

**ONTWERPBESTEMMINGSPLAN HOGEWEG V, 1^e HERZIENING,
GEMEENTE HULST**

Opdrachtgever: Heijmans Vastgoed B.V.
Graafsebaan 65
5248 JT Rosmalen

Werknummer: S/16.026.00

IMRO: NL.IMRO.0677.bphogewegV1h-001O

Datum: 17 aug 2017

INHOUDSOPGAVE

1.	INLEIDING	6
1.1	Aanleiding	6
1.2	Plangebied	7
1.3.	Het plangebied en de directe omgeving	8
1.4	Vigerend bestemmingsplan	10
1.5	Toekomstige situatie	11
1.6	Wat als de grootschalige logistiek niet wordt gerealiseerd?	12
1.7	Leeswijzer	12
2.	BELEID	13
2.1	Rijksbeleid	13
2.2	Provinciaal beleid	14
2.2.1.	Ladder voor duurzame verstedelijking	16
2.2.2.	Trede 1: actuele regionale behoefte (art 3.1.6 lid 2 aanhef en onder a Bro)	17
2.2.3.	Toets Trede 2.	18
2.2.4.	Multimodale ontsluiting (Trede 3)	19
2.2.5.	Marktanalyses 2016: Arcus plus en Borchwerf II CV	19
2.2.6.	Brief provincie Zeeland d.d. 12 oktober 2016	21
2.2.7.	Ontwerp Mobiliteitsplan Zeeland (januari 2016)	21
2.3	Gemeentelijk beleid	23
2.3.1.	Structuurvisie Gemeente Hulst	23
2.3.2.	Ontwikkelingsvisie Hulst	23
2.3.3.	Regionaal bedrijventerreinprogramma	24
2.3.4.	Gemeentelijke visie stedenbouwkundige planopzet Hogeweg V	24
2.3.5.	Nota ruimtelijke kwaliteit juli 2015	25
2.3.6.	Privaatrechtelijke overeenkomst gemeente Hulst en Heijmans Vastgoed B.V.	25
2.4.	Conclusie Rijks-, Provinciaal en Gemeentelijk beleid	26
3.	PLANBESCHRIJVING	27
3.1	Inleiding	27
3.2	Functies	28
3.3	Bebouwing	29
3.5	Openbare ruimte	30
4.	UITGANGSPUNTEN EN RANDVOORWAARDEN	33
4.1.	Inleiding Verkeersanalyse	33
4.1.1.	Uitgangspunten	33
4.1.2.	Verkeersanalyse aanwezige situatie (A)	36
4.1.3.	Huidige plansituatie 2027 - (autonome groei) (B)	38
4.1.4.	Toekomstige plansituatie 2027 (C)	39
4.1.5.	Verkeerstoedeling (D)	41
4.1.6.	Belasting wegennet (E)	44
4.1.7.	Verkeersveiligheid	45
4.1.8.	Parkeren	47
4.2	Bedrijven en milieuzonering	48
4.3	Verkeersafwikkeling en wegverkeerslawaa	52
4.4	Bodem	55
4.5	Archeologie en cultuurhistorie	57
4.6	Luchtkwaliteit	59
4.7	Water	59
4.7.3.	Huidige situatie	63
4.7.5.	Toekomstig watersysteem	66
4.8	Natuurtoets	69
4.8.1.	Inleiding	69
4.8.2.	Actualisatie Wet natuurbescherming en conclusie	71

4.9	Externe veiligheid	72
4.10	Kabels en leidingen	74
4.11	Munitie	74
4.12	Geur	75
5.	JURIDISCHE UITVOERBAARHEID	77
5.1	Het juridisch plan	77
5.2	Bestemmingen	77
6.	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	79
6.1	Exploitatie	79
7	MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID	80
7.1	Vooroverleg en inspraak	80
7.2	Ontwerpbestemmingsplan	80

Afzonderlijke bijlagen :

	omschrijving	opgesteld door	document-nummer	datum
1.	Marktanalyse Hogeweg 5 te Hulst	Arcus Plus	nvt	28 apr 2016
2.	Rapportage Hogeweg 5 te Hulst	Borchwerf II CV		12 mei 2016
3.	Verkeersanalyse	Antea Group BV	411945 (7)	13 juni 2017
4.	Geluidsonderzoek (bedrijven en verkeerslawaaï)	Metz	16 0338	29 juni 2017
5.	Verkennd Bodemonderzoek	Heijmans Vastgoed bv	277955-W4034	28 aug 2007
6.	Nader onderzoek asbest in bodem	Heijmans Vastgoed bv	277955-W4034	4 sept 2007
7.	Aanvullend bodemonderzoek	Heijmans Vastgoed bv	270130-W3007	18 nov 2010
8.	Archeologie Hogeweg V	Edufact	2016EDU134	4 okt 2016
9.	Archeologie bureau en veldonderzoek	ARC bv	2009-234	10 feb 2010
10.	Pve proefsleuven	The Missing Link	TML2043	10 jan 2017
11.	Luchtkwaliteit	Erbrinks Stack Consult	def	20 dec 2016
12.	Waterhuishoudkundig plan	Antea Group BV	411945 (2)	20 mrt 2017
13.	Natuurtoets en Aeriusberekening	Antea Group BV	411945	13 dec 2016
14.	Aerius calculator – bijlage	Heijmans Vastgoed bv	RwBnhSpfGcS6	8 febr 2017
15.	Natuurtoets oplegnotitie actualisatie	Antea Group BV	411945	7 april 2017
16.	Onderzoek rugstreeppad en ihkv Wnb beschermde plantensoorten	Joost Cools		Aug 2017
17.	Externe Veiligheid	Antea Group BV	411945	21 sept 2016
18.	Marktanalyse en Ladder toets	Bureau Stedelijke Planning	2017.G.285	7 juni 2017
19.	Kennisgeving 26 april 2017 Routing gevaarlijke stoffen	Gemeente Hulst		26 april 2017
*	*	*	*	*

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Het bedrijventerrein Hogeweg V maakt onderdeel uit van het grotere bedrijventerrein Hogeweg te Hulst. Het deelgebied V omvat totaal zo'n 30 hectare en is sinds 2010 in ontwikkeling. De ontwikkeling van het terrein heeft zich de laatste jaren met name gericht op (kleinschalige) bedrijven binnen de regio.

In het bestemmingsplan voor Hogeweg V van 2010 staat de situatie omschreven dat bij ongewijzigde omstandigheden de lange termijnverwachting voor de economie van Hulst niet bijzonder rooskleurig is. Uit het bestemmingsplan: "De krimpende en verouderende beroepsbevolking en de relatief eenzijdige economische structuur zorgen voor verdere druk op de werkgelegenheidsfunctie van Hulst. Om ook op langere termijn voor de inwoners van Hulst voldoende werk te garanderen (80% van de Hulstenaren werkt in de eigen gemeente), nieuwe groeisectoren een kans te geven en de leefbaarheid en economische vitaliteit van Hulst te behouden, zijn economische impulsen in Hulst nodig."

Tegen deze achtergrond is in de afgelopen jaren geïnvesteerd in een optimale wegontsluiting (Kwaliteitsnet Goederenvervoer Zeeland) en in de ontwikkeling van Bedrijventerrein Hogeweg V. In de eerste fase zou in totaal 11 hectare moeten worden uitgegeven op basis van rekenmodellen die uitgingen van de lokale/regionale vraag. In totaal is ca. 1 hectare bouwrijpe grond uitgegeven aan in totaal vijf lokale/regionale bedrijven en in de afgelopen zes jaren zijn hooguit twaalf nieuwe arbeidsplaatsen ontstaan op Hogeweg V. Dat is erg weinig: in de huidige situatie blijft de ontwikkeling van Hogeweg V ver achter bij de beoogde economische impuls die wordt beoogd voor Hulst.

De economische ontwikkeling in het buurland België en dan met name in de Haven van Antwerpen kent een sterke groei. Nu en in de komende jaren ontwikkelen zich concrete plannen voor uitbreiding met name op de zogenaamde Linkeroever.

Ook ten westen van Hulst, in de Kanaalzone Gent/Terneuzen wordt flink geïnvesteerd onder meer in de aanleg van een grotere zeesluis waardoor het achterliggende gebied beter toegankelijk wordt, ook voor grotere zeeschepen.

Gezien de ligging van Hogeweg V in de gemeente Hulst direct naast de Linkeroever van de Antwerpse Haven en ten oosten van de Kanaalzone hebben zich inmiddels een aantal grote logistieke bedrijven en ontwikkelaars/investeerdere in internationaal logistiek vastgoed gemeld die geïnteresseerd zijn voor vestiging op het bedrijventerrein Hogeweg V.

De gemeente Hulst en Heijmans Vastgoed B.V. zijn eigenaar van het bedrijventerrein Hogeweg V en willen de vestiging van grootschalige logistieke bedrijvigheid mogelijk maken. Het huidige bestemmingsplan laat voor wat betreft de milieuaspecten deze bedrijvigheid toe, echter voorziet niet in de grootschaligheid van de benodigde bedrijfsgebouwen. Een planologische procedure is hiervoor noodzakelijk.

1.2 Plangebied

Situering plangebied

Het plangebied ligt geheel binnen de contouren van het bedrijventerrein Hogeweg ten zuidwesten van de kern Hulst.



Fig.1 Luchtfoto met indicatie plangebied en omgeving (Bron: www.ruimtelijkeplannen.nl)

Omvang plangebied

De omvang van het plangebied behelst ca. 30 hectare. Hiervan is ca. 16 hectare direct bestemd tot bedrijventerrein. Het overige deel binnen het vigerende plan heeft een wijzigingsbevoegdheid tot bedrijvenbestemming. Het voorliggende bestemmingsplan voorziet nu in directe bedrijvenbestemming voor grootschalige logistieke bedrijven met behoud van de bestaande kleinschalige bedrijvenbestemming in het noord-oostelijk (de zogenaamde Noord-Zuidas) deel van het plangebied, waarvan een deel reeds is uitgegeven. Belangrijke wijzigingen ten opzichte van het vigerende plan zijn het vervallen van de bedrijfswoningen, de maximale hoogte van de gebouwen en het (ver)bijzonderen van het karakter van het beoogde bedrijventerrein in de vorm van grootschalige logistieke bedrijvigheid.

Huidige invulling, omgeving (agrarisch en bedrijvigheid)

Aangezien Hogeweg V onderdeel uitmaakt van het totale bedrijventerrein Hogeweg is er in de directe omgeving uiteraard sprake van bedrijvigheid. Daarentegen grenst Hogeweg V ook aan het open polderlandschap in zuidelijke en westelijke richting. Hierover hebben in het verleden zowel bestuurlijke en maatschappelijke afwegingen plaatsgevonden. Toen en nu is goede landschappelijke inpassing van het plan een belangrijk uitgangspunt. Gezien de beoogde toename in omvang en hoogte van de bedrijfsbebouwing, wordt hier in de voorliggende herziening van het plan specifiek aandacht aan besteed.



Fig. 2 Luchtfoto bestaande omgeving (Bron: www.ruimtelijkeplannen.nl), rondom projectgebied Hogeweg V, 1^e herziening

1.3. Het plangebied en de directe omgeving

Aan de noordzijde van het plangebied liggen de plandelen Hogeweg IV en III met daar tussen in een boomgaard (zie fig. 1 en fig. 2). Aan de westzijde van het plangebied ligt een open polderlandschap met verspreide boerderijcomplexen. De grens aan de westzijde wordt gevormd door de Polderstraat (welke aan twee zijden wordt begeleid door bomenrijen). Aan de zuidrand van het plangebied ligt vervolgens een kreekrestant die aansluit op de watergangen van de polder. De kreek vormt samen met de Tragel een natuurlijke begrenzing van het gebied.

Aan de westzijde van het plangebied is een stevige visuele afscherming van de bedrijven naar de open polder, mede gelet op de hoogte van de beoogde bebouwing, noodzakelijk. Dit geldt ook voor de zuidzijde die vraagt om een zorgvuldige afstemming op de natuur- en landschapskwaliteiten van de bufferzone naar Sint Jansteen

Wegennetwerk (Kwaliteitsnet Goederenvervoer Zeeland)

De gemeente Hulst ligt zowel binnen Zeeland als binnen Nederland decentraal. Door de ligging in Zuidwest-Nederland is Hulst echter zeer gunstig gesitueerd ten opzichte van koopkrachtige afzetmarkten in (vooral) Vlaanderen en overig Noordwest-Europa (zie figuur 3). Bovendien ligt Hulst tussen de wereldhavens van Antwerpen en Rotterdam en ook nabij havens zoals Gent, Terneuzen, Vlissingen en Zeebrugge. Hulst heeft weliswaar geen directe aansluiting op het snelwegennet maar sluit wel aan op het provinciale Kwaliteitsnet Goederenvervoer Zeeland. In noordelijke (Terneuzen, overig Zeeland) en zuidelijke richting (Gent) bestaan de autoverbindingen vooral uit provinciale wegen. Ook ligt de Antwerpse ring (via snelweg E-34, oost-west) op korte afstand (ca. 6 km). De oriëntatie op (bedrijfs)ontwikkelingen is vooral gericht op de nabije haven van Antwerpen met een breed en uniek scala aan logistieke infrastructuur, bedrijvigheid en bestemmingen. Ook de recent in-

gestoken ontwikkelingen in de Kanaalzone tussen Terneuzen en Gent hebben een belangrijke economische meerwaarde voor Hulst en het bedrijventerrein Hogeweg V in het bijzonder.



Fig 3; wegnnet omgeving Hogeweg V, bron; rapport ArcusPlus

Ontwikkelingen in de regio inclusief België

Investering in Antwerpse Infrastructuur

Tot 2025 investeren de haven van Antwerpen en de Vlaamse overheid meer dan 1,6 miljard euro in infrastructuurwerken. Inmiddels is de Schelde verdiept, waardoor Antwerpen bereikbaar is voor de nieuwe grootste schepen. Dit jaar is op de Linkerschelde oever de Kieldrechtsluis geopend van 500 meter lang, 68 meter breed en 17,8 meter diep (totale investering € 382 miljoen)¹, die de vijf docks aan het Waaslandkanaal bereikbaar maakt voor de allergrootste zeeschepen. Tevens worden in 2016/2017 alle containeractiviteiten van de Antwerpse haven van de rechteroever verplaatst naar dit gebied. Dit is momenteel volop gaande. Meer dan 210 vaste container binnenvaartschepen verbinden de haven wekelijks met 85 bestemmingen in zeven landen in Europa. Elke containerterminal in de haven heeft tevens een spooraansluiting.

