPO. Aan de programmaonderdelen worden aan de mogelijkheden in het DPO echter enkele randvoorwaarden gekoppeld, waarmee een verstoring van de detailhandelsstructuur binnen Hulst en de regio wordt voorkomen en de invulling voldoende marktmogelijkheden wordt geboden. Deze randvoorwaarden hebben betrekking op de ontwikkeling van een bijzonder concept, waarbij uniciteit, kwaliteit, marketinf e.d. van groot belang zijn en dat zich nadrukkelijk op de bovenregionale en Belgische markt richt.

Aanwezige marktruimte

Voor de Buitenstad is er een marktruimte beschikbaar van circa 2.250 m² wvo aan reguliere niet-dagelijkse artikelen. Deze dient bij voorkeur ingezet te worden voor de gewenste versterking van de ruimtelijk-functionele relatie tussen het 'Life Style Village' en de Binnenstad. Het Scharnier en het Tussengebied bieden daar de beste mogelijkheden voor, waarbij ook gestreefd dient te worden naar verplaatsingen binnen Hulst. Hiermee kan een gedeelte van de winkelmeters gevuld worden. De beschikbare ruimte van circa 3.000 m² bvo rond het Scharnier zal niet alleen een detailhandelsinvulling krijgen, horecavoorzieningen en dienstverlening behoren ook tot de mogelijkheden. Een belangrijk gedeelte van de winkelruimtes in het Tussengebied en aan de noordelijke pleinwand dienen ingevuld te worden met aanbod dat in sterke mate functioneert op basis van een consumentenpotentieel dat zich op grotere afstand bevindt (verzorgingsgebied van minimaal circa 2,5 mln. consumenten). Dergelijk aanbod zal niet tot lokale of regionale versturende effecten leiden.

Zuidelijke pleinwand

De zuidelijke pleinwand ontwikkelt zich in het verlengde van de eerdere doelstellingen voor de invulling van het gebied, waarbij 'wonen' het centrale thema vormt. De doorontwikkeling van het themacentrum wonen in de richting van themacentrum In en om huis of Factory Outlet Center Lifestyle (woonthemaoutlet) draagt bij aan een verdere versterking van de (boven)regionale aantrekkingskracht. Dit betekent een compleet aanbod in huis (doe-het-zelf), tuin (groen/inrichting) en interieur (wonen, keuken & sanitair) en een aanvullend aanbod in andere branches om het totale concept aan slagkracht en aantrekkelijkheid te laten winnen (shop-in-shop). Voorwaarde is dat het laatste aanbod niet alleen aanvullend is, maar ook bijzonder (uniek) zodat nieuwe doelgroepen aan worden getrokken en bij kan dragen aan de bovenregionale verzorgingsfunctie.

De ruimte voor aanvullend aanbod (zoals hifispecialzaak en huishoudelijke artikelen, of speciale outlet-aanbieders daarbinnen) wordt beperkt tot 5.000 m² wvo (shop-in-shop). Er is een afgewogen regeling opgenomen waarin het aantal en de oppervlakte van de individuele winkels is geregeld.

Noordelijke pleinwand

Aan de noordelijke pleinwand bedraagt het GDV-aanbod maximaal 11.000 m² bvo. Voor specifiek de noordelijke pleinwand bedraagt de minimale maat per winkelvesting 2.500 m² bvo. Naast verplaatsing van de bouwmarkt en Depot Zeven, zal het aanbod zich specifiek richten op de bovenregionale consument in de vorm van onder meer outdoor recreatie.

Economische markteffecten 'Life Style Village Hulst'

Er is een onderzoek gedaan naar de economische markteffecten als gevolg van de komst van het 'Life Style Village Hulst'.¹⁵ Uit dit onderzoek blijkt dat de kwantitatieve effecten op het bestaande detailhandelsaanbod in de omgeving van Hulst beperkt zullen blijven. Naar verwachting zullen er omzetverschuivingen plaatsvinden van 0-5% of 5-10%. Verwacht wordt dat bestaande detailhandel in Hulst kan profiteren van de positieve effecten van combinatiebezoek. Het plan zal daarom een positieve bijdrage leveren aan de detailhandelstructuur in Hulst. In het plan is specifieke aandacht geschonken aan de verbinding naar de binnenstad met als doel deze fysieke relatie te verbeteren. Volgens het rapport zijn de effecten op de regionale woninginrichtingbranche marginaal. In de overige branches kunnen de effecten 5-10% bedragen. Die wijzigingen die door DMG in het programma zijn aangebracht, zullen niet tot substantiële veranderingen van deze effecten leiden. De mogelijkheden in branchering wijzigen namelijk niet.

Op kwalitatief niveau wordt verwacht dat het 'Life Style Village Hulst' gevolgen zal hebben voor het karakter van de bestaande detailhandel. In de zelfstandige bouwmarkten en tuincentra zal de nadruk meer verschuiven naar het reguliere klussen en gereedschappen, respectievelijk de aanschaf en verzorging van planten en tuinonderhoud. Verwacht wordt dat deze winkels zullen reageren op de komst van het 'Life Style Village Hulst' en zich meer zullen onderscheiden waardoor het 'Life Style Village Hulst' eerder complementair zal zijn dan concurrerend. Ontwrichting van de detailhandelsstructuur is daarom onwaarschijnlijk.

Voor het gehele initiatief geldt dat ten aanzien van de invulling van de verschillende deelgebieden geen concurrentie over en weer mag ontstaan.

¹⁵ Life Style Village Hulst, Economische Markteffecten, WPM Groep, Januari 2007.

Doe-het-zelf en tuin

In het vigerende bestemmingsplan wordt de mogelijkheid geboden een bouwmarkt of tuincentrum in het gebied te vestigen, waarbij het uitgangspunt is dat maximaal 6.300 m² wvo aan bouwmarkt en maximaal 7.600 m² wvo aan tuincentrum binnen het gehele plangebied kan worden gerealiseerd. Deze mogelijkheden blijven ongewijzigd.

5.4 Verkeer en parkeren

Verkeersgeneratie

Om de verkeersgeneratie door de beoogde functies in 'Life Style Village' te bepalen, worden kengetallen van CROW¹⁶ gehanteerd. Voor de detailhandelsfuncties wordt het kengetal voor winkelboulevards gebruikt. Een winkelboulevard is 'een verzameling van diverse, vaak grootschalige detailhandelsvestigingen op korte loopafstand van elkaar, niet gericht op een gezamenlijk thema. Het kan hierbij gaan om diverse mengvormen van bruin- en witgoedzaken, woonwinkels, bouwmarkten, sportzaken, babywinkels etc'.

De nieuwe plannen voor de herziening van 'Life Style Village' binnen bestemmingsplan "De Statie"¹⁷ leidt op een gemiddelde werkdag tot een toename van de verkeersgeneratie van ongeveer 6.086 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Voor een zaterdag ligt dit aantal op ongeveer 8.653 motorvoertuigbewegingen per etmaal. De berekeningen zijn gebaseerd op kengetallen van het CROW, de uitgangspunten zijn opgenomen in de bijlage.

In onderstaande tabel is de totale verkeersgeneratie van de functies in het gebied van het te ontwikkelen Life Style Village. In deze berekeningen is ook het te realiseren programma in het Tussengebied alsmede de geprojecteerde woningen achter de Steensedijk meegenomen omdat de verkeersgeneratie van deze functies ook gedeeltelijk afgewikkeld wordt op de gronden die onderdeel uitmaken van onderhavig bestemmingsplan.

¹⁶ CROW publicatie 256, Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden, oktober 2007; CROW publicatie 272, Verkeersgeneratie voorzieningen, december 2008 en bijbehorende online-rekentool (www.crow.nl/verkeersgeneratie)

¹⁷ Deze getallen zijn inclusief de verkeersgeneratie van de functies zoals deze geprojecteerd zijn in het Tussengebied en de woningbouw achter de Steensedijk.

Tabel 5.2 Verkeersgeneratie 'Life Style Village' Hulst (mvtgbew/etm)

			Gemiddelde maand		
	Type functie	Omvang/aantal	Weekdag	Werkdag	Zaterdag
LSV totaal	winkelboulevard	87000 m² bvo	9.048	9.500	15.829
Tussengebied	etagewoningen	30 woningen	278	293	262
Achter Steensedijk	grondgeb won	30 woningen	278	293	262
Totaal			9.604	10.086	16.353
Toename verkeersgeneratie t.o.v. functies binnen plangebied bp "De Statie"			9.604-3.957	10.086-4.000	16.353-7.700
			= 5.647	= 6.086	= 8.653

Verspreiding verkeer

Het verkeer van en naar 'Life Style Village' verdeelt zich in principe over meerdere aanrijroutes. Op de volgende punten sluiten de aanrijroutes aan op het bestaande wegennet in de omgeving:

- zuidelijke rotonde N290 (terrein 'Life Style Village');
- nieuwe verbindingsweg tussen Industrieweg en Absdaalseweg (Het Scharnier);
- aansluiting Beneluxweg op N290.

Voor het totale plangebied is een inschatting gemaakt hoe het verkeer van en naar die functies zich verdeelt over deze aansluitpunten (zie bijlage). Op basis daarvan is de toename van verkeer als gevolg van de ontwikkeling van 'Life Style Village' op een aantal wegvakken in de omgeving berekend. In onderstaande tabel zijn deze aantallen weergegeven.

Tabel 5.3 Toename verkeer omgeving 'Life Style Village' Hulst, gemiddelde werkdag (mvtgbew/etm)

Straat	Locatie	Toename verkeer (mvtgbew/etm)
LSV-terrein	Nabij zuidelijke rotonde N290	0,85*6.086 = 5.173
Nieuwe ontsluitingsweg	bij Tussengebied	0,1*6.086 = 609
Absdaalseweg	Nabij Het Scharnier	0,1*6.086 = 609
Beneluxweg	Nabij N290	0,05*6.086 = 304

Eerder in deze toelichting is reeds vermeld dat onderzoek is verricht naar de optimalisatie van de westelijke ontsluiting van de kern Hulst, ten aanzien van verkeersstromen en verkeersafwikkeling. De conclusie is dat bij twee meerstrooksrotondes op de kruisingen met de N290 geen problemen met de verkeersafwikkeling te verwachten zijn (Arcadis, juli 2004, december 2006).

Rotonde

In het kader van de reconstructie van de provinciale weg N290 is in 2012, mede ten behoeve van de bereikbaarheid van de ontwikkellocatie, een rotonde van voldoende omvang en capaciteit aangelegd.

De kosten voor de aanleg van de zuidelijke rotonde zijn geraamd op circa € 1.200.000,-. Deze kosten zijn gedekt door reserveringen van gemeentelijke middelen (50% van de kosten), en bijdragen van ontwikkelende partijen die van de rotonde profiteren (50% van de kosten). Met de ontwikkelende partijen wordt uiteindelijk afgerekend op basis van werkelijk gemaakte kosten. Voor wat betreft de financiering van het gemeentelijk aandeel is van belang dat met de provincie overeenstemming is bereikt over het reserveren van BDU-gelden voor de gemeente Hulst, met een maximum van € 700.000,-.

Parkeren

Het realiseren van 'Life Style Village' zorgt voor een parkeerbehoefte. Ten aanzien van parkeren sluit de gemeente Hulst aan op de algemeen geaccepteerde parkeerkcijfers van CROW¹⁸. Op basis van deze parkeerkcijfers zijn in bestemmingsplan "De Statie" parkeernormen opgenomen voor Winkels Morres, Opslag 7 en Tussengebied en voor PDV/GDV-winkels.

Zoals in figuur 4.3 reeds te zien was, is het plangebied opgedeeld in de noordelijke pleinwand en de zuidelijke pleinwand.. Aan de zuidzijde van het centrale plein ligt het Woonthemapcentrum, waar maximaal 60.000 m² bvo aan winkelruimte kan worden gerealiseerd. Ten noorden van het centrale plein zijn perifere detailhandelsvestigingen (PDV) en gedeeltelijk ook grootschalige detailhandelsvestigingen (GDV) toegestaan, PDV en GDV in totaal 20.000 m² bvo (inclusief Tussengebied is dit 27.000 m² bvo).

In onderstaande tabel is het betreffende maximum parkeerkcijfer op deze locatie opgenomen, evenals het bruto (bedrijfs)vloeroppervlak van de winkels en de bruto parkeerbehoefte die hieruit volgt. In deze berekeningen is ook het te realiseren programma in het Tussengebied meegenomen omdat de parkeerbehoefte van deze functies ook gedeeltelijk op de gronden die onderdeel uitmaken van onderhavig bestemmingsplan wordt afgewikkeld.

¹⁸ CROW publicatie 182, Parkeerkcijfers – Basis voor parkeernormering, 3^e druk september 2008

Tabel 5.4 Parkeernormen bruto parkeerbehoefte 'Life Style Village' Hulst

Functieomschrijving CROW	Omvang*	Parkeernorm*	Bruto p-behoefte
LSV – woonthemapcentrum (Pleinwand Zuid)	60.000 m ² bvo	1,4 pp per 100 m ² bvo	$(60000/100)*1,4$ = 840 pp
LSV – PDV / GDV (Pleinwand Noord en Tussengebied)	27.000 m ² bvo	2,2 pp per 100 m ² bvo	$(27000/100)*2,2$ = 594 pp
Woningen	max. 60 woningen	1,8 pp per woning	$60*1,8 = 108$
Totale parkeerbehoefte			$840+594+108 =$ 1.542 pp

* conform bestemmingsplan "De Statie"

In het stedenbouwkundig ontwerp van 'Life Style Village' is rekening gehouden met de parkeerbehoefte van bezoekers en werknemers (in totaal 1.542 parkeerplaatsen). Er is binnen het plan ruimte voor in totaal ongeveer 1.585 parkeerplaatsen. In het centrum van het plangebied is een centraal plein met parkeervoorzieningen ontworpen. Op dit plein is ruimte voor ongeveer 1.150 parkeerplaatsen en dit plein zal het grootste deel van de parkeerbehoefte van het 'Life Style Village' faciliteren. Daarnaast zal de nieuwe ontsluitingsweg die in het Tussengebied is voorzien ruimte bieden aan ongeveer 60 parkeerplaatsen, gepland voor bezoekers aan het Tussengebied. Rondom het Woonthemapcentrum (zuid- en oostzijde van het pand) zijn nog 75 en 300 plaatsen extra gepland, waarbij na realisatie erop gestuurd zal worden dat werknemers op deze locaties parkeren.

Conclusie

Bij vestiging van bedrijven of andere voorzieningen moeten ingevolge artikel 2.5.30 van de Bouwverordening Gemeente Hulst, voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Hierbij dient te worden voldaan aan de dan geldende parkeernormen. Dit houdt in dat het exacte aantal te realiseren parkeerplaatsen afhankelijk is van het te bouwen programma en dat bij de omgevingsvergunningaanvraag de parkeerbehoefte definitief bepaald wordt. In het kader van dit bestemmingsplan kan echter wel gesteld worden dat de gereserveerde ruimte voor parkeervoorzieningen voldoende groot is om te kunnen voorzien in het maximale programma.

Het aspect verkeer en parkeren vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

5.5 Geluidhinder

In de Wet geluidhinder (Wgh) is vastgesteld dat, indien geluidgevoelige functies (zoals woningen) zijn voorzien binnen de invloedssfeer van verkeerslawaaï, railverkeerslawaaï en/of industrielawaaï, akoestisch onderzoek uitgevoerd dient te worden. De voorgenomen ontwikkeling voorziet niet in de realisatie van woningen of

andere geluidsgevoelige objecten en daarom is geen akoestisch onderzoek noodzakelijk en is het aspect geluidhinder in dit geval niet relevant. Wel is gekeken naar de effecten van te verwachten verkeerstoename op de omliggende wegen op de gevelbelasting van de geprojecteerde woningen in het Tussengebied omdat deze mogelijk wijzigen vanwege de gewijzigde verkeersstructuur en –afwikkeling.

Effecten toename wegverkeer op geprojecteerde woningen Tussengebied

De geluidszonering van wegen is geregeld in de Wgh. Alle wegen en straten hebben een geluidszone die afhankelijk is van de ligging van de weg en het aantal rijstroken. De volgende wegen en straten zijn hiervan uitgezonderd:

- wegen die in een als ‘woonerf’ aangeduid gebied liggen;
- wegen waarvoor een maximumsnelheid van 30 km/h geldt.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het desalniettemin gewenst om de geluidbelasting van deze wegen en straten toch in beeld te brengen.

De woningen in het Tussengebied bevinden zich uitsluitend binnen de onderzoekszone van de Absdaalseweg, waardoor onderzoek naar de gevelbelasting vanwege geluid van de N290 achterwege kan blijven.

In het kader van bestemmingsplan “De Statie” is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Voor onderhavige herontwikkeling kan worden aangesloten bij dit onderzoek, aangezien de te verwachten toename van het verkeer op de Absdaalseweg (nabij Het Scharnier) en op de nieuwe ontsluitingsweg (bij het Tussengebied) aanzienlijk lager is dan uitgangspunt is geweest in bestemmingsplan “De Statie”. In onderstaande tabel is de toename van het verkeer als gevolg van de ontwikkelingen binnen het plangebied, zowel volgens bestemmingsplan “De Statie” als volgens onderhavig bestemmingsplan weergegeven.

Tabel 5.5 Toename verkeer omgeving plangebied ‘Life Style Village’ Hulst, werkdag (mtvgbew/etm)

Straat	Locatie	Toename verkeer (mtvgbew/etm)	
		bp “De Statie”	herziening LSV
LSV-terrein	Nabij zuidelijke rotonde N290	10.126	4.565
Nieuwe ontsluitingsweg	bij Tussengebied	1.989	1.217
Absdaalseweg	Nabij Het Scharnier	4.212	1.217
Beneluxweg	Nabij N290	-	304

Uit de akoestisch onderzoeken in het kader van bestemmingsplan “De Statie” is gebleken dat de geprojecteerde woningen kunnen worden gerealiseerd mits een ontheffing hogere grenswaarde wordt verleend vanwege het verkeer op de Absdaalseweg. Hogere grenswaarden zijn vastgesteld middels een besluit van burgemeester en wethouders d.d. 9 december 2008. Gesteld kan worden dat de wijzigingen in verkeersstructuur en –afwikkeling zoals in onderhavige planherziening voor-

gestaan, geen of in elke geval geen negatief effect hebben op de optredende geluidsbelastingen op de geprojecteerde woningen in het Tussengebied.

Industrielawaai

Het plangebied ligt nabij het gezoneerde industrieterrein Hogeweg. Omdat het bestemmingsplan bedrijventerrein Hogeweg I en II ruimte biedt voor inrichtingen die ingevolge de Wet geluidhinder in belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken, is rondom het gehele bedrijventerrein een geluidszone van kracht.

De geluidszone is door de gemeenteraad vastgesteld. De geluidszone is op te vatten als de geluidsruimte van de gezamenlijke bedrijvigheid op het terrein. Door de uitbreidingen van het bedrijventerrein, maar ook door wijzigingen in milieuvergunningen is aanpassing van de geluidszone noodzakelijk. Een deel van onderhavig plangebied valt binnen de geluidszone van het bedrijventerrein Hogeweg. Binnen de geluidszone geldt voor woningen een voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A). Als hoogst toelaatbare geluidbelasting met ontheffing (via een verzoek van hogere waarde) geldt een waarde van 55 dB(A).

In onderhavig bestemmingsplan is de vigerende geluidszone bestendigd. De zonegrens is als gebiedsaanduiding opgenomen. Omdat onderhavig bestemmingsplan niet voorziet in de bouw van woningen is toetsing aan deze zone niet relevant.

5.6 Bedrijven en milieuzonering

Om te komen tot een ruimtelijk relevante toetsing van bedrijfsvestigingen op milieuhygiënische aspecten wordt het begrip milieuzonering gehanteerd. Onder milieuzonering wordt verstaan: *“een voldoende ruimtelijke scheiding tussen enerzijds milieubelastende bedrijven of inrichtingen en anderzijds milieugevoelige gebieden zoals woonwijken”*. Om het begrip hanteerbaar te maken is gebruik gemaakt van de publicatie ‘Bedrijven en milieuzonering van de VNG’¹⁹. De inhoud van de milieuzonering wordt bepaald aan de hand van drie bouwstenen, te weten richtafstandenlijst, omgevingstypen en functiemenging.

In de richtafstandenlijst zijn bedrijven opgenomen, ingedeeld in milieucategorieën, waarbij per bedrijf is aangegeven wat de afstand tot een rustige woonwijk dient te zijn. Daarbij geldt als uitgangspunt dat een rustige woonwijk een gebied is waar, afgezien van wijkgebonden voorzieningen, vrijwel geen andere functies voor komen. De afstanden uit de richtafstandenlijst kunnen als basis worden gehanteerd, maar zijn indicatief. Er kan, afhankelijk van het omgevingstype, worden afgeweken van deze richtafstanden. De richtafstanden kunnen worden verlaagd met één afstandsstep indien sprake is van omgevingstype gemengd gebied.

¹⁹ VNG, Bedrijven en milieuzonering, Editie 2009

Binnen gemengde gebieden heeft men te maken met milieubelastende en milieugevoelige functies die op korte afstand van elkaar zijn gesitueerd. Direct naast woningen komen andere functies voor zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. Voorbeelden van gebieden met functiemenging zijn horecaconcentratiegebieden, stadscentra, winkelcentra en winkelgebieden van dorpskernen, woon-werkgebieden met kleinschalige ambachtelijke bedrijvigheid, gebieden langs toegangswegen met meerdere functies en lintbebouwing in het buitengebied met veel agrarische en andere bedrijvigheid.

De mate van milieuhinder bepaalt in welke van de zes milieucategorieën een bedrijfsoort is ingedeeld. Daarbij omvat categorie 1 de lichtste en categorie 6 de zwaarste vormen van bedrijvigheid. In principe is bedrijvigheid behorende tot de categorie 1 goed te mengen met de functie wonen, dit geldt in de meeste gevallen ook voor de categorie 2-bedrijven. Het is wenselijk om de bedrijvigheid in de categorie 3 te clusteren en een zonering in acht te nemen. Vanaf categorie 4 is menging met milieugevoelige functies niet mogelijk.

De ontwikkeling, die binnen het plangebied mogelijk wordt gemaakt, betreft detailhandel. In de omgeving van het plangebied liggen enkele woningen, detailhandel en bedrijvigheid. Er is sprake van een gemengd gebied. Dat betekent dat de VNG (basis)richtafstanden kunnen worden verlaagd met één afstandsstap.

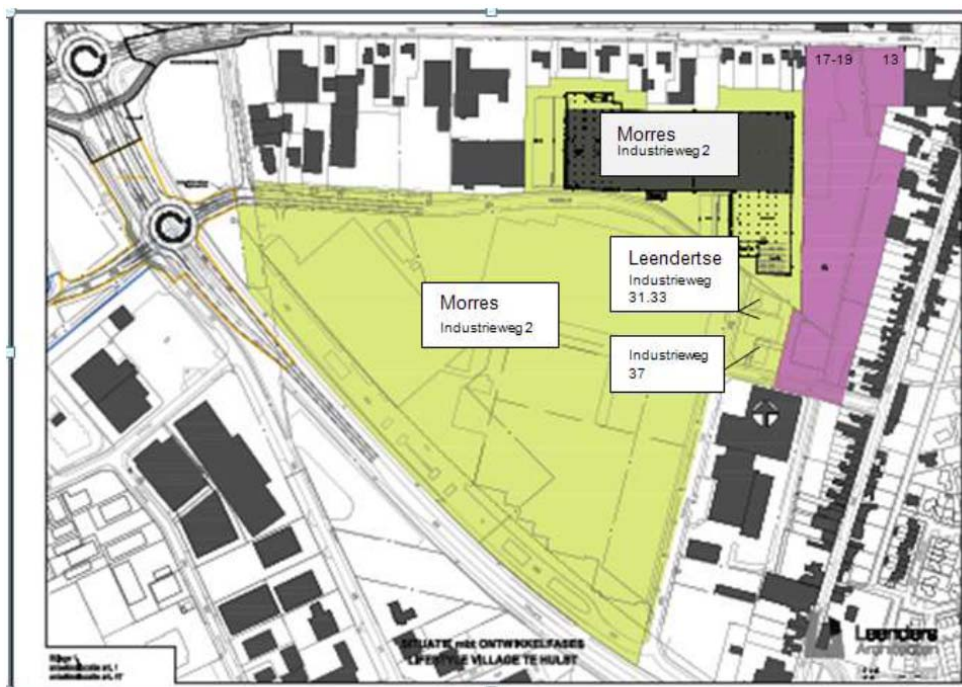
De bestemming 'Gemengd' in onderhavig plan maakt reguliere detailhandelsbedrijven mogelijk. Deze detailhandelsbedrijven vallen binnen milieucategorie 1 en kennen een richtafstand van 10 meter ten opzichte van een rustige woonwijk, oftewel een richtafstand van 0 meter ten opzichte van gemengd gebied.

Conclusie

Het aspect bedrijven en milieuzonering vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

5.7 Bodem

In het kader van de bestemmingsplanprocedure vormt de bodemkwaliteit bij ontwikkeling van ruimtelijke functies een belangrijke afweging. Er heeft dan ook een vooronderzoek en een verkennend bodemonderzoek plaatsgevonden. Hieronder worden enkel de conclusies van dit onderzoek weergegeven. De volledige rapportage is opgenomen als bijlage.



Situatietekening plangebied, waarvan de "groene" gronden (147.304 m²) in eigendom zijn van Morres Holding B.V. en de "paarse" gronden (22.254 m²) in eigendom zijn van derden.

Figuur 5.1 Onderzoeksgebied vooronderzoek en verkennend bodemonderzoek

Bron: Milec, Vooronderzoek NEN 5725 en verkennend bodemonderzoek NEN 5740, 3 oktober 2011

Het vooronderzoek is uitgevoerd voor het plangebied inclusief Tussengebied, het verkennend bodemonderzoek is uitgevoerd voor het gehele plangebied van de herziening (zie groen gearceerd gebied in figuur 5.1). Het onderzoeksgebied is opgedeeld in deellocaties. Per deellocatie worden de conclusies weergegeven.

Deellocatie 1 Industrieweg 2, Morres

Op het noordoostelijk terreindeel zijn de volgende verontreinigingen aangetroffen:

- sterke verontreinigingen aan koper en kwik;
- matige verontreinigingen aan barium en lood;
- lichte verontreinigingen aan cadmium, kobalt, nikkel, zink, PAK's, minerale olie en de bestrijdingsmiddelen DDD en DDE;
- verhoogde concentratie aan EOX.

In het grondwatermonster zijn geen verontreinigingen aangetroffen.

Het grootste gedeelte van de voormalige kolenstortplaats, de oorzaak van de verontreinigingen, bevindt zich onder de betonvloer van Opslag 7. Indien het niveau van het terrein in de toekomst ongewijzigd blijft, wordt een nader onderzoek naar aard, mate, omvang, ernst en saneringsnoodzaak van de verontreinigingen niet zinvol geacht. Indien de situatie in de toekomst wijzigt, waarbij grond van de locatie

wordt afgevoerd, dient rekening te worden gehouden met het stortmateriaal en dient opnieuw te worden gezien of een nader onderzoek nodig is.

Conclusie

In verband met verontreinigingen van grond en/of grondwater ter plaatse blijkt uit het vooronderzoek en verkennend bodemonderzoek dat nader onderzoek dient plaats te vinden op deellocatie 1, indien de situatie ter plaatse wijzigt.