Via de in 2014 opgeleverde Liefkenshoekspoortunnel tussen de Rechteroever en de Linkerschelde oever verbinden meer dan 150 containerspoorshuttles de Antwerpse haven met 24 bestemmingen in 8 landen.² De Maatschappij Linkerschelde oever ontwikkelt 2.000 ha nieuw bedrijventerrein op de Linkeroever van de Antwerpse haven. Tevens is er de 'Saeftinghe Development Area', een 1000 ha groot ontwikkelingsproject op Linkeroever. Dit project voorziet in de bouw van een nieuw dok, het Saeftinghedok, en de ontwikkeling van de omliggende terreinen voor logistiek, industrie en overslag.

Ontwikkelingen Gent/Terneuzen

De voorgenomen fusie tussen de havenbedrijven van Zeeland, Zeeland Seaports en Terneuzen biedt nieuw economisch perspectief. In de Kanaalzone Gent/Terneuzen wordt ruim een miljard euro geïnvesteerd in de aanleg en het beheer van een grotere zeelsluis, waardoor het achterliggende gebied met de daarin liggende multimodale terminals toegankelijk wordt voor grotere zeeschepen. Ook wordt in België en Frankrijk geïnvesteerd om de binnenvaartverbinding van

¹ <http://www.portofantwerp.com/nl/news/kieldrechtsluis-klaar-om-meer-welvaart-naar-vlaanderen-te-halen>

² <http://www.portofantwerp.com/nl/bereikbarehaven/#verbeteringen>

de Schelde- en de Franse Seinedelta verder te optimaliseren om de doorvaart voor grotere schepen mogelijk te maken.

Nieuw economisch perspectief voor Hulst

Hulst ligt direct naast de Linkeroever van de Antwerpse Haven en ten oosten van de Kanaalzone. Hogeweg V met 30 ha in deze gemeente is het enige grootschalige³ bedrijventerrein in het oostelijke deel van Zeeuws-Vlaanderen. Hogeweg V heeft (meerdere) aansluiting(en) op het provinciale 'Kwaliteitsnet goederenvervoer Zeeland,' hetgeen de provincie randvoorwaardelijk stelt voor het ontwikkelen van logistieke bedrijvigheid.⁴ Binnen tien minuten is de snelweg naar Antwerpen, Vlaanderen en Frankrijk bereikbaar. Hogeweg V is tevens ontsloten via de N258 (Absdaalseweg) en de N290 richting Terneuzen en Gent. Een belangrijk deel van de inwoners van Hulst werkt reeds meerdere generaties in logistieke processen. Dit hoort bij de identiteit van de gemeente.

Eind 2015 was in Hulst de bestuurlijke ontmoeting met de voorzitter van het Havenbedrijf van Antwerpen, de Provincie Zeeland, de verladersorganisatie EVO, de gemeente Hulst, Heijmans (ontwikkelt Bedrijventerrein Hogeweg V) en de bestuurders van grote verladers uit de regio om de aanknopingspunten voor verdere afstemming te onderzoeken. Van oudsher zijn in Hulst internationale logistieke bedrijven gevestigd zoals Interjute, Tieleman Transport en voorheen Neckermann.

1.4 Vigerend bestemmingsplan

Het huidige bestemmingsplan Hogeweg V is op 23 september 2010 door de gemeenteraad van Hulst vastgesteld. Dit bestemmingsplan omvat een eerste en een tweede fase (totaal 30 ha). De eerste fase is bestemd als bedrijventerrein waar de vestiging van bedrijvigheid vanaf milieucategorie 3.1 tot 4.1 (4.2 met binnenplanse wijziging) mogelijk is (paars deel). De tweede fase (licht groene deel) is nog agrarisch met een wijzigingsbevoegdheid voor het gemeentebestuur naar bedrijventerrein.

Feit is echter dat de bouwregels van het vigerende plan niet toereikend zijn om de beoogde grootschalige logistieke bedrijvigheid hier te kunnen vestigen. Een goed voorbeeld hiervan is maximale bouwhoogte die nu na ontheffing maximaal 12 m bedraagt. Deze hoogte is te beperkend om grootschalige logistieke bedrijven te kunnen huisvesten. De aanwezige vrijstellingsbepalingen zijn in dit verband ook onvoldoende om de gewenste maximale hoogte van de bebouwing van 20 m te kunnen realiseren.



Fig. 5 Uitsnede plankaart met indicatie plangebied Bron: www.ruimtelijkeplannen.nl)

³ Omgevingsplan Zeeland 2012 – 2018, herziene versie 2016, pagina 114

⁴ Omgevingsplan Zeeland 2012 – 2018, herziene versie 2016, pagina 114

1.5 Toekomstige situatie

Het toekomstig plangebied wordt als het ware opgeknipt in twee delen: het noord-oostelijke deel, de Noord-Zuidas met kleinere kavels bestemd voor gemengde, reguliere bedrijvigheid, totale omvang ca. 3 ha netto uitgeefbaar en het overige deel bestemd voor grote logistieke kavels met een omvang van totaal ca. 21 ha netto uitgeefbaar. De randen worden vormgegeven met afschermend groen en waterberging. Er zijn twee hoofdontsluitingen die in noordelijke richting aansluiten op de Meridiaan - Australiëweg en Oceanië.

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Hulst heeft op basis van de mogelijkheden voor de economie en de werkgelegenheid op 24 mei 2016 unaniem de intentie uitgesproken om zowel de eerste als de tweede fase van het bestemmingsplan bedrijventerrein Hogeweg V aan te passen en geschikt te maken voor de uitgifte van fase 1 en fase 2 van Hogeweg V voor grootschalige logistiek en Value Added Logistics en Services, met respect voor de ruimte langs de Noord-Zuidas voor (deels gerealiseerde) kleinschalige bedrijvigheid voor lokale/regionale bedrijven.



Fig. 4, globale inrichtingsschets met bouwmassa's (Bron; Heijmans Vastgoed BV)

1.6 Wat als de grootschalige logistiek niet wordt gerealiseerd?

Nadat voorliggend bestemmingsplan is vastgesteld, mag op het grootste deel van het bedrijventerrein Hogeweg V zich uitsluitend grootschalige logistiek vestigen, inclusief Value Added Logistics en Services. Voor het op 23 september 2010 vastgestelde bestemmingsplan voor Hogeweg V geldt dat er, afhankelijk van de toegestane milieucategorie, op fase 1 een breed scala aan bedrijfsactiviteiten rechtstreeks wordt toegestaan. Voor fase 2 geldt dat dit deel bestemd is als agrarisch. Op het gebied dat bekend staat als fase 2 ligt een wijzigingsbevoegdheid, waar slechts gebruik van gemaakt kan worden, wanneer er behoefte is aan nieuw bedrijventerrein. Voorliggend bestemmingsplan is nodig om de vestiging van grootschalige logistiek mogelijk te maken op zowel fase 1, als fase 2. De initiatiefnemers zien dit, samen met de gemeente Hulst, als een kans om zowel fase 1 als fase 2 gelijktijdig te ontwikkelen.

Eenzijds zorgt voorliggend bestemmingsplan voor een uitbreiding van Hogeweg V met fase 2, anderzijds wordt fase 1 beperkt, omdat er zich voor het grootste deel enkel nog logistieke bedrijven mogen vestigen. Mocht blijken dat de huidige marktomstandigheden dusdanig wijzigen dat de ontwikkeling van grootschalige logistiek op Hogeweg V niet van de grond komt, dan kan op basis van voorliggend bestemmingsplan Hogeweg V 1^e herziening, zich niet ontwikkelen als een regionaal bedrijventerrein, zoals dat het nu wel is. De gemeente Hulst en de initiatiefnemer hebben hierover in een privaatrechtelijke overeenkomst afspraken gemaakt omtrent een eventuele herbestemming na 15 jaar. Voor fase 2 geldt dat het niet voor de hand ligt dat dit deel na deze periode ook als regionaal bedrijventerrein zal worden ingevuld, omdat de omvang van regionale bedrijventerrein die dan op de markt komt, de verwachte vraag voor Zeeuws-Vlaanderen en de gemeente Hulst in het bijzonder, ruimschoots zal overschrijden. Daarom zal voor deze fase 2 indien deze situatie zich voor zou doen, in gezamenlijk overleg naar een passende nieuwe invulling en bestemming worden gezocht.

1.7 Leeswijzer

In hoofdstuk 1 wordt de aanleiding van de beoogde wijziging beschreven en wordt ingegaan op de omgeving van het projectgebied, het vigerende bestemmingsplan en de toekomstige situatie. In hoofdstuk 2 worden de beleidskaders van Rijk, provincie en gemeente beschreven en hoofdstuk 3 betreft een beschrijving van het nieuwe plangebied met betrekking tot de functies, bebouwing en invulling van de openbare ruimte. De aspecten met betrekking tot het milieu worden weergegeven in hoofdstuk 4 en de juridische aspecten met betrekking tot de afzonderlijke bestemmingen binnen het bestemmingsplan worden toegelicht in hoofdstuk 5. In hoofdstuk 6 en 7 komen respectievelijk de economische en de maatschappelijke uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan aan de orde.

2. BELEID

2.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte in werking getreden. Deze structuurvisie geeft een totaalbeeld van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak en de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving.

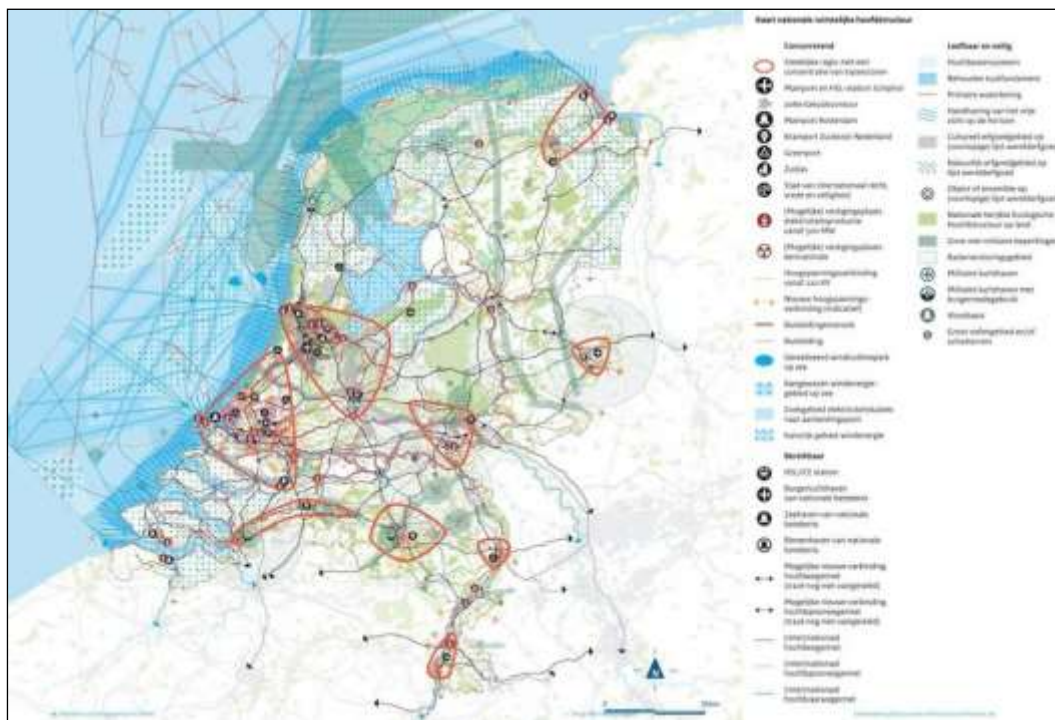


Fig. 6 Kaart nationale ruimtelijke hoofdstructuur (Bron: www.ruimtelijkeplannen.nl)

De structuurvisie schetst ontwikkelingen en legt de ambities tot 2040 vast. De ambities zijn:

- 1) Concurrentiekracht
- 2) Bereikbaarheid
- 3) Leefbaarheid en veiligheid

Het Rijk kiest drie doelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en 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 en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden blijven.

De structuurvisie regelt geen specifieke zaken op provinciaal of lokaal niveau. De verantwoordelijkheid voor de afstemming tussen verstedelijking en groene ruimte op regionale schaal laat het Rijk over aan de provincies.

Barro

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening is vastgesteld op 22 augustus 2011. De onderwerpen in het Barro zijn gefaseerd in werking getreden, op 30 december 2011 en op 1 oktober 2012. Een geconsolideerde versie is op 18 mei 2016 bekendgemaakt en richt zich op regels voor de grote rivieren, zijn activiteiten geschrapt en zijn activiteiten rondom het IJsselmeergebied opgenomen. De in het Barro geregelde onderwerpen dienen in het bestemmingsplan verantwoord te worden. Het onderhavige bestemmingsplan heeft echter geen raakvlakken met onderwerpen die het Rijk benoemd heeft.

De (boven)lokale afstemming en uitvoering van verstedelijking wordt overgelaten aan (samenwerkende) gemeenten binnen provinciale kaders. De sturing op verstedelijking zoals afspraken over percentages voor binnenstedelijk bouwen, "Rijksbufferzones" en doelstellingen voor herstructurering laat het Rijk los. Om zorgvuldig ruimtegebruik te bevorderen, neemt het Rijk een "Ladder voor duurzame verstedelijking" op in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Op grond van artikel 3.1.6. van het Besluit op de ruimtelijke ordening dient een zorgvuldige ruimtelijke afweging plaats te vinden omtrent de inpassing van de nieuwe ontwikkeling in de omgeving. In hoofdstuk 3 wordt hier verder op ingegaan.

2.2 Provinciaal beleid

Herziening Omgevingsplan Zeeland 2012-2018

Op 2012 is het Omgevingsplan Zeeland vastgesteld. De herziening hiervan is op 11 maart 2016 vastgesteld c.q. in werking getreden. Het omgevingsplan bevat concrete regels die de provinciale belangen veilig stellen. Het omgevingsplan stelt eisen aan door de gemeenten in Zeeland op te stellen bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen.

In de Verordening ruimte zijn veelal bestaande provinciale regels opgenomen voor:

- regionaal perspectief voor wonen en werken
- ruimte-voor-ruimteregeling
- GHS-natuur/EHS
- bescherming tegen wateroverlast en overstromingen
- grond- en oppervlaktewatersysteem
- land- en tuinbouw (integrale zonering, glas, teeltondersteunende voorzieningen)

De Provincie wil de kernkwaliteiten van Zeeland verder benutten, (h)erkennen en versterken. Het karakter van verschillende delen van Zeeland, met sterke, beeldbepalende economische sectoren en eigenheid van de omgeving, is daarvoor de basis. Dit uitgangspunt is in het Omgevingsplan uitgewerkt in de drie deelgebieden:

Produceren op Land aan Zee: dit is het gebied waar de economische motor op volle toeren draait. De kwaliteit van de zeehavens is de verbondenheid met diep vaarwater en goede verbinding met omliggende regio's (via spoor, weg en buisleiding). Veel kansen liggen er voor biobased economie, maintenance, energie, logistiek. De zeehavens en industriegebieden hebben een rol in de verwerking en doorvoer van producten uit het deelgebied "Bloeien

op Land en in Zee". De Provincie zet in op het stimuleren van bedrijven om kansen te pakken en hen ruimte te geven voor verdere ontwikkeling op optimale locaties.

Beleven van Land en Zee: wordt gekenmerkt door de strook land waar land en zee letterlijk samenkomen. Het gebied heeft een belangrijke functie voor ontspanning en recreatie. De kwaliteit van het gebied is gelegen in de mooie stranden en mooie natuur en landschap

Bloeien op Land en in Zee: is niet alleen zichtbaar in de vorm van landbouw, aquacultuur, visserij en kleinere woonkernen en de daarbij passende rust en ruimte. Ook zijn bedrijvigheid en ondernemerschap kernwaarden van de streek. De synergie tussen 'Produceren op Land aan Zee' en 'Bloeien op Land en in Zee' is van groot belang voor Zeeland (achterlandverbindingen, biobased economie, enz.). Bovendien bieden de rust, ruimte, landschap en cultuurhistorie een belangrijke aanvulling op 'Beleven van Land en Zee'. Ook heeft het gebied een belangrijke functie als grensgebied van Zeeland in de Zuidwestelijke Delta.

Het leefbaar houden van dit gebied in tijden van demografische verandering vergt specifieke aandacht.

De drie gebieden Produceren, Bloeien en Beleven onderscheiden zich in benaderingswijze van economie, omgeving en mens. Elk gebied heeft daarmee haar eigen unieke kwaliteiten, maar is tevens onlosmakelijk verbonden met de andere gebieden. Ontwikkelingen op één locatie hebben gevolgen voor een andere. Deze uitgangspunten vormen het kader voor de verdere beleidsvorming van de voorliggende herziening.



Fig 7. Omgevingsplan en locatie plangebied (Bron: www.ruimtelijkeplannen.nl)

Het onderhavig plangebied is gelegen binnen de aanduiding van Grootschalige bedrijventerreinen. Het 'uitbreidingsdeel' van Hogeweg V waarvoor een wijzigingsbevoegdheid reeds in het huidige geldende bestemmingsplan is opgenomen viel destijds buiten de scope. Feit is echter dat voor het mogelijk maken van een bedrijventerrein met grootschalige logistieke bedrijven een herziening van het bestemmingsplan vereist is ten aanzien van met name de maatvoering. Het gebied op zich wordt niet uitgebreid.

De transitie van het huidige reguliere bedrijventerrein Hogeweg V, om dit terrein geschikt te maken voor grote logistieke bedrijvigheid speelt in op de economische ontwikkeling van de Haven van Antwerpen en sluit aan bij het economisch streven van de provincie om havens (Terneuzen en Rotterdam/Antwerpen) als economische motor te versterken. De oriëntatie van deze ontwikkeling in Hulst is echter niet (binnenlands) regionaal gericht, maar hoofdzakelijk georiënteerd op

de ontwikkeling in de Haven van Antwerpen en meer specifiek de uitbreiding 'Linkeroever'. De geografische ligging van het bedrijven terrein ten opzichte van Linkeroever is optimaal: Qua bestemming sluit het plan aan voor de grote logistieke bedrijvigheid en is er sprake van een goede ontsluiting (liggend aan het goederen netwerk) en de nabije ligging van de uitbreidingsplannen van de Linkeroever (Haven van Antwerpen). Overigens past de grootschaligheid in het regionale perspectief maar uiteraard is daarbij uitgegaan van een regionale oriëntatie.

De transformatie van het bedrijventerrein vraagt om een herziening van het vigerende bestemmingsplan teneinde grote logistieke, distributie centra (DC) te kunnen huisvesten. Hierbij wordt planologisch ingespeeld op de bestaande mogelijkheden.

De invulling van de tweede fase binnen Hogeweg V is in het kader van zuinig ruimtegebruik zorgvuldig afgewogen. En ook in het kader van duurzaamheid en het terugbrengen van de CO2 uitstoot, wordt aandacht besteed. De daken van deze logistieke bedrijven kunnen namelijk gebruikt worden voor het aanleggen van zonnepanelen/park.

2.2.1. Ladder voor duurzame verstedelijking

Alvorens een planologische procedure op te starten dienen nieuwe stedelijke ontwikkelingen te worden getoetst aan de Ladder voor Duurzame Verstedelijking (Ladder). De Ladder is in het leven geroepen om zuinig ruimtegebruik te stimuleren. Het uitbreiden van een bedrijventerrein is een stedelijke ontwikkeling (art. 1.1.1 lid 1 aanhef en onder i Bro). Het beoogde terrein (ca 30 ha) is nu deels bestemd voor reguliere bedrijven en deels als agrarisch. De voorziene ontwikkeling past niet binnen de huidige bestemming(en) en als gevolg daarvan moet de behoefte aan de voorgenomen ontwikkelingen worden onderbouwd, middels de Ladder. Getoetst wordt aan drie tredes:

Trede 1: Actuele regionale behoefte;

Trede 2: Mogelijkheden binnen bestaand stedelijk gebied;

Trede 3: Multimodale ontsluiting.

Bureau Stedelijke Planning (BSP) is verzocht de actuele behoefte en het onderzoek in het kader van de Ladder te analyseren. Het onderzoeksrapport d.d. 7 juni 2017 is in de bijlage van dit bestemmingsplan bijgevoegd.

Onderzoeksgebied en -periode

BSP heeft het onderzoeksgebied en -periode vooraleerst gespecificeerd. Voor de grootschalige logistiek is bij het zoeken van bedrijfslocaties het Rijkswegennet een bepalende factor, en daarbinnen in het bijzonder de logistieke hoofdcorridors. Het onderzoeksgebied voor de grootschalige logistiek Hogeweg V bestaat daarom uit Zeeuws-Vlaanderen, Overig Zeeland, het westelijk deel van West-Brabant, regio Gent en regio Antwerpen.

De onderzoeksperiode is 2017 tot 2027.



Fig. 8: Afbakening onderzoeksgebied, bron BSP

2.2.2. Trede 1: actuele regionale behoefte (art 3.1.6 lid 2 aanhef en onder a Bro)

De behoefte dient te worden afgewogen tegen het bestaande aanbod. Het huidige Hogeweg V is met name bedoeld voor ontwikkelingsmogelijkheden voor lokale en regionale bedrijven uit oost Zeeuws-Vlaanderen en een deel van het Waasland. Deze behoefte-raming is vastgelegd in de regionale bedrijventerreinprogrammering.

In het RBP Zeeuws-Vlaanderen is een *kwantitatieve vraag* naar bedrijventerreinen geraamd voor de periode 2016 tot en met 2025 van 52 ha (uitbreidingsvraag en vraag door transformatie). De huidige plancapaciteit bedraagt ca. 56 ha. Dit is exclusief Hogeweg V, 1^e herziening. Op basis hiervan is er sprake van een overaanbod van 4 ha. bedrijventerrein. Het plangebied van Hogeweg V omvat ca. 24 ha netto, waarvan ongeveer de helft al is bestemd als bedrijventerrein. Indien dit bedrijventerrein een reguliere bestemming krijgt zou het overaanbod verder toenemen. Door dit bedrijventerrein te bestemmen voor de grootschalige logistiek vindt een diversificatie van het aanbod plaats waardoor specifieke doelgroepen aangetrokken kunnen worden en het overaanbod in de regio zal hierdoor afnemen.

De regio rondom Hulst is door de centrale ligging nabij de havens van Terneuzen, Gent en Antwerpen zeer geschikt voor logistieke bedrijvigheid. De *kwalitatieve behoefte* naar grootschalige logistieke terreinen bedraagt 13 tot 30 ha. Daarnaast wordt een extra vraag van 15 hectare verwacht vanuit de regio Antwerpen als gevolg van de groei van de haven en de linkeroever in het bijzonder. Bovendien is het huidige aanbod geschikt voor grootschalige logistiek in de regio Antwerpen beperkt. Ook in de omgeving in het westelijk deel van West-Brabant is geen aanbod voor de grootschalige logistiek aanwezig. Hulst biedt unieke voordelen ten opzichte van de regio Antwerpen. Er is een uitstekende infrastructuur en een goede bereikbaarheid, zeker afgezet tegen de dagelijkse verkeerscongestie rond Antwerpen. Daarnaast zijn er lagere arbeidskosten, lagere grondprijzen en meer beschikbare locaties. Tot slot is hier een ander fiscaal en juridisch regime ten opzichte van België. In Gent is wel voldoende aanbod om in de lokale behoefte te voorzien dus vanuit hier wordt geen extra vraag verwacht. De plancapaciteit geschikt voor de grootschalige logistiek in Zeeuws-Vlaanderen betreft alleen Terneuzen-Zuid (Koegorsstraat) met ca. 17 ha. Dit betekent dat er tot 2027

sprake is van een tekort van 11 ha tot 28 ha voor grootschalige logistieke bedrijventerreinen. Daarnaast zou het geplande areaal al met een of twee bedrijven opgenomen kunnen worden. Ook sluit een ontwikkeling van Hogeweg V voor de grootschalige logistiek aan bij het beleid van de regio, provincie en het Rijk. De voorziene ontwikkeling voor Hogeweg V is opgenomen in het regionaal programma bedrijventerreinen. Daarnaast streeft de Provincie ernaar dat de ontwikkeling van bedrijvigheid zoveel mogelijk plaatsvindt in aansluiting op grootschalige bedrijventerreinen. Hogeweg is grotendeels gekenmerkt als grootschalig bedrijventerrein. Tot slot vindt door het herbestemmen van Hogeweg V voor specifiek grootschalige logistiek meer differentiatie van het aanbod in Zeeuws-Vlaanderen plaats.

Conclusie Trede 1: Er is behoefte aan bedrijventerreinen (ca. 11 ha tot 28 ha) met betrekking tot de grootschalige logistieke sector.

2.2.3. Toets Trede 2.

Trede 2 van de Ladder vereist dat als er sprake is van een actuele regionale behoefte, geanalyseerd dient te worden in hoeverre in die behoefte kan worden voorzien in bestaand stedelijk gebied. Als uit de onderbouwing van Trede 2 blijkt dat dit niet mogelijk is mag er gebouwd worden op uitleglocaties. Wel dient geanalyseerd te worden welke locaties voorzien in een passende multimodale bereikbaarheid (Trede 3).

Mogelijkheden bestaand stedelijk gebied (Trede 2)

Hogeweg V wordt grotendeels ontwikkeld voor de grootschalige logistiek. De totale ontwikkeling omvat ca. 30 ha bruto. Hiervan is 16 ha reeds bestemd als regulier bedrijventerrein. Het resterende areaal van 14 ha is geen bestaand stedelijk gebied en is men aldus verplicht de tweede trede van de Ladder te doorlopen. Om die reden is in Zeeuws-Vlaanderen het bestaand stedelijk gebied onderzocht naar locaties die geschikt zijn om dergelijke kavels in te passen.

Ten eerste is het huidige aanbod aan *leegstaande panden* geïnventariseerd. De minimale kavelomvang voor de logistiek op Hogeweg V bedraagt 20.000 m².

- In Hulst stond het oude pand van Neckermann van 27.000 m² leeg. Er is echter een nieuwe invulling voor het pand gevonden door Kaasverwerkingsbedrijf Vonku.
- Aan de Verrekijker in Hulst staat daarnaast nog een pand van ca. 15.000 m² te koop/te huur. Dit distributiecentrum voldoet hiermee niet aan een minimale omvang van 20.000 m² voor de grootschalige logistiek. Daarnaast is op de kavel slechts een maximale milieucategorie 2 toegestaan.
- Aan de Meekrapweg 20 in Axel staat een pand leeg van 10.590 m². Dit is echter veel te klein voor de grootschalige logistiek.

Verder staan er geen grote leegstaande panden te koop/ te huur in Zeeuws-Vlaanderen (Fundainbusiness.nl, april 2017). Dit geeft tevens aan hoe beperkt het aanbod aan grootschalige panden in de regio is.

Vervolgens zijn *braakliggende kavels* geïnventariseerd. Er zijn diverse braakliggende kavels met een bedrijfsbestemming of mogelijkheden tot intensivering in Zeeuws-Vlaanderen. Echter betreffen dit allemaal kleinschalige kavels waar geen grootschalige logistiek ingepast kunnen worden (minimaal 5 ha). Dit zijn bijvoorbeeld:

Op het terrein Industrieweg in Terneuzen zijn diverse kleinere kavels van maximaal 2 ha waar sprake is van braakliggende grond. Deze zijn echter verspreid, grenzen niet aan elkaar, waardoor dit niet geschikt is voor de grootschalige logistiek.