Indien bovenstaand advies wordt opgevolgd, bestaat zicht op een haalbare bestemming. Het nader onderzoek zal in een later stadium worden uitgevoerd. Bescherming tegen bouwen op vervuilde grond wordt ten finale gevonden in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). In het kader van de omgevingsvergunningen voor het bouwen zal moeten zijn aangetoond dat de grond geschikt is voor het beoogd gebruik.

5.8 Archeologische en cultuurhistorische waarden

5.8.1 Cultuurhistorie

Aan de noordzijde van het plangebied ligt de vesting Hulst. Aanvankelijk was Hulst een onversterkte plaats. In 1460 werd begonnen met de aanleg van vestingwerken. Omstreeks 1480 was Hulst bijna geheel met stadsmuren omringd. Tijdens de Tachtigjarige Oorlog werden in 1572 de vestingwerken door de Spanjaarden versterkt. De verdedigingswerken bestaan nu uit een aarden borstwering.

De omwalling die is aangelegd volgens het principe van het Oud-Nederlands Stelsel, is niet overal even hoog. In het zuiden bedraagt het hoogteverschil tussen kruin en onderwal slechts acht meter, omdat het buitengebied aan deze kant kon worden geïndeerd. Bovendien werd hier een dubbele omgrachting aangelegd. Het gebied ten noorden van de stad kon vanwege de hogere ligging niet onder water worden gezet. Daarom zijn de wallen daar niet alleen steiler, maar ook meer dan tien meter hoog. Oorspronkelijk lagen er vijf ravelijnen in de vestinggracht, waarvan vier aan de noordzijde. Tussen de Ravelijnen en de hoofdwal lagen houten bruggen. Negen bolwerken omringen de stad.

De vesting van Hulst is tot Beschermd stads- en dorpsgezicht verklaard. De grens van dit beschermde terrein ligt op ongeveer 300 meter afstand van het plangebied.

5.8.2 Monumenten

Binnen het plangebied komen geen Rijksmonumenten of Gemeentelijke monumenten voor. In onderhavig bestemmingsplan is dan ook geen specifieke regeling voor de monumenten opgenomen.

5.8.3 Archeologie

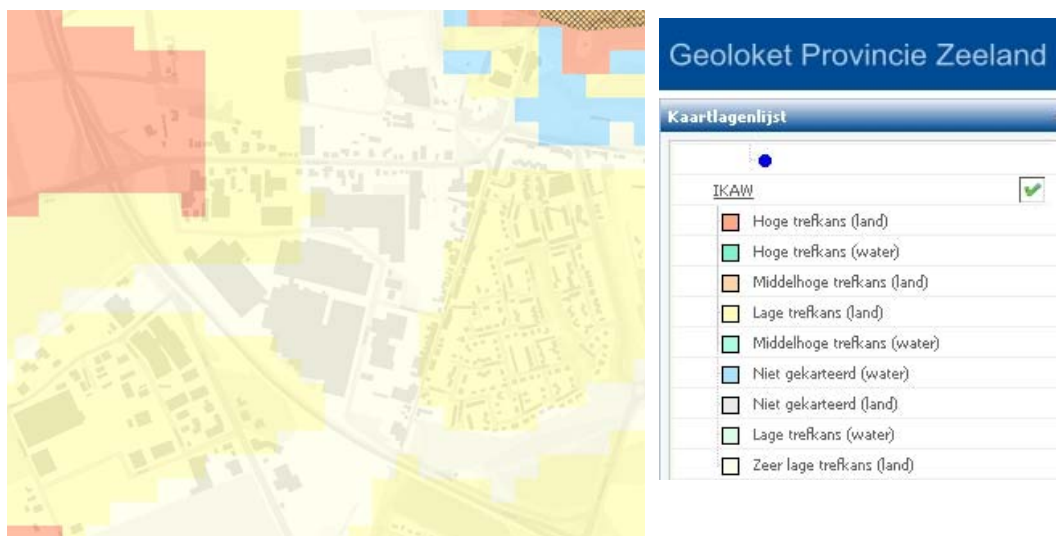
In 1992 is het Verdrag van Malta tot stand gekomen. Doelstelling van het verdrag is de bescherming en het behoud van archeologische waarden. In dit verdrag wordt in het kader van de ruimtelijke ordening het behoud van het archeologisch erfgoed meegewogen, zoals alle andere belangen die bij de voorbereiding van het plan een rol spelen.

Per 1 september 2007 is de Wet op de archeologische monumentenzorg in werking getreden. Ingevolge deze wet wordt het verplicht om in het proces van ruimtelijke ordening tijdig rekening te houden met de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden. In (voor)ontwerpbestemmingsplannen dient een hoofdstuk Archeologie opgenomen te worden. Bij bouwplannen dient archeologisch bureau- en eventueel vervolgonderzoek verricht te worden.

Rijk, provincies en gemeenten (laten) bepalen welke archeologische waarden worden bedreigd bij ruimtelijke ordeningsplannen. Tijdens de voorbereiding van deze plannen is (vroeg)tijdig archeologisch (voor)onderzoek belangrijk. De keuze voor een andere bouwlocatie voorkomt de verstoring van belangrijke bodemvondsten.

Op de archeologische monumentenkaart (AMK) zijn in het plangebied geen archeologische vindplaatsen aangegeven die bescherming genieten middels de Monumentenwet 1988 of waarvoor bescherming in voorbereiding is.

Terreinen waar de archeologische waarden nog onbekend zijn – zoals op de initiatieflocatie – worden in categorieën ingedeeld: gebieden met een hoge, middelhoge, lage of zeer lage indicatieve (verwachtings)waarde (IKAW). Dit zijn gebieden waar de kans respectievelijk groot, middelgroot of klein is dat er archeologische waarden in de grond zitten. Op de indicatieve kaart archeologische waarden (IKAW) is de kans op het aantreffen van archeologische resten aangegeven. Op deze kaart is te zien dat binnen het plangebied er een lage en zeer lage trefkans is op het vinden van archeologische resten. Een archeologisch onderzoek is niet noodzakelijk.



Figuur 5.2 Uitsnede IKAW, Provincie Zeeland, juni 2011

Conclusie

Het plangebied is in zijn geheel gekarteerd met een zeer lage tot lage verwachtingswaarde. Er is geen vervolgonderzoek nodig.

5.9 Water

Door de Nota Ruimte krijgt met name het waterbeleid een wezenlijk andere oriëntatie: van reageren naar anticiperen. De laatste jaren dient in ruimtelijke plannen steeds meer aandacht besteed te worden aan waterhuishoudkundige aspecten. Daarbij staan naast een duurzaam waterbeheer de integrale afweging en het creëren van maatwerk voorop. Water moet altijd bekeken worden in het licht van het watersysteem of stroomgebied waarin een stad of een dorp ligt. Een goede afstemming van waterbeleid (kwantitatieve en kwalitatieve eigenschappen) en ruimtelijke ordening, ook in het direct aangrenzende gebied, is daarom noodzakelijk.

Het plangebied bestaat uit een beheergebied waarin de bestaande situatie voor wat betreft de waterhuishouding gerespecteerd wordt en meerdere gebieden waarin ontwikkelingen voorzien zijn.

Bij ontwikkelingen in het plangebied zullen de afwegingsstappen: hergebruik, infiltratie, buffering, afvoer via oppervlaktewater en afvoer via riolering worden doorlopen. Afhankelijk van de mogelijkheden op en om het perceel, het gebruik van de dakvlakken en het aardoppervlak zullen de mogelijkheden voor hergebruik van water vanaf dakvlakken bekeken en zo mogelijk benut worden. Uitgangspunt is dat hemelwater vanaf de dakvlakken hergebruikt wordt dan wel infiltreert in de bodem

of afvoert via geïsoleerd liggend oppervlaktewater (zoals bestaande watergangen). Hemelwater afkomstig van het aardoppervlak kan, afhankelijk van het gebruik van dit aardoppervlak, worden hergebruikt dan wel infiltreren in de bodem.

Relevant beleid

Water als ordenend principe

Het kwantitatief en kwalitatief waterbeheer is in de laatste jaren op onderdelen sterk in beweging. Dit is mede het gevolg van het toenemend maatschappelijk besef van het veelzijdige belang van water (voor mens, milieu, natuur, landbouw, recreatie, e.d.) en de daarmee samenhangende bewustwording dat in de toekomst (meer dan voorheen) anders en vooral zorgvuldiger met water moet worden omgegaan. Naast onderwerpen als wateroverlast, verdroging, natuurontwikkeling staat ook "water in de stad" en het effect daarvan op de kwaliteit van de woon- en leefomgeving in de belangstelling.

Voor onderhavig bestemmingsplan zijn momenteel de Vierde Nota Waterhuishouding (vastgesteld in 1998), Waterbeheer 21e eeuw, Nationaal Bestuursakkoord Water, implementatie Kaderrichtlijn Water en het Omgevingsplan Zeeland 2006-2012 (vastgesteld door de Provinciale Staten op 30 juni 2006) van belang. Het Omgevingsplan is op 1 oktober 2006 in werking getreden. Rijk en Provincie pleiten voor meer integraal waterbeheer, meer samenhang tussen het beleid voor water, ruimtelijke ordening en milieu. De hydrologische ordeningsprincipes moeten een rol spelen in de besluitvorming over bestemming en inrichting van gebieden.

In de visie van het Rijk en Provincie zijn voor de ontwikkelingen van nieuw stedelijk gebied onder andere de volgende aandachtspunten van belang:

- het ontwikkelen van een gemeenschappelijke visie van gemeenten en waterbeheerders op het waterbeleid en doorvertalen naar bestemmingsplannen en waterbeheersplannen;
- een meer op ecologische, hydrologische aspecten en belevingswaarde gebaseerde planning van de verstedelijking;
- vergroten van de ruimte voor water;
- het herstel / versterking van natuurwaarden;
- het afkoppelen van verhard oppervlak en infiltratie van water in de bodem (voor nieuwe plannen gaat NW4 uit van een afkoppeling van 60%, voor bestaande bebouwing moet over een periode van 20 jaar 20% van het schoon verhard oppervlak zijn afgekoppeld. In het IOP van provincie Zeeland wordt zelfs uitgegaan van 95% afkoppelen bij nieuwe plannen);
- het voorkomen van verdroging en wateroverlast;
- het beheersen van de grondwaterstand en oppervlaktewaterpeil met het oog op verschillende belangen;
- het bevorderen van waterbesparing en hergebruik van water;

- het duurzaam gebruik en rechtvaardige verdeling van het beschikbare zoete water;
- het terugdringen van de verontreiniging van oppervlakte- en grondwater;
- uitgaan van een optimaal rioolstelsel (gescheiden c.q. verbeterd gescheiden stelsel).

Omgaan met water in en om de woning maakt onderdeel uit van het Nationaal Pakket Woningbouw (Duurzaam Bouwen) en het Nationaal Pakket Duurzame Stedenbouw. Gemeenten en waterschappen dienen in samenwerking met de provincies en waterleidingmaatschappijen de mogelijkheden voor het omgaan met water in de stad te optimaliseren. In het Nationaal Pakket Duurzame Stedenbouw ligt het accent op wijkniveau en is het streven de inpassing van de (nieuwe) stad in het natuurlijk (water)systeem te verbeteren.

Waterbeheersplan Waterschap Zeeuws Vlaanderen 2010-2015

Het waterbeheer in de gemeente Hulst is in handen van waterschap Scheldestromen. Dit waterschap is in 2011 ontstaan na de fusie tussen waterschap Zeeuwse Eilanden en waterschap Zeeuws Vlaanderen. Aangezien Hulst is gelegen in Zeeuws Vlaanderen is thans het waterbeheerplan 2010-2015 van waterschap Zeeuws Vlaanderen vigerend.

Hierin wordt beschreven dat het waterschap in haar beleid, beheer en onderhoud streeft naar een optimale status en aanwezigheid van oppervlaktewater en grondwater, dat van geschikte kwaliteit is voor mens en omgeving. Dit wordt bereikt met veilige en duurzame systemen voor wateraanvoer, -afvoer en -berging. Het waterschap draagt zorg voor een veilig en goed bewoonbaar gebied met gezonde en duurzame watersystemen. Recreatief medegebruik en 'beleving' van het water hebben daarbij ook de nodige aandacht.

Verbreed Gemeentelijk Rioleringsplan Hulst 2010-2015

De gemeente Hulst heeft in december 2009 het Verbreed Gemeentelijk Rioleringsplan Hulst 2010-2015 vastgesteld. Het GRP dient onder andere om aan te geven hoe invulling wordt gegeven aan de zorgplicht voor de doelmatige inzameling en transport van afvalwater. Verder geeft de gemeente in dit document aan hoe ze omgaat met het grond- en hemelwater op haar grondgebied.

In het Verbreed Gemeentelijk Rioleringsplan is ten aanzien van het aanleggen van voorzieningen bij uit- en inbreidingen gesteld dat:

Per ontwikkeling zal telkens een keuze gemaakt worden in de mogelijkheden hoe om te gaan met hemelwater. Bij het maken van deze keuze zal gebruik gemaakt worden van de "Zeeuwse Handreiking Watertoets". Deze keuze zal vastgelegd worden in een watertoets en bijbehorende waterparagraaf. Gezien de huidige wetgeving is de eigenaar eerst zelf verantwoordelijk voor de opvang en verwerking van

het hemelwater dat op zijn terrein valt. De gemeente hanteert het principe dat ter ontlasting van het bestaande vrijvervalstelsel het gevallen hemelwater, indien redelijk, op eigen terrein moet worden verwerkt. Als er niet op eigen terrein geborgen kan worden, dient de verschuldigde waterberging afgekocht te worden.