Conclusie Trede 2

Uit bovenstaande analyse blijkt dat de benodigde 21 ha. van Hogeweg V niet ingepast kan worden in bestaand stedelijk gebied. Volgens de richtlijnen van de Ladder betekent dit dat buiten bestaand stedelijk gebied gebouwd mag worden, mits wordt voldaan aan Trede 3 van de Ladder.

2.2.4. Multimodale ontsluiting (Trede 3)

Als mogelijke locaties voor de ontwikkeling van additionele bedrijventerreinen buiten het bestaand stedelijk gebied komt allereerst de zachte plancapaciteit voor bedrijventerreinen in aanmerking. Er zijn echter geen zachte plannen in Zeeuws-Vlaanderen met een vergelijkbare of grotere omvang dan Hogeweg V. Er bestaan wel zachte plannen voor de realisatie van Hogeweg VI maar dit gebied is kleiner qua omvang en heeft geen betere multimodale ontsluiting aangezien het op dezelfde locatie gelegen is.

Het plangebied voor de uitbreiding van Hogeweg V grenst aan bestaande bedrijven en bestaande infrastructuur. Door de ligging aan de N258, nabij de N290 en de gunstige situering ten opzichte van hoogwaardige regionale weginfrastructuur is het terrein optimaal bereikbaar met de auto. Direct nabij het terrein aan de N258 is een bushalte waarmee de kern van Hulst en Terneuzen bereikbaar is. Hiermee is de locatie multimodaal ontsloten.

Daarnaast heeft marktonderzoek in 2016 plaatsgevonden waaruit blijkt dat er een lijst is met 9 bedrijven die serieuze interesse hebben om zich te vestigen op Hogeweg V. In dit kader wordt verwezen naar de uitspraak van AbRS 28 oktober 2015, ECLI:NL:RVS:2015:3318, de behoefte van de regio hoeft niet centraal te staan, als er een duidelijke vraag bestaat binnen de doelgroep van die ontwikkeling.

2.2.5. Marktanalyses 2016: Arcus plus en Borchwerf II CV

Arcus plus

Arcus plus is gevraagd, de kansen voor het aantrekken van grotere logistieke bedrijven naar Hogeweg V, in beeld te brengen. Daartoe is gebruik gemaakt van de bureau-expertise van Arcus plus, de visie van marktexperts, eerder verricht onderzoek in de logistiek en de Rijn-Schelde Delta en recente marktrapporten over logistiek. De conclusie van dit onderzoek is dat voor Hogeweg V er potentiële kansen liggen op de logistieke markt. De logistieke markt is gezond en groeit sterk, hetgeen in de as Antwerpen-Rotterdam op dit moment leidt tot een blijvende behoefte aan (steeds grotere) kavels. Juist deze kavels worden steeds schaarser in de regio's die Hulst omringen. Hulst ligt bovendien nabij een aantrekkelijke afzetmarkt in Vlaanderen en grote havens als Antwerpen en Gent. Verder kan vestiging in Hulst aantrekkelijke kostenvoordelen opleveren voor bedrijven. Voor Hulst zelf kan de vestiging van logistiek, zeker wanneer het gaat om e-commerce, een belangrijke bijdrage leveren aan de groei van de werkgelegenheid.

Hulst is vooralsnog een locatie die niet op het netvlies staat van bedrijven, adviseurs en investeerders in groot logistiek. Hulst mist de faciliteiten van een A-locatie, zoals snelweglocaties en multimodaliteit. Het aantrekken van logistieke bedrijvigheid moet dan ook vanuit een slimme en onderscheidende positionering gebeuren. Het kostenaspect, zoals besparingen in de exploitatie door lagere huurprijzen en arbeidskosten ten opzichte van Vlaanderen en Antwerpen, is hierbij in ieder geval een pré.

Het aantal bedrijven dat op jaarbasis een grote strategische locatiebeslissing neemt is beperkt. In Nederland gaat het jaarlijks om circa 20 tot 25 grote distributiecentra. Daarnaast is de concurrentie tussen locaties groot. Hulst heeft op dit punt een achterstand als het gaat om de naamsbekendheid en de logistieke positionering. Voor Belgische bedrijven geldt de grens nog steeds als barrière. De (mogelijke) uitgifte van de gronden op Hogeweg aan (grote) lo-

gistieke partijen zal derhalve een flinke inspanning vergen. Gerekend wordt met een periode van tenminste drie tot vijf jaar.

Marktonderzoek, expertiseteam Borchwerf II CV, 12 mei 2016.

In aansluiting op de resultaten van het Arcus plus onderzoek is expertise ingezet van het team dat in Roosendaal/Halderberge, Bedrijvenpark Borchwerf II ontwikkeld. De reden voor het uitzetten van de onderzoeksvraag bij de mensen van dit team van Borchwerf II CV is gelegen in het feit dat zij potentiële bedrijven kennen (georiënteerd op Rotterdam en Antwerpen) vanuit de ontwikkelingen op het Bedrijvenpark Borchwerf II en dat zij inmiddels ruim 10 jaar ervaring hebben met acquisitie en eisen van grootschalige logistieke bedrijven.

De ervaring is dat kleine regionale industrieterreinen met relatief kleine kavels het op veel plaatsen moeilijk hebben met uitgifte. Het midden- en kleinbedrijf heeft de afgelopen 8 jaar een moeilijke tijd doorgemaakt; financiering van nieuwbouw voor het midden- en kleinbedrijf is voor de banken geen vanzelfsprekendheid meer. Er worden hoge eisen gesteld aan de solvabiliteit, toekomstscenario's en zelf financiering voor een substantieel deel.

Daarnaast lijkt Hulst op het eerste gezicht geen vanzelfsprekende locatie voor werkgelegenheid scheppende grotere ondernemingen. Het onderzoek is gericht op mogelijke unieke kenmerken van het (nieuwe) bedrijventerrein Hogeweg V, die aantrekkelijk zouden kunnen zijn voor werkgelegenheid scheppende ondernemingen. Daarvoor zijn geraadpleegd: de locatie, de ontwikkelingen in de haven van Antwerpen, de vraag naar bedrijventerreinen bij de grote internationale ontwikkelaars en beleggers, de beschikbaarheid van bedrijventerreinen met name in West- en Oost Brabant en de rest van Nederland en de meest recente rapporten van toonaangevende bureaus op het gebied van vraag- en aanbod van bedrijfsterreinen.

Op grond van deze studies is de conclusie aldus:

- dat de recente ontwikkeling van de haven van Antwerpen het bedrijventerrein Hogeweg V nieuwe en vrij unieke toekomstperspectieven kan bieden.

Daarvoor zijn relevant: het besluit van de haven van Antwerpen om de containeropslag te gaan concentreren op de linker oever van de Westerschelde, grenzend aan de gemeente Hulst; en daarnaast de harmonieuze samenwerking tussen werkgevers en vakbonden in Nederland met als doel het scheppen van werkgelegenheid en de daarmee gepaarde noodzaak van arbeidsvrede en de vele fiscale en premiale voordelen van Nederland in vergelijking met die van in België.

- dat de (inter)nationale ontwikkelaars en investeerders, die zorgdragen voor het scheppen van nieuwe werkgelegenheid op bedrijfsterreinen volstrekt duidelijk zijn in hun oordeel: er is behoefte aan grote, tot zeer grote kavels; alle betrokken partijen: de mogelijke huurders, de warehouse verantwoordelijken, de transporteur verantwoordelijken en de ontwikkelaars/ beleggers geven dit aan. Vervolgens bleek dat deze grote kavels zijn gaan ontbreken in West- en Oost Brabant, vanouds de leveranciers hiervan, de beschikbaarheid op de Moerdijk er voorlopig niet is, laat staan in Zeeland.

Van de ondervraagden hebben negen partijen gemeld serieuze belangstelling te hebben voor 1 van de 2 of voor 1 kavel van ruim 20 ha. Zij willen op de priority list en op de hoogte gehouden worden van de ontwikkeling van het bestemmingsplan.

Conclusie

Het bestemmingsplan Hogeweg V geschikt te maken voor de vestiging van grote logistieke bedrijven biedt niet alleen kansen voor de economie en de werkgelegenheid in de regio. Het heeft een aantal bijkomende voordelen:

- de mogelijkheid voor het bouwen van bedrijfswoningen komt te vervallen;

- de bestaande plancapaciteit voor lokale en regionale bedrijven wordt naar een gezondere voorraad gereduceerd;
- en, indien de logistieke centra niet worden gerealiseerd, wordt de planologische situatie terug gebracht naar een passende bestemming waardoor er ten opzichte van de vigerende situatie nooit een planologische verslechtering kan ontstaan.

Op basis van de ladder voor duurzame verstedelijking zijn er aldus kansen om de voorraad bedrijfsgrond te vergroten, mits deze uitsluitend voor grootschalige logistiek/Value Added Logistics wordt bestemd.

De ontwikkeling in het plangebied past derhalve binnen het provinciaal beleid dat is opgenomen in het Omgevingsplan Provincie Zeeland 2016.

2.2.6. Brief provincie Zeeland d.d. 12 oktober 2016

Bij brief van 12 oktober jl. heeft de provincie Zeeland bevestigd dat de omvorming van het reguliere bedrijventerrein tot (hoofdzakelijk) grootschalige logistieke bedrijvigheid passend wordt geacht. Hierbij wordt aandacht gevraagd voor de benodigde verkeersontwikkelingen met name met betrekking tot de wegen N258 en N290 en wordt gevraagd middels een verkeerstudie inzicht te geven in de verkeersafwikkelingen in het (totale) gebied, de gevolgen voor de verkeersveiligheid en de eventuele noodzakelijk te treffen maatregelen.

In hoofdstuk 5 van de toelichting wordt de verkeerstudie, uitgevoerd door onderzoeks- en adviesbureau Antea samengevat en is het onderzoek als bijlage behorende bij dit bestemmingsplan gevoegd.

2.2.7. Ontwerp Mobiliteitsplan Zeeland (januari 2016)

De Mobiliteitsvisie geeft de ambities van de Provincie weer voor de periode tot 2028. De karakteristieken van Zeeland zijn de basis voor het mobiliteitsbeleid. Meer dan voorheen ligt de nadruk op kwaliteit: de Provincie staat garant voor een goede bereikbaarheid, een veilige reis en een leefbare omgeving. Het mobiliteitssysteem moet ervoor zorgen dat je op tijd op je bestemming bent, of dat goederen op het juiste moment aankomen. 'Samen op weg naar kwaliteit' is dan ook de ondertitel van de visie.

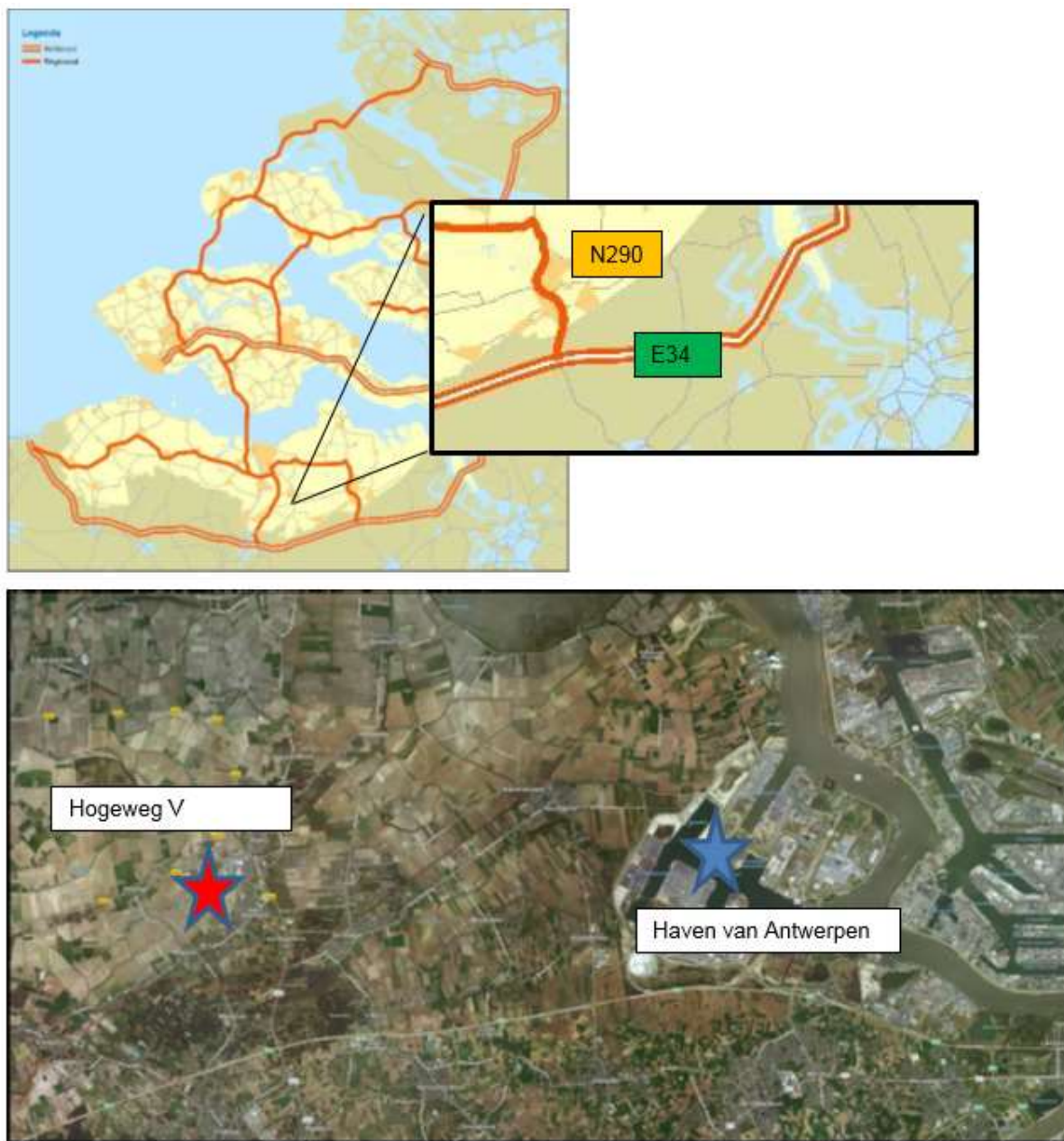
Het plan focust zich op opgaven waar Zeeland voor staat. Dat komt tot uitdrukking in vier programmalijnen.