Een infiltratievoorziening op eigen perceel, gedimensioneerd op regenduurlijn $T=10$, berekend over het verhard oppervlak van gebouwen en verharding is dan verplicht. Indien geen bijbehorend infiltratieonderzoek wordt uitgevoerd is de richtlijn voor de infiltratievoorziening c.q. waterberging 30 mm over het verhard oppervlak van gebouwen en verharding. De infiltratievoorziening mag worden voorzien van een noodoverlaat. Indien gekozen wordt voor het bergen van water moet de voorziening boven het door het waterschap bepaalde zomerpeil in de directe omgeving ruimte bieden voor opvang van 75 mm over het verhard oppervlak van gebouwen en verharding.

Pas als blijkt dat hij deze verantwoordelijkheid niet kan invullen mag hij het hemelwater aan de grens van zijn perceel aanbieden en wordt het de verantwoordelijkheid van de gemeente om dit water te verwerken. Bij de invulling hiervan zal de gemeente de volgorde hanteren van vasthouden, bergen en als laatste mogelijkheid afvoeren. Voorwaarde bij het aanbieden van hemelwater is dat schoon hemelwater schoon blijft. Afstromend hemelwater mag geen uitgeloopte materialen bevatten.

Indien nieuwe rioolstelsels aangelegd moeten worden, wordt bij het ontwerp zowel op bui 08 als bui 09 Leidraad Riolerings (herhalingscyclus 1x per 2 resp. 5 jaar) getoetst. In beide gevallen mag er in de berekeningen geen water op straat voorkomen. De aanlegkosten van de voorziening komen ten laste van de project- en plankosten. Het onderhoud en de vervanging worden meegenomen in het beheersysteem.

Stedelijk waterplan Zeeuws-Vlaanderen

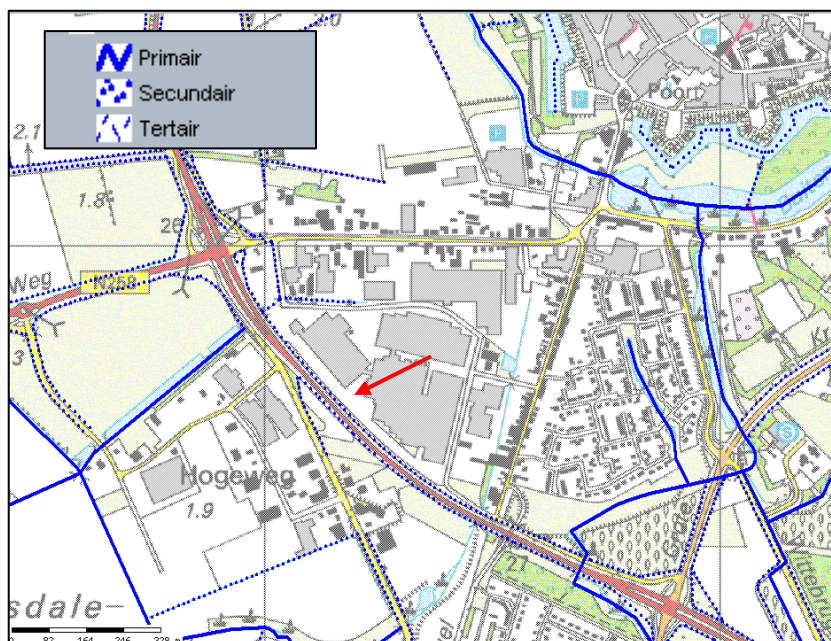
Op 9 november 2006 is de visienota van het Stedelijk waterplan door de gemeenteraad van de gemeente Hulst vastgesteld. De visie ten aanzien van de thema's verantwoordelijkheden, waterkwantiteit, waterkwaliteit en ecologie, water en ruimtelijke ordening, afvalwater en afkoppelen regenwater, monitoring en evaluatie en organisatie en communicatie is waar mogelijk gebaseerd op bestaande wet- en regelgeving, zoals vastgelegd door de EU, Rijk, provincie Zeeland, Waterschap Zeeuws-Vlaanderen en/of de gemeente Hulst, Sluis en Terneuzen.

Huidige situatie plangebied (inclusief Tussengebied)

Het terrein is gelegen aan de westzijde van Hulst. Het terrein wordt aan de zuidwestzijde begrensd door de provinciale weg, aan de oostzijde door de achterkanten van de woonpercelen aan de Steensedijk en aan de noordzijde door de Absdaalseweg.

Oppervlaktewater

In de huidige situatie is reeds oppervlaktewater in het plangebied aanwezig. Het betreft een secundaire waterloop parallel aan de Rijksweg. Op onderstaande figuur is de ligging van deze waterloop weergegeven.



Figuur 5.3 Ligging waterlopen in en nabij plangebied

Riolering

In de Beneluxweg, Industrierweg en de Absdaalseweg ligt een gemengd rioolstelsel. Voor zover mogelijk zijn de gebouwen en terreinen van Morres en een aantal gebouwen in de directe omgeving afgekoppeld van dit gemengde stelsel. Het hemelwater is aangesloten op het HWA-riool in de Industrierweg en de Beneluxweg.

In de huidige situatie gaat het water drie kanten op, namelijk deels richting de vijver op het voormalige Karweiterrein, deels richting de vijver ten noorden van Hogeweg 1 en 2 en deels richting de watergang te zuiden van Hogeweg 1 en 2. Via een duiker onder de provinciale weg wordt het water afgevoerd naar de watergang aan de westzijde. Het HWA-riool in de Industrierweg voert af naar zowel de vijvers in bedrijventerrein Hogeweg als de vijver op het voormalige Karweiterrein. De vijver bij het voormalig Karweiterrein voert af via een HWA-riool naar de Oude Vaart.

In het verleden (1996) is in het kader van het Basis Rioleringsplan (BRP) berekend dat in het zuidwesten van Hulst een bergingstekort voor hemelwater geldt van circa 2800 m³. In het plan concept is een watervoorziening van forse omvang voorzien in het Tussengebied ('bestemming 'Water' in bestemmingsplan 'De Statie'). De omvang

van dit bestemmingsvlak is ruim 7100 m². In deze zone kan een flink deel van het in 1996 berekende bergingstekort worden 'teruggewonnen'.

De hydraulische scheiding in het gemengde stelsel ligt halverwege de Absdaalseweg. Het westelijke deel van de Absdaalseweg voert zijn water af via de Industrieweg naar het gemaal bij de vijver van het voormalige Karweiterrein. Van daaruit wordt het water naar de Van der Maelstedeweg getransporteerd. De ontwatering van dit gebied vindt plaats door de sloot achter de woningen aan de Steensedijk, de vijver en sloot en het HWA-riool richting Oude Vaart. Vroeger liep deze sloot door achter de garage van de Voorde naar de watergang ten zuiden van bedrijventerrein Hogeweg.

De parkeerterreinen van Morres aan de westzijde wateren deels via een berm passage af naar de aanwezige berm sloten langs de provinciale weg. De sloten sluiten aan op de duiker naar de vijverpartij in bedrijventerrein Hogeweg.

Waterkansenkaarten provincie Zeeland

- De bodem bestaat grotendeels uit zand behoudens een klein gedeelte in de noordwestelijke hoek. Hier bestaat de bodem uit licht schor.
- Er is geen zoute kwel voor dit gebied.
- Het gebied biedt zeer geringe tot matige mogelijkheden tot zoetwaterbelvorming.
- Het gebied is niet zettingsgevoelig.
- Er zijn ruime mogelijkheden om te infiltreren.
- Het gebied is geschikt voor uitbreiding van stedelijk gebied.
- Het is gebied wat weinig aandacht vraagt voor de waterhuishouding behoudens de lozingen op de Oude Vaart.
- Het gebied ten noorden van de Absdaalseweg ligt relatief hoog ten opzichte van zijn omgeving. Het gebied van Morres ligt relatief laag.

Veiligheid

In de omgeving van het plangebied zijn geen waterkeringen aanwezig of is voorzien dat deze er moeten komen.

Wateroverlast

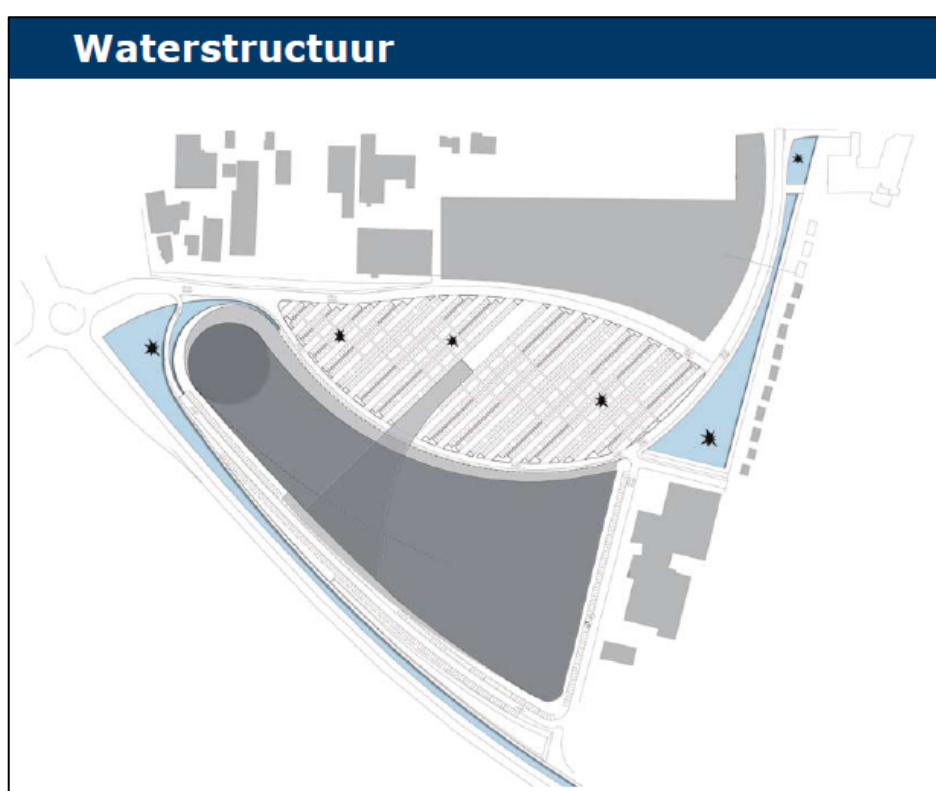
In de huidige situatie is er op basis van eerdergenoemde berekeningen in het kader van het Basisrioleringsplan (1996) sprake van enige waterproblematiek. Bij het opstellen van bestemmingsplan "De Statie" is een waterberging van 2.800 m³ bepaald. Door de aanleg van watervoorziening, welke als 'Water' is bestemd op de verbeelding van het bestemmingsplan "De Statie", wordt de waterproblematiek vermindert. Deze is gelegen in het noordoostelijke deel van de planontwikkeling in het Tussengebied. In overleg tussen gemeente en initiatiefnemer zal nader worden uitgewerkt in hoeverre deze permanent watervoerend zullen zijn of droogvallend

(groen). Met initiatiefnemer zijn in een anterieure overeenkomst afspraken vastgelegd over de verdeling van kosten voor te realiseren waterberging.

Door de plannen ontstaat geen extra verhard oppervlak. Het plangebied is immers in de referentiesituatie nagenoeg volledig voorzien van verhardingen. Er ontstaat dus geen wateropgave (bovenop de eerdergenoemde 2.800 m³) als gevolg een toename van verharde oppervlakken.

Riolering

Ten aanzien van de riolering zal de riolering enigszins aangepast moeten worden. Dit betekent concreet dat het gemaal aan de industrieweg verplaatst zal worden.



Figuur 5.4 Waterstructuur plangebied, met ligging beoogde waterpartijen

Bron: Buro Kruit, LSVH Landschappelijke inpassing, 24 juni 2011

Watervoorziening

Aanvulling van het grondwater met zoet water door middel van infiltratie in de bodem is gezien de aanwezige grondslag mogelijk. Indien niet geïnfiltreerd wordt moet er ruimte voor water gemaakt worden. De ruimte voor water moet voldoen aan het (extra verhard oppervlak + wateroppervlak) maal 75 mm. De afvoer uit het gebied mag niet meer bedragen dan 10 mm per etmaal.

Het plan voorziet in een forse watervoorziening. Hiermee wordt water langer in het gebied vastgehouden, waardoor de kansen voor zoet water om de grondwatervoor-komens aan te vullen, toenemen. Dit is positief voor de plaatselijke waterhuishou-ding en voorkomt problematiek (inundatie) op andere plekken.

Volksgezondheid

Ontwerp van een goed rioolstelsel en toepassing van de juiste zuiveringsmaatregelen bij het ontwerp van het hemelwaterstelsel beperken de risico's ten aanzien van de volksgezondheid tot een acceptabel niveau.

Bodemdaling

De nieuwbouw wordt gebouwd op weinig zettingsgevoelige ondergrond. Risico's ten aanzien van bodemdaling zullen daarom maar minimaal aanwezig zijn. Dit vormt geen belemmering voor de gewenste ontwikkelingen.

Grondwateroverlast

Het maaiveld in het gebied ten zuiden van de Absdaalseweg is relatief laag gelegen. Er moet voldoende aandacht zijn voor de drooglegging van het gebied. De percelen alhier worden opgehoogd.

Oppervlaktewater

In de directe omgeving is oppervlaktewater aanwezig in de vorm van een vijver, sloten en de Oude Vaart. De Oude vaart is onderdeel van een waterlichaam volgens de KRW en de Natte ecologische verbindingszone. Bij de afvoer van hemelwater moeten afdoende maatregelen getroffen worden zodat de waterkwaliteit voldoet aan de gestelde normen. In elk geval mogen oppervlakken die in contact komen met hemelwaterstromen niet worden vervaardigd van uitlogende bouwmaterialen.

De secundaire watergang aan de noordzijde van de Rijksweg zal ten behoeve van de planvorming worden aangepast. Voor het initiatief is aanvullend op het ruimtelijke spoor een *watervergunning* noodzakelijk.

Grondwaterkwaliteit

Bij de infiltratie van hemelwater in de bodem moet er voldoende aandacht zijn voor de kwaliteit van het te infiltreren water, zodat er geen risico's ontstaan ten aanzien van de grondwaterkwaliteit.

Verdroging

Toevoeging van hemelwater aan de bodem vermindert de verdroging.

Natte natuur

De Oude Vaart maakt onderdeel uit van de natte ecologische verbindingszone. Afvoer van afvloeiend hemelwater naar de Oude Vaart moet met de nodige zorg geschieden.

Overleg met de waterbeheerder

De waterparagraaf is voorgelegd aan het Waterschap Zeeuws-Vlaanderen. Het waterschap heeft bij brief van 15 juni 2007 aangegeven geen op- of aanmerkingen te hebben op de waterparagraaf. De brief van het waterschap is als bijlage bij deze toelichting gevoegd. Daarnaast heeft het waterschap gereageerd in het kader van vooroverleg ex artikel 10 Bro. In deze reactie geeft het waterschap het advies de infiltratiemogelijkheden in het plangebied nader te onderzoeken. Dit zal in de uitvoeringsfase gestalte krijgen. Ook deze reactie is als bijlage in deze toelichting opgenomen.

In het kader van het wettelijk vooroverleg heeft de gemeente het nieuwe bestemmingsplan nogmaals voorgelegd aan de waterbeheerder. Dit wateradvies is eveneens gevoegd als bijlage bij dit bestemmingsplan. In het wateradvies geeft het waterschap aan dat voor de aanleg van oppervlaktewater en het wijzigen van het oppervlaktewatersysteem een watervergunning vereist is. Verzocht wordt om bij de verdere inrichting van de waterhuishouding contact op te nemen met het waterschap. Voor de afvoer van hemelwater van de parkeerterreinen adviseert het waterschap een infiltratie-voorziening of filter toe te passen, zodat het water wordt gezuiverd. Deze aspecten zijn aandachtspunten bij de verdere inrichting van de waterhuishouding.

Daarnaast wordt verzocht 'waterhuishoudkundige voorzieningen' toe te voegen als mogelijk gebruik van de gronden bestemd als 'Gemengd gebied'. Dit is verwerkt in de planregels.

5.10 Flora en fauna

Natuurbescherming in Nederland

In april 2002 is de Flora- en faunawet (Ff-wet) in werking getreden. In deze wet zijn de onderdelen uit de Europese Habitatrichtlijn en de Vogelrichtlijn die de bescherming van soorten betreft, geïmplementeerd. De Flora- en faunawet heeft betrekking op alle in Nederland in het wild voorkomende zoogdieren, (trek) vogels, reptielen en amfibieën, op een aantal vissen, libellen en vlinders, op enkele bijzondere en min of meer zeldzame ongewervelde diersoorten (uit de groepen kevers, mieren, schelp- en schaaldieren) en op een honderdtal vaatplanten. Op basis van de Flora- en faunawet is het een vereiste om inzicht te verkrijgen in de effecten van een voorgenomen ruimtelijke ingreep op wettelijk beschermde planten en dieren.

Indien er een kans bestaat dat effecten zullen optreden, dienen deze vooraf in kaart gebracht en beoordeeld te worden. Bij ruimtelijke ontwikkelingen hoeft echter alleen rekening gehouden te worden met de juridisch zwaarder beschermde soorten uit 'tabel 2' en 'tabel 3' van de Flora- en faunawet en met vogels. Voor deze soorten moet een ontheffing worden aangevraagd wanneer een ruimtelijke ontwikkeling leidt tot schade aan de soort of verstoring van leefgebied. Voor soorten van 'tabel 3' en vogels geldt hierbij een strenger afwegingskader dan voor soorten van 'tabel 2'. Voor soorten van 'tabel 2' en vogels geldt bovendien dat een ontheffing niet nodig is wanneer gewerkt wordt conform een door LNV goedgekeurde gedragscode. Daarnaast geldt voor alle in het wild levende planten en dieren de Zorgplicht. Dit houdt in dat handelingen die niet noodzakelijk verband houden met het beoogde doel, maar nadelig zijn voor de flora en fauna, achterwege moeten blijven.

Natuurwaarden plangebied

Middels een flora- en faunaonderzoek is de waarde van de planlocatie bepaald voor beschermde soorten binnen de Flora- en faunawet. Door middel van een actualisatie van het reeds eerder uitgevoerde flora- en faunaonderzoek in het kader van bestemmingsplan "De Statie" is vervolgens een beoordeling gemaakt van de effecten die het plan zal hebben op beschermde natuurwaarden. Vervolgens is een bronnenonderzoek en een verkennend veldonderzoek uitgevoerd. Het onderzoek²⁰ is opgenomen als bijlage. Hieronder worden enkel de conclusies en het advies genoemd.

Uit het bronnenonderzoek en verkennend terreinonderzoek is gebleken dat geen noemenswaardige vaatplanten, grondgebonden strenger beschermde soorten, vleermuizen, vogelsoorten met jaarrond beschermde nestplaatsen, reptielen, amfibieën en beschermde ongewervelde diersoorten voorkomen. Er is geen reden tot het verrichten van aanvullend onderzoek naar het voorkomen van bijzondere en beschermde vaatplanten, grondgebonden strenger beschermde soorten, vleermuizen, jaarrond beschermde nestplaatsen van vogels, reptielen en amfibieën.

Grondgebonden zoogdiersoorten van beschermingsniveau 1 kunnen redelijkerwijs in het plangebied voorkomen, voor deze soorten geldt een algemene vrijstelling van de Flora- en faunawet bij ruimtelijke ontwikkelingen. Voor broedende vogels geldt echter dat het in de praktijk niet mogelijk is om een ontheffing te verkrijgen voor het verwijderen of verstoren van deze nesten in de broed- en nestperiode (deze periode loopt ruwweg van maart tot september). Met oog op de aanwezigheid van broedende vogels, is aan te bevelen om de beplantingen en de te slopen bebouwing weg te halen in de periode dat de kans op broedende vogels het kleinst is. Dit is het geval in de periode van september tot en met maart. Indien dit niet mogelijk is, is het nodig om voorafgaand aan de werkzaamheden het terrein te laten controleren op aanwezige broedvogels. Wanneer dan geen vogels op het terrein nestelen, kan

²⁰ BRO, Actualisatie flora- en faunaonderzoek Life Style Village te Hulst, 7 juli 2011

alsnog begonnen worden met de ingreep. Een ontheffing voor vogels is in dit geval niet nodig.

Conclusie

Het aspect flora en fauna vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling. Binnen het plangebied van het bestemmingsplan voor het 'Life Style Village' zullen geen belangrijke natuurwaarden verloren gaan, wel dient rekening gehouden te worden met broedende vogels.

5.11 Luchtkwaliteit

De hoofdlijnen voor regelgeving rondom luchtkwaliteitseisen staan beschreven in hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer.

Bij de start van een project moet onderzocht worden of het effect relevant is voor de luchtkwaliteit. Hierbij moet *aannemelijk gemaakt* worden, dat luchtkwaliteit 'niet in betekenende mate' aangetast wordt. Daartoe is een algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekenende mate' (Besluit NIBM) en een ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM) vastgesteld waarin de uitvoeringsregels vastgelegd zijn die betrekking hebben op het begrip NIBM.

In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze gevallen kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden.

Het onderhavige project behelst de uitbreiding van een winkelboulevard, welke niet valt onder voornoemde lijst met categorieën van gevallen (aanzienlijke verhoging verkeersbewegingen). Ook als het bevoegd gezag op een andere wijze, bijvoorbeeld door berekeningen, aannemelijk kan maken dat het geplande project NIBM bijdraagt, kan toetsing van de luchtkwaliteit niet achterwege blijven. Een luchtkwaliteitsonderzoek is derhalve uitgevoerd.

Conclusie onderzoek

De nieuwe ruimtelijke ontwikkeling moet de realisatie van grootschalige detailhandel en woningbouw mogelijk maken. In het kader van de ruimtelijke ordening procedure dient te worden aangetoond dat voldaan wordt aan de wettelijke normen voor luchtkwaliteit. Bij planontwikkelingen dient te worden nagegaan of de mate van het effect op de luchtkwaliteit in de omgeving als gevolg van wijzigingen in de verkeersstromen (verkeersaantrekkende werking) voldoet aan de luchtkwaliteitseisen.

Uit het uitgevoerde onderzoek²¹ blijkt dat met betrekking tot NO₂ en PM₁₀, langs alle wegen binnen het invloedsgebied van de ontwikkeling, de concentraties toe zullen nemen. Uitgaande van de verkeersintensiteiten van 2022 als worstcase situatie bedraagt de toename in de zichtjaren 2015 en 2022 minder dan 3% van de grenswaarde en kan als NIBM worden beschouwd. In het zichtjaar 2012 is de situatie voor de Industrieweg niet NIBM. In geen van de beschouwde zichtjaren leidt de toename echter tot een overschrijding van de wettelijke grenswaarden. Ook is er geen sprake van een dreigende overschrijding. Geconcludeerd kan worden dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de voorgenomen ontwikkeling.

5.12 Externe veiligheid

De doelstelling van het externe veiligheidsbeleid is het realiseren van een veilige woon- en leefomgeving door het beheersen van risico's van industriële activiteiten met opslag en transport van gevaarlijke stoffen. Het beleid is er op gericht te voorkomen dat er te dicht bij gevoelige bestemmingen activiteiten met gevaarlijke stoffen plaatsvinden.

5.12.1 Projectgebied

In en rond het projectgebied liggen verschillende risicobronnen:

- transportroutes weg;
- transportroutes buisleiding.

Volgens de Risicoatlas Spoor, Vervoer van gevaarlijke stoffen over de vrije baan²² vindt in de directe omgeving van het projectgebied geen transport plaats van gevaarlijke stoffen per spoor.

Volgens de Risicoatlas Hoofdvaarwegen Nederland²³ vindt in de directe omgeving van het projectgebied geen transport plaats van gevaarlijke stoffen via het water.

5.12.2 Transportroutes

N290

Een externe veiligheidsonderzoek is uitgevoerd²⁴. Dit onderzoek is als bijlage opgenomen bij dit bestemmingsplan. Het plangebied voor de beoogde ontwikkeling grenst aan de provinciale weg N290. Uit het onderzoek blijkt dat de N290 geen onderdeel uitmaakt van het Basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de

²¹ Onderzoek Luchtkwaliteit bestemmingsplan Life Style Village Hulst, AGEL, 16 juli 2012 (nr. 20110336)

²² Rijkswaterstaat Adviesdienst Verkeer en Vervoer, juni 2001

²³ Rijkswaterstaat Adviesdienst Verkeer en Vervoer, 20 februari 2003

²⁴ Onderzoek Externe Veiligheid Bestemmingsplan Life Style Village te Hulst, AGEL, 9 september 2011

weg, spoor en water. Over de N290 vindt in beperkte mate vervoer van gevaarlijke stoffen plaats.

Plaatsgebonden risicocontour

Het plangebied is ruim buiten de PR 10^{-6} contour gelegen. Een klein deel van de bebouwing binnen het plangebied is gelegen buiten de PR 10^{-8} contour. Het plaatsgebonden risico levert dan ook geen beperking op voor de realisatie van de nieuwe ruimtelijke ontwikkeling, de aanvaardbaar geachte basisveiligheid is aanwezig.

Groepsrisico

Uit het onderzoek blijkt dat op basis van de uitgevoerde berekeningen kan worden gesteld dat de ruimtelijke ontwikkeling niet relevant is voor de hoogte van het groepsrisico. Het groepsrisico voor de N290 hoeft geen beperking te geven voor de realisatie van de ruimtelijke ontwikkeling. Wel is van belang dat bij de ruimtelijke uitwerking van het plan onder andere rekening wordt gehouden met de mogelijkheden tot zelfredzaamheid van de personen en de inzetbaarheid van de hulpdiensten. Dit komt verderop in deze paragraaf aan de orde.

Buisleidingen

Het plangebied ligt op korte afstand van een buisleiding. Het betreft hier een buisleiding van de Nederlandse Gasunie, met de volgende eigenschappen:

- leiding beheerder: Gasunie;
- leidingdeel: A-530-06-KR-006;
- soort leiding: aardgasleiding;
- diameter: 6,63 inch;
- druk: 66,20 bar;
- risicocontour, risicoafstand (PR 10-6): 0 m.

De aardgasleiding is gelegen op een afstand van circa 50 meter van de plangrens van het plangebied. Het invloedsgebied reikt tot het bouwvlak van het woonthema-centrum. Het deel van het plangebied waarover het invloedsgebied is gelegen heeft de bestemming Verkeer – Verblijfsgebieden. Op basis van deze bestemming is realisatie van (beperkt) kwetsbare objecten niet mogelijk. Omdat er geen bebouwing van de nieuwe ruimtelijke ontwikkeling gelegen is binnen het invloedsgebied van de hogedrukgasleiding hoeft geen verantwoording van het groepsrisico plaats te vinden. Een berekening van het groepsrisico zal geen toename van het groepsrisico geven. Op basis hiervan kan deze leiding als niet relevant worden aangemerkt.

5.12.3 Inrichtingen

Binnen een straal van 1.000 meter van het plangebied komen geen Bevi-inrichtingen (Besluit externe veiligheid inrichtingen) voor. De meest nabijgelegen Bevi-inrichting betreft een LPG tankstation welke ten zuiden van de woonplaats Hulst is gelegen op een afstand van circa 1.800 meter van het plangebied. Deze afstand is ruim meer

dan 150 meter geldend voor het invloedsgebied waarvoor de verantwoording van het groepsrisico moet plaatsvinden. Gesteld kan worden dat het Bevi niet relevant is voor deze nieuwe ruimtelijke ontwikkeling.