- Sterke Netwerken: een betrouwbaar netwerk van snelle en veilige hoofdverbindingen, over de weg en per openbaar vervoer.
- Wonen en Leven: een mobiliteitsgarantie voor alle Zeeuwen, gericht op leefbaarheid en bereikbaarheid van voorzieningen.
- Beleven: het uitnodigen van recreanten en toeristen om de kwaliteiten van Zeeland te beleven. Dat vraagt om een uniek vervoernetwerk en de ontwikkeling van nieuwe concepten, waarbij de auto minder als primair vervoersmiddel gebruikt wordt.
- Bedrijvigheid: voor de concurrentiepositie van de Zeeuwse bedrijven is het van belang om de verbindingen over water, spoor, weg en per buisleiding optimaal in te richten. Dat geldt in het bijzonder voor de Zeeuwse havens, die gebaat zijn bij multimodale transportnetwerken en voorzieningen.

Een belangrijke ambitie voor Zeeland is het garanderen van een snel en betrouwbaar hoofdnetwerk over de weg én per openbaar vervoer. Het hoofdnetwerk heeft het doel om de onderlinge delen van Zeeland met elkaar, de Randstad, de Brabantse stedenrij en Vlaanderen te verbinden. Het vestigingsklimaat en de concurrentiekracht van Zeeland zijn hierbij gebaat. Bevolking en werkgelegenheid concentreren zich namelijk in het hoogstedelijk gebied rond-

om Zeeland. Daarbij is het van belang dat mensen in of aan de rand van Zeeland kunnen wonen, en in Rotterdam, Breda of Antwerpen kunnen werken. Het hoofdnetwerk staat weer-gegeven op de kaart hiernaast. De wegen van het hoofdwegennet richt de provincie in volgens de hoogste eisen voor wegontwerp.

Fig. 9 Wegennet/omgeving Hogeweg V – Haven van Antwerpen:



2.3 Gemeentelijk beleid

2.3.1. Structuurvisie Gemeente Hulst

De structuurvisie 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. De structuurvisie is op 15 mei 2012 door de gemeenteraad vastgesteld. Het bedrijventerrein Hogeweg is voor de komende decennia aangewezen als de centrale opvanglocatie voor goederengerichte bedrijfsactiviteiten.

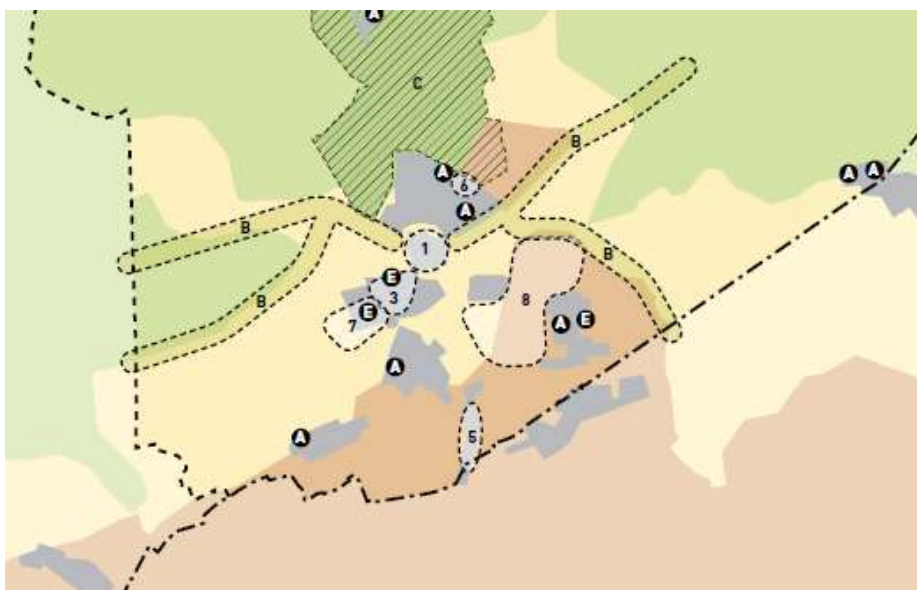


Fig. 10 Kaart Structuurvisie, locatie 7 betreft bedrijventerrein Hogeweg.

2.3.2. Ontwikkelingsvisie Hulst

De ontwikkelingsvisie Hulst (vastgesteld op 3 september 2004) bevat een inventarisatie van de gebiedskenmerken, problemen, kansen en initiatieven voor het gehele grondgebied van de gemeente. Deze inventarisatie mondt uit in een kansenkaart waarin de potenties en kansen voor de gehele gemeente zijn weergegeven. De ontwikkelingsvisie vormt het gemeentelijke kader waaraan nieuwe en reeds bestaande initiatieven kunnen worden getoetst en waarop het toekomstige beleid kan worden gebaseerd. In het algemeen is bij het beleid ten aanzien van bedrijven aangegeven dat het in eerste instantie zaak is de huidige beschikbare terreinen in te vullen. De huidige terreinen zijn echter reeds grotendeels vol waardoor de behoefte ontstaat aan extra ruimte voor bedrijvigheid. Kansen voor bedrijvigheid liggen vooral in:

- optimalisatie van beschikbare terreinen in relatie tot de marktvraag;
- her-benutten van vrijkomende locaties;
- concentratie van nieuwvestiging en grotere bedrijven in de omgeving van Hulst (mede gezien de functie van Hulst als dragende kern voor wonen);
- benutting van kleinere bedrijventerreinen tegen bestaande kleine kernen voor lokaal werkende bedrijven (waar mogelijk).

2.3.3. Regionaal bedrijventerreinprogramma

In maart 2016 is de herziene versie van het Omgevingsplan Zeeland 2012-2018 door Provinciale Staten van Zeeland vastgesteld. In het Omgevingsplan wordt beschreven wat volgens de provincie nodig is voor een krachtig Zeeland, met sterke economische groei, ontwikkeling en innovatie. Bedrijventerreinen nemen daarin een belangrijke rol in. In het herziene Omgevingsplan en de daarbij behorende Verordening is opgenomen dat regio's een gezamenlijke bedrijventerreinprogrammering moeten maken. Bestaande voorraad en nieuwe ontwikkelingen dienen regionaal te worden afgestemd. De bedrijventerreinprogrammering voor de regio Zeeuws-Vlaanderen is eind november 2016 door de drie Zeeuws-Vlaamse colleges (Hulst, Sluis en Terneuzen) vastgesteld. Vervolgens heeft begin december Gedeputeerde Staten deze bedrijventerreinprogrammering bekrachtigd.

In de nieuwe 'Bedrijventerreinprogrammering Zeeuws-Vlaanderen 2016-2025' is de ontwikkeling met grootschalige logistiek op Hogeweg V reeds benoemd. Gelet hierop kan dit deel van Hogeweg V niet meer als een regionaal bedrijventerrein worden beschouwd, maar als bovenregionaal bedrijventerrein. Tot die tijd dat Hogeweg V uitsluitend voor grootschalige logistiek is bestemd, hoeft dit terrein niet te worden meegerekend bij de regionale voorraad aan bedrijventerrein. De bedrijventerreinprogrammering wordt jaarlijks geactualiseerd. Mocht in de toekomst de aanduiding voor grootschalige logistiek komen te vervallen en fase 1 van Hogeweg V weer als regionaal bedrijventerrein worden bestemd, dan zal deze op termijn uiteraard weer aan de voorraad regionaal bedrijventerrein worden toegevoegd. Voor fase 2 geldt dat eventueel naar een passende bestemming wordt gezocht, waarbij onder de huidige marktomstandigheden van vraag en aanbod, het niet is toegestaan om hier eveneens een regionaal bedrijventerrein van te maken.

2.3.4. Gemeentelijke visie stedenbouwkundige planopzet Hogeweg V

In figuur 2.1 is integraal de structuurvisiekaart Hogeweg overgenomen en weergegeven zoals deze was opgenomen en onderbouwd in en gelijktijdig (in 2007) is vastgesteld met het bestemmingsplan Hogeweg IV. Hierbij wordt opgemerkt dat het daarin aangeven deelgebied IV inmiddels is gerealiseerd. Deze structuurvisie vormde het uitgangspunt voor verdere ontwikkeling (uitbreiding en landschappelijke inpassing) van het bedrijventerrein en is bijna 10 jaar later nog actueel om als stedenbouwkundig leidraad te fungeren voor Hogeweg V.

De hoofdstructuur wordt bepaald door de randen, de interne structuur en de "velden" die in dit raamwerk liggen.



Fig. 11; Stedenbouwkundige structuur Hogeweg, bron; gemeente Hulst/RBOI

2.3.5. Nota ruimtelijke kwaliteit juli 2015

Deze herziene nota Ruimtelijke Kwaliteit (voorheen welstandsnota) is gebaseerd op de volgende uitgangspunten:

- actualisering (op basis van continuering) van het bestaande welstandsbeleid en verwerken van recente wet- en regelgeving;
- een compacte, toegankelijke en werkbare beleidsnota door de inhoud terug te brengen tot de essentie die nodig is voor planbeoordeling;
- flexibeler beleid door ruimte te geven aan initiatiefnemers met een bouwplan;
- versoepeling waar mogelijk. Vooral voor de gebieden waar minder voorbijgangers komen. In deze gevallen kan de beoordeling soepeler worden benaderd.

De nota Ruimtelijke Kwaliteit beoogt een hanteerbaar, stimulerend, duidelijk en goed te handhaven beleid voor opdrachtgevers, burgers en ontwerpers. Hierbij worden vier beoordelingsniveaus gehanteerd. Het beoordelingsniveau geeft de intensiteit van de gemeentelijke zorg voor ruimtelijke kwaliteit aan. Die varieert: sommige gebieden vragen meer betrokkenheid van de gemeente dan andere. Bepalend zijn de kwaliteit van gebieden of gebouwen, het gevoerde ruimtelijk kwaliteitsbeleid en de verwachte ontwikkelingen en daarnaast de mate van openbaarheid, de zichtbaarheid en kwetsbaarheid van een gebied of gebouw. Het gaat dus niet om een esthetische waardering maar om de mate aan kwaliteitstoezicht die nodig wordt geacht.

Ten aanzien van bedrijventerreinen benoemd de Nota specifiek de kaders voor het voeren van reclame c.q. bedrijfsnaam-uitingen. Voorts is ten aanzien van het bedrijventerrein Hogeweg benoemd dat hier een soepel beoordelingsniveau van toepassing is. Hierover is het volgende gesteld: Bij (vervangende) nieuwbouw en toevoegingen of wijzigingen van bebouwing wordt alleen gekeken naar de hoofdkenmerken die zichtbaar zijn vanaf de openbare ruimte. Bouwplannen op het achtererf worden niet preventief beoordeeld.

Daarnaast zijn er 5 criteria gesteld: algemeen, plaatsing, massa en vorm, gevelkarakteristiek en kleur en materiaal. Deze criteria zijn waar mogelijk in de stedenbouwkundig opzet (massa en vorm) en/of regels (plaatsing) van het voorliggende bestemmingsplan opgenomen.

2.3.6. Privaatrechtelijke overeenkomst gemeente Hulst en Heijmans Vastgoed B.V.

In het kader van de samenwerking hebben de gemeente Hulst en Heijmans Vastgoed B.V. een anterieure samenwerkingsovereenkomst gesloten. Een van de afspraken die in deze overeenkomst zijn gemaakt is de wijze waarop na afloop van de planperiode van deze 1^e herziening met de herbestemming van Hogeweg V wordt omgegaan.

2.4. Conclusie Rijks-, Provinciaal en Gemeentelijk beleid

De voorgenomen ontwikkeling op Hogeweg V sluit optimaal aan op het Rijks-, Provinciaal en Gemeentelijk beleid:

- De voorziene ontwikkeling voor Hogeweg V is opgenomen in het regionaal programma bedrijventerreinen. Daarnaast streeft de Provincie ernaar dat de ontwikkeling van bedrijvigheid zoveel mogelijk plaatsvindt in aansluiting op grootschalige bedrijventerreinen. Hogeweg is gekenmerkt als grootschalig bedrijventerrein.
- De provincie geeft extra aandacht aan logistieke bedrijven en bij de ontwikkeling van bedrijventerreinen ligt de nadruk op grootschalige terreinen. Logistieke bedrijven mogen zich alleen vestigen op locaties die zijn aangesloten op het kwaliteitsnet goederenvervoer. Hulst is hier op aangesloten.
- Hulst blijkt een aantrekkelijke vestigingsplaats voor grootschalige logistieke bedrijven, vooral door de nabijheid van de haven van Antwerpen.
- Door het herbestemmen van Hogeweg V voor grootschalige logistiek vindt er meer differentiatie van het aanbod in Zeeuws-Vlaanderen plaats en vermindert het aanbod aan regionale/lokale terreinen waarvan al veel beschikbaar is.

3. PLANBESCHRIJVING

3.1 Inleiding

De aanleiding om het bedrijventerrein Hogeweg V te herzien is gelegen in het feit dat groot-schalige logistieke bedrijven interesse hebben getoond in deze locatie als gevolg van met name de ontwikkelingen bij de Haven van Antwerpen. Hogeweg V voorziet momenteel in een gemengd bedrijventerrein waar ambachtelijke en industriële bedrijven in de milieucategorie 3.1 tot 4.2. (met ontheffing) zijn toegestaan. Ruimtelijk gezien vraagt de specifieke aard van grootschalige logistieke bedrijvigheid 'slechts' om een heroverweging van met name de bouwmassa's, landschappelijke inpassing en een herijking van verkeersbewegingen.