5.12.4 Verantwoording groepsrisico

In deze paragraaf wordt het groepsrisico verantwoord. Hiervoor wordt de verantwoording groepsrisico geciteerd zoals deze is opgenomen in het onderzoek externe veiligheid.

Het groepsrisico is een rekenwijze, welke de kans weergeeft dat er een calamiteit plaatsvindt met meerdere dodelijke slachtoffers. Bij bepaalde besluiten op grond van de Wet Milieubeheer en de Wet ruimtelijke ordening dient het bevoegd gezag in het kader van haar bestuurlijke verplichting het groepsrisico te verantwoorden. Bepalend voor de omvang van het groepsrisico zijn onder andere:

- de aanwezige risicobronnen;
- de ongevalsrisico's met daarbij behorende effecten;
- de omvang van het invloedsgebied van de effecten;
- de personendichtheid binnen het invloedsgebied;
- de mogelijkheid tot zelfredzaamheid;
- de mogelijkheid tot bestrijdbaarheid van een ongeval.

Naast een rekenkundige beoordeling van het groepsrisico is het advies van de regionale brandweer, als deskundige op het gebied van hulpverlening, van belang voor de verantwoording van het groepsrisico. In het kader van haar besluitvorming zal het bevoegd gezag de nieuwe ruimtelijke ontwikkeling voor een veiligheidsadvies moeten voorleggen aan de regionale brandweer.

Omvang invloedsgebied groepsrisico

De bepalende risicobron voor de nieuwe ruimtelijke ontwikkeling is de provinciale weg N290. De ten zuiden van het plangebied gelegen hogedrukgasleiding kan als niet relevant worden aangemerkt. Een berekening van het groepsrisico zal geen toename van het groepsrisico te zien geven.

Voor de provinciale weg is het ongevalsrisico explosie bepalend. De invloed van een eventuele plasbrand is niet relevant. Voor de beoordeling van de personendichtheid is uitgegaan van een invloedsgebied van 250 meter aan beide zijden van de weg. Deze omvang van het invloedsgebied kan worden aangemerkt als toereikend voor de berekening van het groepsrisico. Ruimtegebruik gelegen op een afstand van meer dan 200 meter heeft nagenoeg geen invloed op de berekening van het groepsrisico.

Personendichtheid invloedsgebied

Door de nieuwe ruimtelijke ontwikkeling binnen het plangebied is sprake van een toename van de personendichtheid van 4.086 personen naar 4.249. Er is dan ook als gevolg van de ruimtelijke ontwikkeling sprake van een kleine toename van het groepsrisico. Uit de rekenresultaten voor het groepsrisico blijkt dat voor de provinciale weg N290 geen sprake is van een overschrijding van de oriëntatiewaarde. De oriëntatiewaarde wordt ruim onderschreden.

De initiatiefnemer heeft geen invloed op risicobeperkende maatregelen aan de aanwezige risicobronnen en heeft daardoor ook geen directe invloed op mogelijk risicobeperkende maatregelen aan de risicobronnen. In verband met de ruime onderschrijding van het groepsrisico is het verlagen van de personendichtheid niet noodzakelijk.

Zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid

Onderdeel van de groepsrisicoverantwoording is het beschouwen van de zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid in het projectgebied.

Zelfredzaamheid

Onder zelfredzaamheid dient te worden verstaan, de mogelijkheid waarbinnen personen zich zelfstandig in veiligheid kunnen brengen. Voor de beoordeling hiervan zijn met name de volgende parameters van belang:

1. ligging van de locatie ten opzichte van de gevaarbron;
2. ongevalsscenario's;
3. fysieke gesteldheid bewoners en beschikbare vluchtmogelijkheden en veiligheidsvoorzieningen.

Bij de uitwerking van het ontwerp is door de initiatiefnemer -waar mogelijk- gestreefd naar maatregelen en mogelijkheden die de zelfredzaamheid verhogen. Binnen het plangebied zijn in hoofdzaak gebruiksfuncties aanwezig, die aangemerkt kunnen worden ten dienste van zelfstandige bezoekers. De hoofdbestemming binnen het plangebied betreft detailhandeldoeleinden.

Ten aanzien van de verantwoording van de zelfredzaamheid kan het navolgende worden opgemerkt:

- voor de bezoekers bestaat de mogelijkheid om binnen te schuilen in de omgeving, bij een calamiteit op de weg, vanaf de gevaarbron te vluchten;
- het plangebied ligt volledig binnen het dekingsgebied van een bestaande Waarschuings- en alarmeringsinstallatie (WAS, akoestisch waarschuwingssignaal: ramen en deuren sluiten);
- bij het optreden van een explosie als gevolg van een koude BLEVE, scheuren tankwagen, is vanwege de snelle ontwikkelingstijd vluchten niet mogelijk. Als gevolg van een optredende vuurbal in combinatie met een drukgolf zullen tot

op een afstand van circa 80 meter van de tankwagen doden vallen en tot op een afstand van 200 meter gewonden. Het treffen van bouwkundige maatregelen heeft op deze effecten maar weinig invloed. Op basis hiervan worden dan ook geen aanvullende bouwkundige maatregelen noodzakelijk geacht. Zelfredzaamheid in het plangebied wordt voldoende geacht.

Bestrijdbaarheid

Voor de bestrijdbaarheid dient de locatie voor hulpdiensten goed bereikbaar te zijn. De beoordeling hiervan betreft een verantwoording van het bevoegd gezag. De verwachting is dat de bereikbaarheid van het plangebied als toereikend kan worden aangemerkt. De regionale brandweer zal in haar advies hier nader op ingaan. Daarnaast zal het bevoegd gezag in haar verantwoording moeten betrekken de beschikbaarheid van bluswatervoorzieningen.

5.12.5 Conclusie

Uit het onderzoek externe veiligheid blijkt dat er sprake is van een geringe toename van het groepsrisico. De toename dient derhalve verantwoord te worden.

De verantwoordingsplicht betreft een bestuurlijke verplichting van het bevoegd gezag. Bij de verantwoordingsplicht dient o.a. ingegaan te worden op de gevolgen van de ruimtelijke ontwikkeling op de hoogte van het groepsrisico, de zelfredzaamheid van de personen binnen het plangebied en de bestrijdbaarheid van calamiteiten. In het kader van haar verantwoordingsverplichting dient het bevoegd gezag ook advies in te winnen bij de regionale brandweer of het bestuur van de veiligheidsregio en dit advies te betrekken in haar afweging.

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling van 'Life Style Village'.

5.12.6 Advies Brandweer Hulst

Onderhavig plan is voorgelegd aan Brandweer Hulst. De Brandweer kan onder enkele voorwaarden instemmen met het plan. Deze voorwaarden betreffen:

- het verhogen van de brandveiligheidsvoorzieningen in gebouw Opslag 7;
- aandacht voor tweezijdige bereikbaarheid van objecten binnen het plangebied;
- bereikbaarheid van het plangebied vanuit vier richtingen (nieuwe rotonde, Absdaalseweg, Beneluxweg, Steensedijk/Industrieweg.
- realisatie van een voorziening voor secundaire waterwinning (open water).

Uit brandpreventief oogpunt is tussen de bebouwing van de Noordelijke pleinwand het Tussengebied een gang voorzien, waardoor een meerzijdige bereikbaarheid ontstaat.

6. JURIDISCHE PLANOPZET

6.1 Inleiding

Het bestemmingsplan bestaat uit de juridisch bindende regels en verbeelding en gaat vergezeld van een toelichting.

De regels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing, regelingen betreffende het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken.

De verbeelding heeft een ondersteunende rol voor toepassing van de regels alsmede de functie van visualisering van de bestemmingen. Op de verbeelding worden de bestemmingen weergegeven, met daarbij de harde randvoorwaarden. De verbeelding vormt samen met de regels het voor de burgers en de overheid bindende deel van het bestemmingsplan.

Op de verbeelding is de bestaande situatie, wat betreft bebouwing en de eigendomsgrenzen, in de (topografische) ondergrond weergegeven. Op deze ondergrond zijn vlakken ingetekend waar via een bestemming is aangegeven welk gebruik ter plaatse is toegestaan. Deze bestemmingen zijn met een letter aangeduid of met een combinatie van letters en zijn in het renvooi (de legenda) en de planregels nader verklaard. Naast de bestemmingen zijn verschillende aanduidingen op de verbeelding opgenomen, die ook in het renvooi en de planregels worden verklaard. Enkele gegevens van de verbeelding zijn uitsluitend in het renvooi aangegeven als verklaring, zoals de plangrens. Voor de beoordeling van de gebruiks- en bouwmogelijkheden ter plaatse van een perceel dienen de op de verbeelding aangebrachte bestemming en eventuele aanduidingen te worden bekeken, het renvooi te worden geraadpleegd en het bijbehorende artikel in de planregels te worden gelezen.

De toelichting heeft geen bindende werking; de toelichting maakt juridisch ook geen onderdeel uit van het bestemmingsplan, maar heeft wel een belangrijke functie bij de weergave en onderbouwing van het plan en ook bij de uitleg van bepaalde bestemmingen en regels.

6.2 Systematiek van het bestemmingsplan

Het bestemmingsplan heeft een ontwikkelingsgericht karakter. Wat betreft systematiek van het bestemmingsplan is grotendeels aangesloten bij het voorheen geldende bestemmingsplan “De Statie”²⁵. Het bestemmingsplan voldoet aan de wettelijke eisen van de Wet ruimtelijke ordening en de Standaard Vergelijkbare Bestemmings-Plannen 2008 (SVBP 2008).

Het gemeentebestuur beoogt een flexibele bestemmingsregeling te realiseren, opdat snel en doelmatig op eventuele initiatieven van derden ingespeeld kan worden. Naargelang het meer of minder ingrijpend karakter is gekozen voor:

- 1. een positieve bestemming:** de ontwikkeling van nieuwbouw of verbouw is mogelijk nadat door het bevoegd gezag een omgevingsvergunning voor bouwen is verleend. De omgevingsvergunning voor bouwen wordt verleend indien onder andere wordt voldaan aan het gestelde in het onderhavige bestemmingsplan, de Bouwverordening en het Bouwbesluit.
- 2. een afwijkmogelijkheid:** deze mogelijkheid geldt voor ontwikkelingen, die ruimtelijk-functioneel passen in de desbetreffende bestemming, maar waarvan de aard en/of omvang wellicht gevolgen kan hebben voor onder andere de stedenbouwkundige kwaliteit van de omgeving. De procedure om door middel van een omgevingsvergunning van het bestemmingsplan af te wijken biedt voor het bevoegd gezag (in de meeste gevallen het college van burgemeester en wethouders) de mogelijkheid tot een afweging van de noodzaak van een dergelijke ontwikkeling ten opzichte van het stedenbouwkundig en/of milieuhygiënisch belang. Eventueel wordt daarbij advies ingewonnen bij een instantie(s). Tevens schept de procedure voor omwonenden en belanghebbenden de gelegenheid tot het indienen van zienswijzen.
- 3. een nadere eisen-regeling:** ten aanzien van enkele in de regels genoemde ontwikkelingen zijn burgemeester en wethouders bevoegd tot het stellen van nadere eisen; onder meer ten aanzien van situering en/of maatvoering van bouwwerken. De objectivering wordt verkregen door middel van kwalitatieve criteria.
- 4. een wijzigingsbevoegdheid:** deze bevoegdheid geldt voor die ontwikkelingen waarvan de aard momenteel nog niet vaststaat. In principe zal medewerking aan die ontwikkeling worden verleend indien deze voldoet aan de terzake in de planregels opgenomen criteria. Voor de omwonenden en belanghebbenden bestaat de gelegenheid tot het indienen van zienswijzen.

²⁵ Vastgesteld op 18 december 2008 door de raad van de gemeente Hulst. Goedgekeurd op 1 september 2009 door gedeputeerde staten van de provincie Zeeland.

5. omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden: voor het uitvoeren van bepaalde werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden dient het bevoegd gezag – in de meeste gevallen het college van burgemeester en wethouders - een omgevingsvergunning te verlenen. Het betreft veelal activiteiten die mogelijkwerwijs van invloed kunnen zijn op doeleinden die voor bepaalde gronden/gebieden gerespecteerd dan wel gewaarborgd dienen te blijven. Voordat deze activiteiten uitgevoerd kunnen worden dient aangetoond te worden dat door de activiteit of door de hiervan direct of indirect te verwachten gevolgen de betreffende belangen niet onevenredig wordt of kunnen worden aangetast. In het bestemmingsplan geldt bijvoorbeeld een dergelijke omgevingsvergunning ter bescherming van de in het plangebied voorkomende gasleiding.

6.3 Opbouw van de bestemmingsregeling

De planregels van het bestemmingsplan bestaan uit vier hoofdstukken, waarin achtereenvolgens de inleidende regels, de bestemmingsregels, de algemene regels en de overgangs- en slotregels aan de orde komen. In onderstaande paragrafen zullen de regels nader worden uiteengezet.

6.3.1 Inleidende regels

In de begrippen worden omschrijvingen gegeven van de in het bestemmingsplan gebruikte begrippen. Deze worden opgenomen om interpretatieverschillen te voorkomen. Begripsbepalingen zijn alleen nodig voor begrippen die gebruikt worden in de planregels en die tot verwarring of meerdere uitleg vatbaar zijn. Ten aanzien van de ontwikkeling van het 'Life Style Village' zijn specifieke begrippen geformuleerd ter toetsing van hetgeen programmatisch beoogd wordt te worden gerealiseerd.

Om op een eenduidige manier afstanden en oppervlakten te bepalen wordt in de wijze van meten uitleg gegeven wat onder de diverse begrippen wordt verstaan. Hiervoor is aangesloten bij de SVBP 2008. Ten aanzien van de wijze van meten op de verbeelding geldt steeds dat het hart van een lijn moet worden aangehouden. Ten aanzien van het meten van de goothoogte van een bouwwerk gelden, naast de algemene uitleg zoals opgenomen in de planregels, de volgende aanvullingen:

- bij meerdere/verschillende (hellende) dakvlakken met verschillende goot- en/of boeiboordhoogten wordt de goot- en/of boeiboordhoogte gemeten bij dat dakvlak, waarvan de verticale projectie meer bedraagt dan 50% van het grondoppervlak van een gebouw;
- bij een asymmetrische dakvorm van één hellend dakvlak dat loopt over de volledige breedte, of diepte van een gebouw, wordt de goot- en/of boeiboordhoogte gemeten op het hoogste snijpunt van het dakvlak met de daaronder gelegen

gevel; onder gevel wordt ook verstaan het hart van de scheidsmuren met een gebouw op een aangrenzend perceel.

6.3.2 Bestemmingen

In dit hoofdstuk komen alle (enkel)bestemmingen aan de orde. Het betreft een indeling van bestemmingen in hoofdgroepen waarin de meest voorkomende functies kunnen worden ondergebracht. De indeling in hoofdgroepen maakt het raadplegen van een bestemmingsplan en het zoeken naar bepaalde functies eenvoudiger.

De gronden van het gehele plangebied hebben een positieve bestemming. Een positieve bestemming betekent dat gebruik van de gronden voor de verschillende bestemmingen direct mogelijk is. Bovendien betekent het dat oprichting van gebouwen direct mogelijk is nadat het bevoegd gezag een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen heeft verleend. Een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen wordt verleend indien zij voldoet aan onder meer de regels van het bestemmingsplan, het Bouwbesluit en de Bouwverordening.

De opbouw van de bestemmingen ziet er in beginsel als volgt uit²⁶:

- bestemmingsomschrijving;
- bouwregels;
- nadere eisen;
- afwijken van de bouwregels;
- specifieke gebruiksregels;
- afwijken van de gebruiksregels;

Daarnaast zijn in de bestemmingen soms nog de volgende elementen opgenomen:

- omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden;
- omgevingsvergunning voor het slopen van een bouwwerk;
- wijzigingsbevoegdheid.

Hieronder volgt per toegepast enkelbestemmingsonderdeel een korte toelichting.

Bestemmingsomschrijving

De bestemmingsomschrijving bevat de omschrijving van de doeleinden die met de bestemming aan de gronden worden toegekend. Hierbij gaat het in beginsel om een beschrijving van de aan de gronden toegekende functies. De aard van de toegelaten inrichtingen van gronden (bouwwerken en werken, geen bouwwerken zijnde) vloeit dan voort uit de toegelaten functies. Tevens zijn daarbij bijbehorende functies zoals paden, groen, erven, etc. toegestaan.

²⁶ Duidelijk mag zijn, dat een bestemmingsplanbepaling niet alle elementen hoeft te bevatten. Dit kan per bestemming verschillen.

De hoofdfuncties worden als eerste genoemd. Indien van toepassing worden ook de aan de hoofdfuncties ondergeschikte functies mogelijk gemaakt. De ondergeschiktheid wordt weergegeven door de zinsnede 'met daaraan ondergeschikt'. Tevens wordt aangegeven welke functies bij de bestemming behoren door middel van de zinsnede 'met daarbij bijbehorende'. Het betreft hier meestal functies als paden, groen, erven, etc. De bestemmingsomschrijving is niet alleen functioneel, maar kan ook inrichtingsaspecten bevatten.

Bouwregels

In de bouwregels wordt aangegeven welke bebouwingsmogelijkheden er op een perceel bestaan. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Nadere eisen

Nadere eisen kunnen worden gesteld ten behoeve van bepaalde kwalitatief omschreven criteria, zoals woonsituatie, straat- en bebouwingsbeeld en verkeersveiligheid. De nadere eisen-regeling biedt de mogelijkheid om in concrete situaties in het kader van het verlenen van een omgevingsvergunning sturend op te treden.

Afwijken van de bouwregels

Van bepaalde algemeen toegestane bouwregels kan door middel van het verlenen van een omgevingsvergunning onder specifiek in de regels genoemde voorwaarden worden afgeweken. Het gaat hier om afwijkingen voor specifieke bestemmingen. Indien afwijkingsbevoegdheden gelden voor meerdere bestemmingen dan wel een algemene strekking hebben zijn ze opgenomen in hoofdstuk 3 (de algemene regels).

Specifieke gebruiksregels

In dit onderdeel van de bestemmingsregeling wordt aangegeven welke vormen van gebruik in ieder geval strijdig zijn met de bestemming. Deze bepaling geeft enkel en alleen de gebruiksvormen weer, waarvan uit de bestemmingsomschrijving niet rechtstreeks is op te maken dat zij binnen een bepaalde bestemming niet zijn toegestaan. Het gaat hierbij in feite om een aanvulling om de bestemmingsomschrijving. Daarnaast is bij een tweetal bestemmingen in het bestemmingsplan een specifieke gebruiksregel in de vorm van een voorwaardelijke bepaling opgenomen, inhoudende dat het gebruik van de gronden en het bouwen van gebouwen overeenkomstig de betreffende bestemming planologisch alleen is toegestaan indien tegelijkertijd parkeergelegenheid is of wordt gerealiseerd. Deze voorwaardelijke bepaling is opgenomen om te voorkomen dat er binnen het plangebied een tekort aan parkeervoorzieningen ontstaat.

Afwijken van de gebruiksregels

Van bepaalde gebruiksregels kan door middel van het verlenen van een omgevingsvergunning onder specifiek in de regels genoemde voorwaarden worden afgeweken. Het gaat hier om afwijkingen voor specifieke bestemmingen. Een afwijking van een gebruiksregel mag overigens niet leiden tot een feitelijke wijziging van de bestemming, wat inhoudt dat de afwijking uitsluitend kan worden verleend voor functies, die inherent zijn aan de in de bestemmingsomschrijving opgenomen functies. Via een afwijking kunnen geen 'nieuwe' functies worden toegestaan. Met andere woorden: de afwijkingsregeling kan worden opgenomen voor kleinere, planologisch minder ingrijpende, onderwerpen. Functiewijzigingen en grotere, ingrijpende ruimtelijke ingrepen worden geregeld via een wijzigingsbevoegdheid.

Wijzigingsbevoegdheid

Door het opnemen van een wijzigingsbevoegdheid is het mogelijk om het bestemmingsplan te wijzigen (binnenplanse wijziging). In de meeste gevallen zal het gaan om het wijzigen van de op een perceel gelegde bestemming, maar deze wijziging kan eventueel ook gebruikt worden om de bouwmogelijkheden op een perceel te wijzigen.

Het gaat hier om wijzigingsbevoegdheden voor specifieke bestemmingen. Indien wijzigingsbevoegdheden gelden voor meerdere bestemmingen dan wel een algemene strekking hebben zijn ze opgenomen in hoofdstuk 3 (de algemene regels).

6.3.3 Algemene regels

Antidubbeltelregel

Deze regel is opgenomen om te voorkomen dat, wanneer volgens een bestemmingsplan bepaalde gebouwen en bouwwerken niet meer dan een bepaald deel van een bouwperceel mogen beslaan, het opengebleven terrein nog eens meetelt bij het toestaan van een ander gebouw of bouwwerk, waaraan een soortgelijke eis wordt gesteld.

Algemene bouwregels

In dit artikel zijn algemene bepalingen over bouwen opgenomen, onder andere bepalingen over ondergrondse (bouw)werken en overschrijding van bouwgrenzen door ondergeschikte bouwdelen. Daarnaast is een regeling opgenomen voor bestaande afstanden en andere maten ten behoeve van de situatie, waarbij bestaande bebouwing in strijd is met de planregels. Deze strijdigheid is niet gewenst, waardoor in de planregels een algemene bepaling is opgenomen dat bij afwijkingen de maatvoering mag worden aangehouden, zoals die bestond op het moment van het ter inzage leggen van het ontwerpbestemmingsplan.

Algemene gebruiksregels

In deze bepaling wordt geregeld wat in ieder geval als strijdig gebruik van gronden of bouwwerken wordt verstaan. De specifieke gebruiksregels, zoals deze kunnen worden opgenomen in de afzonderlijke bestemmingen, is aanvullend op de algemene gebruiksbepaling van het bestemmingsplan.

Algemene afwijkingsregels

In deze bepaling wordt aan het bevoegd gezag de bevoegdheid gegeven om voor alle in het plan voorkomende bestemmingen af te wijken van de planregels ten behoeve van onder andere maatvoerings- en situeringsbepalingen. De criteria, die bij toepassing van deze bevoegdheid in acht moeten worden genomen, zijn daarbij aangegeven.

Algemene wijzigingsregels

In deze bepaling wordt aan het college van burgemeester en wethouders de bevoegdheid gegeven om bestemmingen te wijzigen ten behoeve van onder andere kleine overschrijdingen van bestemmingsgrenzen. De criteria, die bij toepassing van de wijzigingsbevoegdheid in acht moeten worden genomen, zijn daarbij aangegeven.

Algemene procedureregels

In deze bepaling staat aangegeven welke procedure dient te worden gevolgd bij het toepassen van de nadere eisenregeling, waarbij wordt verwezen naar de procedure zoals opgenomen in de Algemene wet bestuursrecht.

Overige regels

In dit artikel is een strafbepaling opgenomen.

6.3.4 Overgangs- en slotregels**Overgangsrecht**

In deze regels wordt vorm en inhoud gegeven aan het overgangsrecht voor bebouwing en gebruik.

Slotregel

Als laatste wordt de slotregeling opgenomen. Deze regeling bevat zowel de titel van het plan als de vaststellingsregeling.

6.4 Specifieke bestemmingsregels

In deze paragraaf wordt specifiek ingegaan op de in het plan voorkomende bestemmingen.

Gemengd

Deze bestemming is gesitueerd op de gronden waar het 'Life Style Village' uiteindelijk gerealiseerd gaat worden. De ruimtelijk-functionele indeling van het gebied in twee deelgebieden (de Noordelijke Pleinwand en de Zuidelijke Pleinwand) ") vormt een basis voor de op de verbeelding binnen deze bestemming opgenomen aanduidingen en de daarbij behorende functionele invulling. De functionele invulling is gebaseerd op de beschikbare distributieve ruimte overeenkomstig zoals opgenomen in de 'Retailvisie gemeente Hulst 2005-2015' alsmede de uitgevoerde economische effectenstudies²⁷.

Aanduiding 'specifieke vorm van detailhandel – woonthema-centrum'

- het 'Woonthema-centrum', met daaraan ondergeschikt:
- horeca – categorie 1, 2 en/of 3, uitsluitend ter ondersteuning van de detailhandelsfuncties in het 'Woonthema-centrum';
- detailhandel in de branche bouwmarkt (doe-het-zelf);
- detailhandel in de branche tuincentrum - te weten type IV;
- ondersteunende specifieke publieksgerichte dienstverlening op het gebied van advies, ontwerp, inrichting en bemiddeling, uitsluitend ten dienste van het thema wonen (wonen, interieur, huis en tuin);
- administratieve dienstverlening uitsluitend ten dienste van de toegelaten functies in het 'Woonthema-centrum';
- detailhandel ten dienste van het en passend binnen het concept van het 'Woonthema-centrum' in de vorm van interne detailhandelspunten (zelfstandige commerciële ruimte – shop-in-shop) en externe detailhandelspunten (kiosken);
- leisure.

Aanduiding 'detailhandel perifeer'

- een woonthema-outlet;
- volumineuze detailhandel in de branche outdoor- en kampeerartikelen;
- volumineuze detailhandel in de branche recreatie;
- volumineuze detailhandel in de branche caravans;
- volumineuze detailhandel in de branche tenten;
- volumineuze detailhandel in de branche bouwmarkt (doe-het-zelf) (niet toegestaan in het Tussengebied)
- volumineuze detailhandel in de branche tuincentrum – te weten type IV,;

²⁷ Economische markteffecten 'Life Style Village Hulst, WPM groep januari 2007 alsmede marktanalyse in de branches Huis en Tuin.

- een antiek-/woondiscountmarkt specifiek bestemd, ingericht en geprofileerd op de verkoop van artikelen voor huis, tuin en inrichting;
- een veilinghal specifiek bestemd, ingericht en geprofileerd op de verkoop van artikelen voor huis, tuin en inrichting;
- leisure;
- ondergeschikte horeca - categorie 1, 2 en/of 3; uitsluitend ter ondersteuning van de hierboven genoemde functies.

Aanduiding 'detailhandel grootschalig'

- grootschalige detailhandelsvestigingen met een bepaalde minimale bruto (bedrijfs)vloeroppervlakte per detailhandelsvestiging in de branches:
 - (1) sport en spel;
 - (2) bruin- en witgoed;
 - (3) fiets- en autoaccessoires;
 - (4) wonen;
 - (5) overig gericht op dier en mens, voor zover complementair aan het hoofdthema 'wonen en in en om het huis', niet zijnde detailhandel in dagelijkse goederen, mode / kleding en warenhuis.

Tevens zijn binnen de bestemming toegestaan wegen en paden, erven, terreinen, in- en uitritten, groenvoorzieningen, terrassen, evenementen, voorzieningen van algemeen nut, parkeervoorzieningen (tenminste 1.542 parkeerplaatsen binnen de bestemmingen 'Gemengd' en 'Verkeer – Verblijfsgebied') passages, openbare verblijfsruimten alsmede de bij de bestemming behorende bouwwerken en voorzieningen. Daarnaast is binnen de gehele bestemming 'Gemengd' een seizoens- en entertainmentplein toegestaan.