De beoogde logistieke bedrijven hebben met name specifieke eisen ten aanzien van de afmetingen en hoogte van de bouwwerken en de inrichting van het (eigen)terrein. Deze bedrijven berekenen diepte, breedte en hoogte van de bouwwerken op een zo efficiënt mogelijke indeling waarbij rekening wordt gehouden met locaties van de laad- en losdocks, positie van stellages, toegankelijkheid vorkheftrucks en personeelsruimten. Daarnaast is het laad- en losruimte gedeelte op eigen terrein zoals, draaicirkels en parkeervoorziening veelal maatwerk. Zo werken op- en overslag bedrijven veelal niet 24/7, dit in tegenstelling tot Value Added Logistics bedrijven. De werkwijze van een bedrijf heeft een groot effect op de inrichting van het gebouw (daglichttoetreding in geval arbeid in de loodsen wordt verricht, maar denk ook aan sanitaire voorzieningen, personeelsruimtes zoals kantines en /of vergaderruimten en kantoorruimten). Bij op- en overslag is dat veel minder van belang. Beide soorten van bedrijvigheid vragen echter om hele grote gebouwen welke op een 'normaal' bedrijventerrein veelal niet geplaatst kunnen worden.

Zo ook het geval bij Hogeweg V. Een (eerste) ontwikkeling op het noordelijk deel zou inefficiënt zijn voor de ontwikkeling van het zuidelijk deel (met toepassing van wijzigingsbevoegdheid) en dus is uiteindelijk gekozen het gehele terrein, zie linker afbeelding (fig. 12) te herzien en te actualiseren. De beoogde positionering van de bedrijven, is op de rechter afbeelding (fig.13) getoond.



Fig. 12 , noordelijk deel Hogeweg V rood omkaderd



Fig. 13, beoogde positionering bedrijfskavels 1^e herziening

3.2 Functies

Hogeweg V, 1e herziening, neemt ten opzichte van de overige delen van het bedrijventerrein Hogeweg (I-IV) met de verbijzondering van de grootschalige logistieke bedrijvigheid, een bijzondere positie in. Deze bijzondere vorm van bedrijvigheid vraagt om een aanpassing van bouwvoorschriften, parkeernormen en landschappelijke inpassing. Het bestemmingsplan is bijzonder omdat de voorschriften expliciet zijn voor grootschalige logistieke bedrijvigheid en andere bedrijvigheid uitsluit. Het (bestaande) bedrijventerrein in het noord-oostelijk deel van het plangebied (ca. 3 ha.) kan nog behouden blijven, maar voor het overige deel is er geen ruimte voor bedrijven kleiner dan 20.000 m².

Wat betreft functies is het terrein eenvoudig van opzet; het betreft een bedrijventerrein met twee categorieën bedrijven; grootschalige logistieke bedrijven/ Value Added Logistics en Services en een deel (reguliere) kleinschalige bedrijvigheid.

Het merendeel (ca. 21 ha.) van het bedrijventerrein zal ingenomen worden door de grootschalige logistieke bedrijven. Deze bedrijven vragen langgerekte gebouwen met hoogtes die variëren van minimaal 12 m tot wel 20 m. Het transport vindt plaats over de weg in containers en/of aanhangwagens. En eventuele verdere verdeling zou per bestelbus verder kunnen i.v.m. leveren in dorpen, stedelijke centra etc. Voor het onderhavige terrein wordt uiteraard rekening gehouden met de benodigde verkeersruimte, draaicirkels en parkeervoorzieningen (op het eigen terrein). Binnen de bedrijvenbestemming is bovendien de aanleg van wegen mogelijk zodat flexibel ingespeeld kan worden op de ontsluiting van de bedrijven. Binnen het groot logistieke deel van het bedrijventerrein kunnen zich ca. 4 bedrijven vestigen gezien de minimale maat van 20.000 m² voor een bedrijfsgebouw en de benodigde buitenruimte die deze aard van bedrijvigheid met zich meebrengt.



Fig 14.: verbeelding Hogeweg V, 1^e herziening (bron; Dhondt)

3.3 Bebouwing

Bouwmogelijkheden

Binnen de bouwvlakken is gestreefd naar maximale flexibiliteit en optimaal, doch zorgvuldig ruimtegebruik. Er is geen maximum gesteld aan de oppervlakte van de bedrijfsbebouwing, echter wel een minimum in verband met de aard van de te vestigen bedrijven.

Uiteraard gelden hierbij de ruimtelijke- en functionele kwaliteitsrandvoorwaarden en veiligheidseisen. Zo moet rekening worden gehouden met uit oogpunt van onderhoud gewenste bebouwingsvrije stroken langs wegen en structurele groen- en watervoorzieningen alsook met brandveiligheidseisen en het waarborgen van voldoende ruimte voor de opvang op de bedrijfspercelen van de eigen parkeerbehoefte. Om reden van (brand)veiligheid wordt per bouwperceel uitgegaan van het aanhouden van een afstand van ten minste 5 meter tussen gebouwen c.q. bedrijven onderling en tussen gebouwen op hetzelfde bedrijfsperceel 1 meter. De afstand tot perceelsgrenzen is eveneens 5 meter.

Maximum bouwhoogte en dakvorm

Voor de bedrijfsgebouwen wordt vanwege een adequate landschappelijke inpassing en de beoogde beeldkwaliteit en identiteit van het terrein in beginsel uitgegaan van bebouwing met platte daken en een maximum bouwhoogte van respectievelijk 20 meter voor de grootschalige logistieke bedrijven en 12 meter voor de reguliere bedrijven (in de Noord-Zuidas).

Fig 15, globale verkaveling (bron Heijmans Vastgoed bv)



3.4 Infrastructuur

De ontsluiting van het bedrijventerrein Hogeweg V is vooralsnog globaal beschreven. Dit houdt verband met de maximale flexibiliteit in bouwmassa's. De mogelijkheid bestaat dat het deel met de bestemming Bedrijventerrein - 1, in één keer wordt uitgegeven. Binnen de bedrijvenbestemming (zowel Bedrijventerrein - 1 als Bedrijventerrein - 2) is het ook mogelijk ontsluitingswegen aan te leggen en is planologisch slechts de ontsluiting richting de Meridiaan bestemd als 'Verkeer'. Overige wegen voor autoverkeer in het plangebied sluiten hierop aan.

Deze ontsluitingsstructuur biedt flexibele ontwikkelingsmogelijkheden waarmee op het moment van daadwerkelijke planrealisering adequaat kan worden ingespeeld op de dan actuele marktbehoefte. Aanvullend op de twee hoofdontsluitingen die uitwijken op de Meridiaan wordt een calamiteitenontsluiting aan de oostzijde gerealiseerd die aansluit op de Australiëweg. Er is ruimte voor extra calamiteitenontsluitingen aan de westzijde van het plan richting de Polderstraat welke in overleg met de Veiligheidsregio nader ingevuld zullen worden. In de plansystematiek is hiervoor ruimte c.q. maximale flexibiliteit geboden. Deze ontsluitingen vervullen tevens een functie voor langzaam verkeer. De te realiseren wandel-/fietsroute in de zuidrand sluit aan op de oostelijke calamiteiten- annex langzaamverkeersverbinding met de Australiëweg.

Parkeren

Ieder bedrijf dient de eigen parkeerbehoefte (voor onder andere personeel, bezoekers en bedrijfswagens) volledig op het eigen perceel op te vangen. Hierbij wordt de landelijke CROW als richtlijn gehanteerd. Deze normen zijn in de planregels van het bestemmingsplan opgenomen. De grootschaligheid heeft als gevolg dat het parkeren met name op de 'kop' van de bedrijfsgebouwen zal plaatsvinden. In verband met representativiteit is het wenselijk het parkeren en opslag zoveel mogelijk aan het zicht te onttrekken. Vanwege laad- en losdocks en de benodigde draaicirkels voor de logistieke bedrijven is het gebruik van het voorterrein dermate intensief dat het niet voor de hand ligt om op het voorterrein parkeerplaatsen en/of opslag te realiseren.

3.5 Openbare ruimte

Groene randzones



De randzones van het bedrijventerrein worden ingevuld door stevige groenzones die in zuidelijke en westelijke richting een afschermende functie hebben. Ze worden ingevuld met hoog opgaand groen c.q. bomen, een aarden wal met onderbeplanting welke binnen de planregels beschermd worden. Hiermee wordt een bijdrage geleverd aan een adequate ruimtelijke inpassing van het bedrijventerrein. De eerder geplande bedrijfswoningen

komen met het voorliggende plan
vervallen.

Fig.16: bedrijventerrein Hoqewea V. 1^e herziening (bovenin)



Fig. 17 : Aanzicht Polderstraat, noord-westelijke richting



Fig.18 : Aanzicht Polderstraat ,



zuid-westelijke richting





Fig. 19 Aanzicht noord-oostelijke richting



4. UITGANGSPUNTEN EN RANDVOORWAARDEN

4.1. Inleiding Verkeersanalyse

In het vigerende bestemmingsplan Hogeweg V (vastgesteld op 23 september 2010) zijn de uitgangspunten van verkeer en vervoer beschreven. Deze zijn gebaseerd op de notitie m.e.r.-beoordeling bedrijventerrein Hogeweg IV, V en VI (2007) die voor de destijds beoogde uitbreiding van bedrijventerrein Hogeweg is opgesteld. In deze m.e.r.-beoordeling zijn uitgangspunten opgenomen ten aanzien van de nieuwe verkeersstromen die door Arcadis zijn doorgerekend. In deze berekening is voor het plangebied Hogeweg V uitgegaan van een bruto oppervlak van 30 hectare. Het (gehele) terrein is geclassificeerd als regionaal grootschalig gemengd bedrijventerrein.

4.1.1. Uitgangspunten

Nieuwe invulling Hogeweg V

In het op 23 september 2010 vastgestelde bestemmingsplan 'Hogeweg V' (de Nieuwe Uitleg) is de ontwikkeling van het gemengde bedrijventerrein in het plangebied juridisch-planologisch vastgelegd. Gelet op de gewijzigde invulling naar een logistiek bedrijventerrein met langs de noordostrand nog gemengde bedrijven is een wijziging van het bestemmingsplan noodzakelijk gelet op:

- de maximale bouwhoogte (nu 10 meter, na ontheffing maximaal 12 meter);
- het effectueren van de wijzigingsbevoegdheid (artikel 12 vigerend bestemmingsplan) om ook op deze gronden de bestemming 'Bedrijventerrein' mogelijk te maken waarbij ook hier de maximale bouwhoogte onvoldoende is;
- het mogelijk maken van de vestiging van logistieke bedrijven met een maximale bouw hoogte van 20 meter in afwijking van een gemengd bedrijventerrein. Hierbij wordt een klein deel van de oorspronkelijke bestemming voor gemengde bedrijven gehandhaafd (de Noord-zuidas).

Huidige verkeersgegevens

De wegen N258 en N290 rond Hulst maken onderdeel uit van het Kwaliteitsnet Goederenvervoer Weg (bron: Omgevingsplan Zeeland 2012 – 2018, herziene versie 2016, pagina 114).

Van de provincie Zeeland zijn de gegevens ontvangen van de permanente tellussen op de N258 en N290. De telgegevens hebben betrekking op de periode van januari 2015 t/m december 2016. In maand mei van 2015 is de Sluiskiltunnel in de N62 geopend waardoor ook het verkeerbeeld op de N258 en N290 is veranderd. Het teljaar 2016 is daarmee het volledige teljaar na openstelling van de Sluiskiltunnel en geeft daarmee ook het thans representatieve beeld op de N258 en N290.

De etmaalintensiteiten op de wegvakken gelegen tussen de tellussen zijn bepaald door interpolatie. De daarbij gehanteerde interpolatiewijze is gelijk aan die van de verkeersstromenkaart 2015 van de provincie Zeeland.

Aanvullend op de verkeersgegevens van de provinciale wegen zijn op de uitgaande wegen van het bedrijventerrein Hogeweg in week 11 van 2017 verkeerstellingen uitgevoerd door IGS. In de periode van maandag 13 maart tot en met zondag 19 maart zijn op de in- en uitgaande wegen van het bedrijventerrein Hogeweg tellussen gelegd.

Aan de hand van de tellingen van de provincie Zeeland en IGS zijn de verkeersaantallen voor de etmaalperioden dag (07:00 - 19:00), avond (19:00 - 23:00) en nacht (23:00 - 07:00) ontleend en is de verdeling voor lichte motorvoertuigen (Lv), middelzware motorvoertuigen (Mv) en zware motorvoertuigen (Zv) binnen deze etmaalperioden ontleend. Deze verdelingen zijn bepaald voor de werkdaggemiddelden (maandag - vrijdag).

Werkdagetmaal - Weekdagetmaal

Bij het bepalen van de verkeersbelasting wordt onderscheid gemaakt in het verkeersaanbod op de werkdagen van maandag tot en met vrijdag en op de weekdagen van maandag tot en met zondag.

In overleg met de provincie Zeeland zijn deze aantallen voor de N258 en N290 bepaald op basis van de telcijfers van het jaar 2016. In het weekend op zaterdag en zondag rijden er ten opzichte van de werkdagen doorgaans minder vrachtauto's en wordt er 's nachts minder met auto's gereden. Dit heeft invloed op de etmaal- en voertuigverdeling van de weekdagen. In dit onderzoek wordt voor de N258 en N290 voor zowel de werkdagen als voor de weekdagen uitgegaan van de etmaal- en voertuigverdeling van de werkdagen (worst-case scenario). Voor de verkeersgeneratie op het bedrijventerrein zijn de werk- en werkdaggemiddelden met bijbehorende etmaal- en voertuigverdelingen bepaald op basis van de telcijfers van maandag 13 maart tot en met zondag 19 maart 2017.