In zowel de algemene bestemmingsomschrijving als de nadere detaillering per aanduiding zijn oppervlaktebepalingen opgenomen ten aanzien van onder andere het maximum aantal m² wat betreft de bruto (bedrijfs)vloeroppervlakte. Voor beperkingen in de branchering is een maximum aantal m² opgenomen wat betreft de winkelverkoopvloeroppervlakte per toegestane branche²⁸. In de bouwregels zijn vervolgens situerings- en maatvoeringseisen opgenomen zoals hoogtebepalingen en bebouwingsbepalingen.

Naast de direct toegelaten functies kan het bevoegd gezag ook andere functies toelaten onder bepaalde nader geformuleerde voorwaarden binnen de bestemming dan wel de aangeduide vlakken door toepassing van een afwijkingsbevoegdheid. Daarnaast kan het college van burgemeester en wethouders door toepassing van een wijzigingsbevoegdheid andere detailhandelsfuncties toelaten indien aange-

²⁸ Voor een nadere toelichting op de begrippen winkelverkoopvloeroppervlakte (wvo) en bruto (bedrijfs)vloeroppervlakte (bvo) wordt verwezen naar paragraaf 5.3 van deze toelichting (programmatische onderbouwing initiatief).

toond kan worden dat het concept 'Life Style Village' aanpassing behoeft vanwege marktontwikkelingen, vernieuwde inzichten of in verband met economische uitvoerbaarheidaspecten.

Verkeer - Verblijfsgebied

De voor "Verkeer – Verblijfsgebied" bestemde gronden zijn bestemd voor wegen, straten en paden met zowel een verkeers- als verblijfsfunctie. Daarnaast zijn ondergeschikt hieraan onder andere parkeervoorzieningen (tenminste 1.542 parkeerplaatsen gezamenlijk met de bestemming 'Gemengd'), groenvoorzieningen, straatmeubilair, voorzieningen van algemeen nut en waterhuishoudkundige voorzieningen toegestaan.

De bouw mogelijkheden binnen deze bestemming zijn beperkt. Gebouwen zijn toegelaten uitsluitend ten behoeve van voorzieningen van algemeen nut. Bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mogen worden gebouwd met een maximale hoogte van 12 meter.

7. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

7.1 Financieel economische haalbaarheid

Onderzoek is ingesteld naar de uitvoerbaarheid van het voorliggende bestemmingsplan. Hierbij is inzicht verkregen in de opbrengsten die gegenereerd worden alsook de kosten die gemaakt worden. De omstandigheid dat er voor de gemeente zelf geen kosten zijn verbonden aan de realisering en exploitatie van een Life Style Village, ontslaat de gemeente niet van de verplichting een onderzoek in te stellen naar de uitvoerbaarheid van het plan en de uitkomsten van het onderzoek in deze plan-toelichting op te nemen.

Wanneer de kosten en opbrengsten naast elkaar worden gelegd, is er sprake van een dekkende exploitatie. De realisatie van de in dit bestemmingsplan rechtstreeks mogelijk gemaakte ontwikkelingen is in handen van één ontwikkelende partij. Met deze partij heeft de gemeente een (anterieure) exploitatieovereenkomst gesloten als in de volgende paragraaf wordt beschreven. Niet is gebleken dat de ontwikkelende partij over onvoldoende middelen beschikt om de bedoelde ontwikkelingen te kunnen realiseren en de in de overeenkomst vastgelegde bedragen aan de gemeente te voldoen. Uit het onderzoek is daarnaast gebleken dat er geen onvoorziene, hoge kosten zijn te verwachten en de gemeente bovendien geen hoge, financiële risico's draagt. Het bestemmingsplan is derhalve economisch uitvoerbaar binnen de planperiode van tien jaar.

Verhaal van kosten

Om gemaakte kosten te verhalen dient de gemeenteraad ingevolge artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening een exploitatieplan vast te stellen voor de gronden waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen. In artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is opgenomen dat als bouwplan als bedoeld in artikel 6.12 van de Wro wordt aangewezen een bouwplan voor:

- a) de bouw van een of meer woningen;
- b) de bouw van een of meer andere hoofdgebouwen;
- c) de uitbreiding van een gebouw met ten minste 1.000 m² bruto (bedrijfs)-vloeroppervlakte of met een of meer woningen;
- d) de verbouwing van een of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor woondoeleinden, mits ten minste 10 woningen worden gerealiseerd;
- e) de verbouwing van een of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor detailhandel, dienstverlening,

kantoor of horecadooelinden, mits de cumulatieve oppervlakte van de nieuwe functies ten minste 1.500 m² bruto (bedrijfs)vloeroppervlakte bedraagt;

- f) de bouw van kassen met een oppervlakte van ten minste 1.000 m² bruto (bedrijfs)vloeroppervlakte.

Voorliggend bestemmingsplan voorziet in de realisatie van een woonthemapcentrum en een PDV/GDV-locatie en betreft daarmee een 'bouwplan' waarvoor in principe een exploitatieplan dient te worden opgesteld.

In afwijking hiervan behoeft de gemeenteraad bij een besluit tot vaststelling van een bestemmingsplan, geen exploitatieplan vast te stellen, indien:

- a) het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins verzekerd is.
- b) het bepalen van een tijdvak of fasering niet noodzakelijk is, en
- c) het stellen van eisen, regels, of een uitwerking van regels niet noodzakelijk is.

Ten behoeve van onderhavige grondexploitatie heeft de gemeente op 31 januari 2011 met de ontwikkelende partij een intentieovereenkomst gesloten. Met betrekking tot het verhaal van de kosten hebben de partijen een anterieure overeenkomst gesloten, waarbij het uitgangspunt is dat binnen de ontwikkellocatie te maken kosten, ten behoeve van zowel de voorbereiding als de uitvoering van het project, door initiatiefnemer vanuit het project worden gedragen. Behoudens de in de overeenkomst genoemde bijdrage aan de kosten voor bouw- en woonrijp maken, aanleggen van de infrastructuur en waterberging in het Tussengebied, is initiatiefnemer geen verdere bijdragen verschuldigd voor kosten die worden gemaakt buiten de ontwikkellocatie. Ten aanzien van de aangelegde rotonde zijn eerdere afspraken gemaakt.

Rotonde

In het kader van de reconstructie van de provinciale weg N60 is medio 2011, mede ten behoeve van de bereikbaarheid van de ontwikkellocatie, een rotonde van voldoende omvang en capaciteit door of vanwege de gemeente aangelegd. In dat verband zijn er tussen de gemeente en initiatiefnemer afspraken gemaakt.

De kosten voor de aanleg van de zuidelijke rotonde zijn geraamd op circa € 1.200.000,-. Deze kosten zijn gedekt door reserveringen van gemeentelijke middelen (50% van de kosten), en bijdragen van ontwikkelende partijen die van de rotonde profiteren (50% van de kosten). Met de ontwikkelende partijen wordt uiteindelijk afgerekend op basis van werkelijk gemaakte kosten. Voor wat betreft de financiering van het gemeentelijk aandeel is van belang dat met de provincie overeenstemming is bereikt over het reserveren van BDU-gelden voor de gemeente Hulst, met een maximum van € 700.000,-.

Tussengebied

Een van de doelstellingen die de gemeente nastreeft is het tot stand brengen van een duurzame verbinding tussen de ontwikkellocatie en het centrum van Hulst. In dat kader voorziet het vigerende bestemmingsplan 'De Statie' in herontwikkeling van de naastgelegen gronden van Van Neerbos en de gemeente. De gemeente en initiatiefnemer hebben gezamenlijk onderzocht op welke wijze deze ontwikkeling financieel-economisch verantwoord gerealiseerd kan worden. Hierbij zijn afspraken gemaakt en in een anterieure overeenkomst vastgelegd over de bijdrage die initiatiefnemer levert aan de kosten voor het realiseren van het bouw- en woonrijp maken, de aanleg van de verbindende infrastructuur en benodigde waterbergingsvoorzieningen. De kosten voor de bodemsanering worden niet door de initiatiefnemer betaald.

Op deze manier is het verhaal van kosten anderszins verzekerd. Het opstellen van een exploitatieplan is derhalve niet meer noodzakelijk.

7.2 Handhaving

Een gemeente, die regels maakt, moet deze ook handhaven. Handhaven is zorgen dat de regels, die de gemeente heeft gesteld, worden nageleefd.

In het kader van de actualisering van bestemmingsplannen zal ingevolge aanbeveling 4 van de IRO het aspect handhaving toegepast worden door de gemeente. In onderhavig bestemmingsplan hebben alle percelen een bestemming gekregen, waaraan regels voor het bebouwen en gebruiken van die percelen zijn gekoppeld. De uitgangssituatie voor controle wordt gevormd door de regels van het bestemmingsplan.

8. MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

De procedures voor vaststelling van een bestemmingsplan zijn door de wetgever geregeld. Aangegeven is dat tussen gemeente en verschillende instanties overleg over het plan moet worden gevoerd alvorens een ontwerpplan ter visie gelegd kan worden. Bovendien is het noodzakelijk dat belanghebbenden de gelegenheid hebben om hun visie omtrent het plan te kunnen geven. Pas daarna kan de wettelijke procedure met betrekking tot vaststelling van het bestemmingsplan van start gaan (artikel 3.8 Wro).

8.1 Inspraak

De Wro bevat geen procedurevoorschriften met betrekking tot de inspraak, en dit is in de Wro zelf niet verplicht gesteld. Dat neemt niet weg dat het de gemeente vrij staat toch inspraak te verlenen, bijvoorbeeld op grond van de gemeentelijke inspraakverordening. In relatie daarmee bepaalt artikel 150 van de Gemeentewet onder meer dat in een gemeentelijke inspraakverordening moet worden geregeld op welke wijze bovenbedoelde personen en rechtspersonen hun mening kenbaar kunnen maken.

De inspraakverordening van de gemeente Hulst schrijft géén afzonderlijke inspraakprocedure voor. Tijdens de periode dat het ontwerp-bestemmingsplan formeel ter inzage ligt, biedt de gemeente echter belanghebbenden en belangstellenden de mogelijkheid om via een informele informatieavond met een daaraan gekoppelde inloopsessie kennis te nemen van het bestemmingsplan op basis waarvan zienswijzen ingebracht kunnen worden.

8.2 Wettelijk vooroverleg

Het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.1) geeft aan dat burgemeester en wethouders bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg voeren met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn. Er is vooroverleg worden gevoerd met het waterschap, de provincie en omliggende gemeenten.

De provincie Zeeland en het waterschap Scheldestromen hebben per brief gereageerd op het plan. Voor de wijze waarop het waterschapsadvies is verwerkt in het

plan, wordt verwezen naar de waterparagraaf van deze plantoelichting. De reactie van de provincie heeft geleid tot de volgende aanvullingen in het bestemmingsplan:

- In de toelichting wordt aangegeven dat de landschappelijke inrichting en sloop van bestaande bebouwing privaatrechtelijk wordt geregeld via een anterieure overeenkomst;
- Op verzoek van de provincie is een aanvullende tekst met betrekking tot aan te leggen rotondes opgenomen in de paragraaf 'verkeer en parkeren' van de plantoelichting;

Een deel van de opmerkingen/ aanvullingen van de provincie is niet meegenomen in het voorliggend bestemmingsplan. Dit is door de gemeente teruggekoppeld met de provincie Zeeland.

8.3 Vaststellingsprocedure

De vaststellingsprocedure van het ontwerp-bestemmingsplan heeft plaatsgevonden volgens artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening. Het bestemmingsplan heeft in dit kader ter visie gelegen gedurende een periode van zes weken. Gedurende deze periode is aan eenieder de gelegenheid geboden zijn/haar zienswijzen kenbaar te maken. Het plan is daarna ter gewijzigde vaststelling aangeboden aan de gemeenteraad. Voor de zienswijzen en een reactie hierop wordt korthedshalve verwezen naar het Raadsbesluit met bijlagen. De belangrijkste wijziging ten opzichte van het ontwerp-bestemmingsplan heeft betrekking op het Tussengebied.

Het 'Tussengebied' zoals deze zone genoemd is, maakte tot het ontwerp-bestemmingsplan onderdeel uit van onderhavig bestemmingsplan omdat ook op deze gronden een beperkte bijstelling van ruimtelijke en functionele mogelijkheden was voorzien. Lopende het proces is ervoor gekozen deze gronden niet mee te nemen in de planherziening. Reden hiervoor ligt enerzijds in de planexploitatiefeer en anderzijds in de gevoeligheden die met name het mogelijk maken van detailhandelsunits van 500 m² in het plandeel 'Tussengebied' met zich meebrachten. Voor deze gronden blijft het onherroepelijke bestemmingsplan "De Statie" van kracht. De gemeente heeft zichzelf de inspanningsplicht opgelegd met partijen in het Tussengebied tot nadere (realisatie)afspraken te komen en met de initiatiefnemer van het LSV wordt privaatrechtelijk tot een verdeling van kosten voor aanleg van voorzieningen en infrastructuur in het Tussengebied gekomen.

Met het veranderen van de plangrens zodanig dat het Tussengebied geen onderdeel meer uitmaakt van de planherziening, is tegemoetgekomen aan alle zienswijzen tegen het plan.

SEPARATE BIJLAGEN

Bijlage 1: DPO (inclusief scenariostudie)

Bijlage 2: Uitgangspunten verkeersgeneratie

Bijlage 3: Verkennend bodemonderzoek

Bijlage 4: Brief Waterschap Zeeuws-Vlaanderen (d.d. 15 juni 2007)

Bijlage 5: Actualisatie flora- en faunaonderzoek

Bijlage 6: Onderzoek externe veiligheid

Bijlage 7: Reactie provincie bestemmingsplan De Statie

Bijlage 8: Reactie vooroverleg Waterschap

Bijlage 9: Onderzoek luchtkwaliteit

Regels