Toekomstige verkeersverwachtingen

Voor de te verwachten ontwikkeling van het verkeer is gebruikt gemaakt van strategische verkeersmodellen. De strategische verkeersmodellen Nederlands Regionaal Model (NRM) en Landelijk Model Systeem (LMS) van Rijkswaterstaat worden gebruikt voor het opstellen van prognoses van mobiliteitsontwikkelingen, van de belastingen van het hoofdwegennet en het spoornetwerk. Op basis van deze prognoses worden de effecten van beleidsmaatregelen voorspeld en worden effecten op de leefomgeving berekend. Het NRM bestaat uit 4 regionale modellen: NRM Noord, NRM Oost, NRM West en NRM Zuid en 1 LMS. De modellen zijn onderling consistent doordat ze op dezelfde actuele uitgangspunten, basisgegevens en software zijn gebaseerd. De basis voor prognoses gemaakt met het model zijn de landelijke Welvaart en Leefomgevingsscenario's (WLO-scenario's) van de planbureaus.

De provincie Zeeland adviseert om, met het oog op de historische ontwikkelingen van Zeeuws-Vlaanderen als geheel, rekening te houden met een jaarlijkse autonome groei van 1 à 1,5%. Dit groeipercentage is daarmee exclusief regionale ontwikkelingen zoals de ontwikkelingen op het bedrijventerrein Hogeweg V. In dit onderzoek wordt voor de toekomstige verkeersverwachting op de N258 en N290 nabij Hulst rekening gehouden met een jaarlijkse autonome groei van gemiddeld 1,3%.

De toekomstige verkeersverwachting voor het bedrijventerrein Hogeweg V houdt verband met de verkeersgeneratie die van de betreffende bedrijfstypen mag worden verwacht en die op grond van het bestemmingsplan worden toegestaan. Daarbij zijn thans drie situaties te onderscheiden, te weten:

- a. Aanwezige situatie, waarbij de op dit moment beschikbare bedrijfsgronden nog niet volledig zijn uitgegeven (deze situatie komt overeen met de telcijfers van maandag 13 maart tot en met zondag 19 maart 2017);

- b. Volledig uitgegeven bedrijfsgronden op het Bedrijventerrein Hogeweg V op grond van het vigerende bestemmingsplan;
- c. Volledig uitgegeven bedrijfsgronden op het Bedrijventerrein Hogeweg V op grond van het toekomstige bestemmingsplan.

Doel verkeersanalyse Hogeweg V

Als gevolg van de voorgenomen transformatie van het bedrijventerrein Hogeweg V naar een voor het grootste deel logistiek bedrijventerrein (een klein deel blijft bestemd voor gemengde bedrijvigheid – de Noord-zuidas) wijzigen de verkeersuitgangspunten. De verkeersgeneratie van deze transformatie kan zowel voor de verkeersafwikkeling, het geluid, de verkeersveiligheid en de wegcapaciteit gevolgen hebben. Het doel van de verkeersanalyse is het verkrijgen van een onderbouwing van de gevolgen die de verkeersgeneratie bij transformatie van het bedrijventerrein Hogeweg V met zich meebrengt.

Leeswijzer

De verkeersanalyse is vanwege de diverse tabellen en toelichting hierop, integraal opgenomen. In deze verkeersanalyse worden vervolgens een aantal scenario's beschreven:

- A. Aanwezige situatie: dit is het verkeersbeeld van het volledige teljaar 2016.
- B. Huidige plansituatie 2027: dit is de toekomstige groei van het verkeer waarbij voor het gebied Hogeweg V wordt uitgegaan van een invulling met 30 ha bruto gemengd bedrijventerrein (de huidige bestemming).
- C. Toekomstige plansituatie 2027: dit is de beschrijving van het verkeer dat (extra) gaat rijden als gevolg van de transformatie naar een grotendeels logistiek bedrijventerrein met een bruto-oppervlakte van ca. 26,25 ha en 3,75 ha bruto gemengd bedrijventerrein.
- D. Vervolgens is de toedeling op de provinciale wegen van het totale verkeer toegelicht die door de nieuwe invulling van Hogeweg V ontstaat.
- E. Daarna wordt ingegaan op de belasting van het wegennet in de huidige-, autonome- en de plansituatie.

Vervolgens wordt de verkeersveiligheid toegelicht in de omgeving en op het terrein Hogeweg V zelf, waarbij mede het ongevalenbeeld wordt beschreven op de provinciale wegen N258 en N290. Tevens wordt ingegaan op de wachttijd voor overstekende voetgangers. Ten slotte wordt in het kader van de verkeersveiligheid ingegaan op de weginrichtingseisen voor de wegen en wordt de rijcurvetoets toegelicht. De effecten van de gewijzigde verkeerssituatie op het geluid veroorzaakt voor het extra wegverkeer dat door ontwikkeling van Hogeweg V gaat rijden wordt in een aparte notitie toegelicht dat bij het onderdeel 'Geluid' wordt toegelicht. De rapportage is in zijn geheel in de bijlage van dit bestemmingsplan opgenomen. Voor de onderliggende analyses welke in deze paragraaf zijn benoemd, wordt verwezen naar het bijgevoegde rapport zelf. Tot slot wordt kort ingegaan op het parkeren.



Fig. 21: Ligging bedrijventerrein Hogeweg V Hulst (bron: www.globespotter.nl)

4.1.2. Verkeersanalyse aanwezige situatie (A)

Vertrekpunt voor deze analyse vormen de telgegevens van de provincie Zeeland van januari 2015 t/m december 2016. Hiervoor is van de provincie Zeeland informatie uit het Wegen informatiesysteem ontvangen. Ook zijn de verkeersstromenkaarten over het jaar 2015 gebruikt (zie figuur 22 en figuur 23 en tabel 1).



Figuur 22: Van toepassing zijnde wegvakindeling N258 gemiddelde werkdag 2015, en N290, bron: provincie zeeland



Figuur 23: Verkeersstromenkaart, gemiddelde werkdag 2015

In figuur 22 is de nummering van de wegvakken weergegeven. Deze nummering komt in de tabellen in deze verkeersanalyse terug met daarbij de geografische straatnamen. De nummering is als volgt:

1. N258 tussen de N290 en de Australiëweg;
2. N258 tussen de Polderstraat en de Plattendijk;
3. N290 tussen de N690 en Oceanië;

4. N290 tussen Oceanië en de N258;
5. N290 tussen N690 en Molenstraat;
6. N290 tussen de Oude Zoutdijk en de N258

De Verkeersstromenkaart 2015 geeft de etmaalintensiteiten weer voor de gemiddelde werkdagen in het jaar 2015. De verkeersintensiteiten op de wegvakken gelegen tussen de vaste telpunten, zijn door de provincie Zeeland bepaald op basis van interpolatie. Omdat uitgegaan moet worden van de telgegevens van het jaar 2016 (na openstelling van de Sluiskiltunnel), is op advies van de provincie Zeeland de verkeersintensiteiten op de wegvakken tussen de vaste telpunten opnieuw bepaald overeenkomstig de interpolatiemethode van de Verkeersstromenkaart 2015. In onderstaande tabel 1 wordt de interpolatie van de etmaalintensiteiten voor de gemiddelde werk- en weekdagen weergegeven:

	2015	2016			
	Werkdag	Toename	Werkdag	Weekdag	%Weekdag
N258					
Telpunt: eerste verkorting - derde verkorting	6699	9,67%	7347	6758	91,98%
Derde verkorting - Absdale	6700		7348	6759	
Wegvak 1: Australiëweg - N290	9500		10419	9584	
Wegvak 2: Absdale - Australiëweg	8200		8993	8272	
N290					
Wegvak 3: N690 - Oceanië	8700		8819	9065	
Wegvak 4: N258 - N690	8700		8819	9065	
Wegvak 5: N690 - Molenstraat	11500		11658	11983	
Wegvak 6: Oude Zoutdijk - Molenstraat	8500		8617	8857	
Telpunt: Bebouwde kom Kapellebrug	10861	1,37%	11341	11657	102,79%

Tabel 1: Interpolatie etmaalintensiteiten op de N258 en N290 voor het jaar 2016

Aan de hand van de tellingen van de provincie Zeeland zijn de verkeersaantallen voor de etmaalperioden dag (07:00 - 19:00), avond (19:00 - 23:00) en nacht (23:00 - 07:00) ontleend en is de verdeling voor lichte motorvoertuigen (Lv), middelzware motorvoertuigen (Mv) en zware motorvoertuigen (Zv) binnen deze etmaalperioden ontleend. Met Lv worden personenauto's en bestelbussen bedoeld (lichte voertuigen), met Mv worden bussen en lichte- of kleine vrachtauto's bedoeld (middelzware voertuigen), met Zv worden zware vrachtauto's bedoeld (zware voertuigen).

Deze verdelingen zijn bepaald voor de werkdaggemiddelden (maandag - vrijdag). In onderstaande tabel 2 wordt een samenvatting gegeven van de samenstelling van het wegverkeer op de N258 en N290 uitgedrukt in procenten. Door de etmaalintensiteiten van de wegvakken gelegen tussen de telpunten met deze percentages te vermenigvuldigen, kunnen het aantal verkeerbewegingen op deze wegvakken worden gevonden.

Samenstelling	N258				N290			
	% etm	Lv	Mv	Zv	% etm	Lv	Mv	Zv
Dagperiode:	82,2%	85,9%	7,4%	6,8%	80,2%	88,7%	5,4%	6,0%
Avondperiode:	10,2%	92,4%	3,7%	3,9%	11,7%	93,8%	2,9%	3,3%
Nachtperiode:	7,6%	81,1%	7,2%	11,7%	8,1%	79,3%	7,3%	13,4%

Tabel 2: Samenstelling van het verkeer op de N258 en N290, werkdaggemiddelden

In onderstaande tabel 3 wordt een samenvatting gegeven van de verkeersaantallen op de wegvakken zoals weergegeven in figuur 2 waarbij de verkeersaantallen voor het jaar 2016 volgens tabel 2 zijn verdeeld over de dag-, avond- en nachtperiode.

Verkeerscijfers 2016 (huidige situatie)	Dag				Avond				Nacht				Werkdag/etmaal			
	auto	licht vracht- verkeer	zwaar vracht- verkeer	Totaal	auto	licht vracht- verkeer	zwaar vracht- verkeer	Totaal	auto	licht vracht- verkeer	zwaar vracht- verkeer	Totaal	auto	licht vracht- verkeer	zwaar vracht- verkeer	Totaal
1/N258 (o)	7356	630	579	8564	987	40	41	1068	638	57	92	787	8981	726	712	10419
2/N258 (w)	6349	543	499	7392	852	34	35	922	551	49	80	679	7752	627	614	8993
3/N290 (m)	6272	380	423	7075	968	30	34	1031	565	52	96	713	7805	461	553	8819
4/N290 (m)	6272	380	423	7075	968	30	34	1031	565	52	96	713	7805	461	553	8819
5/N290 (z)	8291	502	559	9353	1279	39	45	1364	747	69	126	942	10317	610	731	11658
6/N290 (n)	6129	371	413	6913	946	29	33	1008	552	51	83	686	7626	451	540	8617

Tabel 3: Aantal voertuigbewegingen voor de genummerde wegvakken (zie figuur 2), gemiddelde werkdag 2016, bron: provincie Zeeland.

Verkeersbeeld op basis van de tellingen op het bedrijventerrein Hogeweg in maart 2017)

Om de verkeersanalyse op basis van de gegevens van de provincie Zeeland als vermeld in paragraaf 2.1 en de verwachtingen ten aanzien van de toekomstige verkeersbewegingen te toetsen zijn in week 11 van 2017 verkeerstellingen uitgevoerd ter hoogte van het bedrijventerrein Hogeweg. In de periode van maandag 13 maart tot en met zondag 19 maart zijn op de in- en uitgaande wegen van het bedrijventerrein Hogeweg tellussen gelegd. Uit de tellingen blijkt het volgende.

Het thans aanwezige bedrijventerrein heeft drie ontsluitingswegen, te weten de Australiëweg die ontsluit op de N258, de Hogeweg die ontsluit op de Tragel en Clingedijk en de Oceanië die ontsluit op de N290. Omdat de Hogeweg ontsluit op een woonwijk is deze (formeel) gesloten voor vrachtverkeer. De verkeerstellingen geven een beeld van het verkeer over de werkdagen alsmede over de weekenddagen in een representatieve week van het jaar. De telgegevens zijn in de rapportage van Antea verwerkt in de tabellen 4 t/m 11. Hier wordt kortheidshalve naar verwezen. Uit deze gegevens blijkt echter dat de werkdaggemiddelden alle hoger zijn dan de weekdaggemiddelden. Uitgaande van de etmaaltotalen van de tabellen 10 en 11 met 6908 en 5874 mvt/etmaal blijkt het weekdaggemiddelde 85% van het werkdaggemiddelde te bedragen. De ontsluitingen ter plaatse van de Australiëweg en Oceanië verwerken de grootste verkeersaantallen. Op werkdagen nemen de ontsluitingen ter plaatse van de Australiëweg, Hogeweg en Oceanië respectievelijk 2721 (39,4 %), 1602 (23 %) en 2585 (37,4 %) mvt/etmaal voor hun rekening.

Conclusie aanwezige verkeerssituatie

In de periode van maandag 13 maart tot en met zondag 19 maart 2017 zijn op de drie in- en uitgaande wegen van het bedrijventerrein Hogeweg tellussen gelegd. Op dit moment zijn de fasen Hogeweg I t/m IV en een deel van Hogeweg V ontwikkeld. Deze gedeelten beslaan circa 61 ha aan bedrijventerrein waarvan thans circa 75 % door bedrijven wordt gebruikt. De aanwezige bedrijven kunnen als gemengde bedrijven worden getypeerd. Op dit moment genereert het aanwezige bedrijventerrein op een gemiddelde werkdag 6.908 mvt/etmaal en op een gemiddelde werkdag genereert deze 5.874 mvt/etmaal. De verkeerstellingen van het huidige ontwikkelde bedrijventerrein Hogeweg is vergeleken met de CROW norm 317. Door deze vergelijking wordt geijkt of de CROW norm 317 representatief kan zijn voor de verkeersanalyse Hogeweg V.

4.1.3. Huidige plansituatie 2027 - (autonome groei) (B)

Het verkeersaanbod neemt als gevolg van ruimtelijke en demografische ontwikkelingen in de regio en daarbuiten, jaarlijks toe. Deze ontwikkeling wordt de 'autonome groei van het verkeer' genoemd. De provincie Zeeland adviseert om rekening te houden met een jaarlijkse autonome groei van 1 à 1,5%. Dit percentage is ontleend aan de historische ontwikkelingen van het afgelopen decennia in Zeeuws-Vlaanderen als geheel. Dit groeipercentage is daar-

mee exclusief regionale ontwikkelingen zoals de ontwikkelingen op het bedrijventerrein Hogeweg V. In dit onderzoek wordt voor de toekomstige verkeersverwachting op de N258 en N290 nabij Hulst rekening gehouden met een jaarlijkse autonome groei van gemiddeld 1,3%. De groeiprognozes voor de diverse wegvakken zijn overgenomen uit het Nederlands Regionaal Model (NRM) van Rijkswaterstaat. In dit NRM zijn alle toekomstige ontwikkelingen meegenomen. In het NRM zit ook de ontwikkeling van het terrein Hogeweg V op basis van de huidige bestemming: 30 ha bruto gemengd bedrijventerrein. Ook ontwikkelingen naast het bedrijventerrein Hogeweg (als geheel) zitten in dit model.

Aan de hand van de hoge groei uit het Nederlands Regionaal Model is op basis van de groeipercenages in tabel 14 de maximale groei per jaar bepaald op 1,30 % voor alle wegvakken. Met dit percentage zijn de toekomstige verkeerscijfers doorgerekend.

nr		Tussen	Tussen	%Groeï 10 jaar (NRM2010->2030 Hoog)
1	N258 (o)	N290	Australiëweg	1,26%
2	N258 (w)	Polderstraat	Plattendijk	1,25%
3	N290 (m)	N690	Oceanië	1,28%
4	N290 (m)	Oceanië	N258	1,28%
5	N290 (z)	N690	Molenstraat	0,87%
6	N290 (n)	Oude Zoutdijk	N258	0,93%

Tabel 14: Groeiprognozes uit Nederlands Regionaal Model (NRM) 2010-2030, bron: Rijkswaterstaat

Conclusie: huidige plansituatie 2027 (doorrekening autonome groei)

De verkeerscijfers van het jaar 2015 van de provincie Zeeland zijn doorgerekend met een jaarlijkse toename van 1,3% naar het planjaar 2027. Gelet op de verwachte vaststelling van het bestemmingsplan in 2017 is dit jaar het door te berekenen jaar, 10 jaar na vaststelling van het plan. Op basis van de autonome groei (hoge groeiscenario) is in het planjaar 2027 het verkeersbeeld hiermee als volgt:

	Dag				Avond				Nacht				Werkdagemaal			
	auto	licht vracht-verkeer	zwaar vracht-verkeer	Totaal	auto	licht vracht-verkeer	zwaar vracht-verkeer	Totaal	auto	licht vracht-verkeer	zwaar vracht-verkeer	Totaal	auto	licht vracht-verkeer	zwaar vracht-verkeer	Totaal
1 N258 (o)	8479	726	667	9872	1188	46	47	1231	736	85	106	907	10552	837	821	12010
2 N258 (w)	7318	626	576	8520	982	40	41	1062	635	56	92	783	8935	722	708	10366
3 N290 (m)	7230	438	488	8155	1115	34	39	1189	651	60	110	821	8996	532	538	10165
4 N290 (m)	7230	438	488	8155	1115	34	39	1189	651	60	110	821	8996	532	538	10165
5 N290 (z)	9557	576	645	10780	1475	45	52	1572	861	79	146	1086	11892	703	843	13438
6 N290 (n)	7064	438	477	7988	1090	33	39	1162	636	59	108	803	8790	520	623	9933

Tabel 15: Aantal voertuigbewegingen voor genummerde wegvakken (zie figuur 2), gemiddelde werkdag 2027, exclusief ontwikkelingen op bedrijventerrein Hogeweg V

	Dag				Avond				Nacht				Werkdagemaal			
	auto	licht vracht-verkeer	zwaar vracht-verkeer	Totaal	auto	licht vracht-verkeer	zwaar vracht-verkeer	Totaal	auto	licht vracht-verkeer	zwaar vracht-verkeer	Totaal	auto	licht vracht-verkeer	zwaar vracht-verkeer	Totaal
1 N258 (o)	7800	668	614	9081	1047	42	44	1132	677	60	98	835	9523	770	755	11048
2 N258 (w)	6731	576	529	7837	903	36	38	977	586	52	84	720	8219	664	651	9535
3 N290 (m)	7431	450	501	8383	1147	35	41	1222	669	62	113	844	9247	547	555	10449
4 N290 (m)	7431	450	501	8383	1147	35	41	1222	669	62	113	844	9247	547	555	10449
5 N290 (z)	9824	595	663	11081	1516	46	54	1616	885	82	150	1116	12224	722	866	13813
6 N290 (n)	7261	439	490	8191	1120	34	40	1194	654	60	111	825	9035	534	640	10210

Tabel 16: Aantal voertuigbewegingen voor genummerde wegvakken (zie figuur 2), gemiddelde werkdag 2027, exclusief ontwikkelingen op bedrijventerrein Hogeweg V

4.1.4. Toekomstige plansituatie 2027 (C)

Op basis van de kerncijfers van het CROW publicatie 317 is een berekening gemaakt van de verwachte verkeersgeneratie van het bedrijventerrein Hogeweg V. Hierbij zijn twee situaties onderscheiden, te weten:

- 30 ha aan bruto oppervlak aan gemengd bedrijventerrein conform de huidige bestemmingsplansituatie / uitgevoerde onderzoeken;
- 3,75 ha aan bruto oppervlak aan te handhaven gemengd bedrijventerrein aan de noordoostzijde + 26,25 ha aan bruto oppervlak aan distributierrein conform de toekomstige situatie die in het nieuwe bestemmingsplan wordt vastgelegd.

Type werkmilieu	aantallen/etm/ha		Lv	Mv	Zv
	weekdag	werkdag			
I Gemengd terrein	161	214	79,50%	8,40%	12,09%
II Hoogwaardig bedrijvenpark	212	282	82,08%	8,60%	9,32%
III Distributierrein	173	230	78,03%	5,71%	16,25%
IV Zwaar industrieterrein	75	100	78,67%	7,89%	13,44%
V Zeehaventerrein	31	41	74,19%	8,00%	17,81%

Tabel 17: Kerncijfers CROW publicatie 317

De kerncijfers geven geen verdeling voor de voertuigcategorieën in de te onderscheiden etmaalperioden. Voor het verkrijgen van die verdeling is in dit onderzoek aangesloten bij de telcijfers van het thans aanwezige bedrijventerrein Hogeweg zoals beschreven in hoofdstuk 4.1.2. Onderstaande tabel 18 toont de gehanteerde verdelingen voor de typen 'gemengd terrein' en 'distributierrein':

Samenstelling	Gemengd terrein				Distributierrein			
	% etm	Lv	Mv	Zv	% etm	Lv	Mv	Zv
Dagperiode:	88,0%	81,6%	9,1%	9,3%	77,5%	80,1%	6,2%	13,8%
Avondperiode:	6,5%	85,6%	5,2%	9,1%	13,6%	84,1%	3,6%	12,4%
Nachtperiode:	5,5%	71,3%	10,9%	17,8%	8,9%	70,0%	7,4%	22,6%
Totalen:	100,0%	79,5%	8,4%	12,1%	100,0%	78,0%	5,7%	16,3%

Tabel 18: Gehanteerde verdelingen voertuigcategorieën op basis van werkdaggemiddelden

Huidige plansituatie

De huidige plansituatie voorziet in 30 ha aan bruto gemengd bedrijventerrein. Volgens de CROW 317 is het netto oppervlak 77% van het bruto oppervlak. De verkeersgeneratie is nu als volgt te berekenen:

Kerncijfers CROW 317				
Type werkmilieu:		Gemengd terrein		
Bruto oppervlak (ha):		30		
Netto oppervlak = bruto * 0,77:		23,10		
Aantallen/etm	Werkdag	Weekdag		
Per netto ha:	214	161		
Per 23,1 ha:	4946	3719		
Samenstelling	% uur	Lv	Mv	Zv
Dagperiode:	88,0%	81,6%	9,1%	9,3%
Avondperiode:	6,5%	85,6%	5,2%	9,1%
Nachtperiode:	5,5%	71,3%	10,9%	17,8%
Totalen:	100,0%	79,5%	8,4%	12,1%
Aantallen werkdag	etm	Lv	Mv	Zv
Dagperiode:	4353	3552	394	407
Avondperiode:	322	275	17	29
Nachtperiode:	272	194	30	48
Aantallen weekdag	etm	Lv	Mv	Zv
Dagperiode:	3273	2671	296	306
Avondperiode:	242	207	13	22
Nachtperiode:	205	146	22	36

Toekomstige plansituatie (nieuwe invulling)

De toekomstige plansituatie voorziet in 3,75 ha aan bruto gemengd bedrijventerrein en 26,25 ha aan distributieterrein. De verkeersgeneratie is nu als volgt te berekenen:

Kencijfers CROW 317					Kencijfers CROW 317					Totalen gemengd terrein + Distributieterrein				
Type werkmilieu:	Gemengd terrein				Type werkmilieu:	Distributieterrein								
Bruto oppervlak (ha):	3,75				Bruto oppervlak (ha):	26,25								
Netto oppervlak = bruto * 0,77:	2,89				Netto oppervlak = bruto * 0,77:	20,21								
Aantallen/etm	Werkdag	Weekdag			Aantallen/etm	Werkdag	Weekdag							
Per netto ha:	214	161			Per netto ha:	230	173							
Per 2,8875 ha:	618	465			Per 20,2125 ha:	4651	3497							
Aantallen werkdag	etm	Lv	Mv	Zv	Aantallen werkdag	etm	Lv	Mv	Zv	Aantallen werkdag	etm	Lv	Mv	Zv
Dagperiode:	544	444	49	51	Dagperiode:	3605	2888	222	496	Dagperiode:	4149	3332	271	547
Avondperiode:	40	34	2	4	Avondperiode:	632	532	22	78	Avondperiode:	673	566	25	82
Nachtperiode:	34	24	4	6	Nachtperiode:	413	289	31	93	Nachtperiode:	447	313	34	99
Totalen:	618	503	55	61	Totalen:	4651	3708	275	668	Totalen:	5269	4211	330	728
Aantallen weekdag	etm	Lv	Mv	Zv	Aantallen weekdag	etm	Lv	Mv	Zv	Aantallen weekdag	etm	Lv	Mv	Zv
Dagperiode:	409	334	37	38	Dagperiode:	2711	2171	167	373	Dagperiode:	3120	2505	204	411
Avondperiode:	30	26	2	3	Avondperiode:	476	400	17	59	Avondperiode:	506	426	18	62
Nachtperiode:	26	18	3	5	Nachtperiode:	311	217	23	70	Nachtperiode:	336	235	26	75
Totalen:	465	378	41	46	Totalen:	3497	2788	207	502	Totalen:	3962	3166	248	547

Conclusie verkeersgeneratie Toekomstige plansituatie 2027

Op etmaalbasis is te zien dat zowel op werkdagen als op weekdagen het aandeel autoverkeer (Lv) en zwaar vrachtverkeer (Zv) toeneemt en het aandeel licht vrachtverkeer (Mv) daalt. Op werkdagen neemt het zwaar vrachtverkeer toe met 244 bewegingen, het licht vrachtverkeer neemt af met 111 verkeersbewegingen en het autoverkeer neemt toe met 190 bewegingen per etmaal. Op weekdagen neemt het zwaar vrachtverkeer toe met 183 bewegingen, het licht vrachtverkeer neemt af met 83 verkeersbewegingen en het autoverkeer neemt toe met 143 bewegingen per etmaal. Per saldo zal per etmaal het bedrijventerrein op werkdagen circa 323 extra verkeersbewegingen genereren ten opzichte van de huidige plansituatie en op weekdagen circa 243 extra verkeersbewegingen. Voor de nadere onderbouwing van deze gegevens wordt verwezen naar tabel 21 van het onderzoeksrapport zelf dat als bijlage geheel bij dit bestemmingsplan is opgenomen.

4.1.5. Verkeerstoedeling (D)

Oriëntatie Hogeweg V

Het nieuwe Bedrijventerrein Hogeweg V is in hoofdzaak georiënteerd op de nabijgelegen havengebieden en tevens direct op afzetmarkten in de Benelux en het Noordelijke (dichtstbevolkte) deel van Frankrijk. De supply chains van geïnteresseerde bedrijven kunnen lopen via de havens van Antwerpen, Vlissingen, Terneuzen, Gent, Zeebrugge en Rotterdam, via de weg en via de regionale luchthavens in de omgeving. Ook belangrijke afzetmarkten in de Benelux en het Noordelijke deel van Frankrijk zijn via de weg ontsloten.



Fig. 24 Verdeling verkeer van en naar Hogeweg V, 1^e herz. In drie hoofdrichtingen.

Op basis van de te verwachten verkeersrelaties van de nieuwe bedrijven op Hogeweg V met de (directe) omgeving waaronder de havengebieden en afzetmarkten zal het verkeer zich als volgt verdelen over de verschillende rijrichtingen: 65% in zuidelijke richting, 30% in westelijke richting en 5 % in noordelijke richting. Zie figuur 24.

In tabel 22 wordt een samenvatting van de verkeerstroom-toedelingen gegeven waarbij de Australiëweg en Oceanië de voor verkeer toevoerende wegen zijn. De Hogeweg die aansluit op de Tragel en bijbehorende woonwijk is (formeel) gesloten voor vrachtverkeer.

		Huidige toedeling vanuit			Nieuwe toedeling vanuit		
		Australiëw	Oceanië	Σ1	Australiëw	Oceanië	Σ2
1	N258 (o)	45,0%	0,0%	45,0%	2,5%	0,0%	2,5%
2	N258 (w)	5,0%	0,0%	5,0%	30,0%	0,0%	30,0%
3	N290 (m)	0,0%	50,0%	50,0%	0,0%	65,0%	65,0%
4	N290 (m)	0,0%	0,0%	0,0%	2,5%	0,0%	2,5%
5	N290 (z)	0,0%	50,0%	50,0%	0,0%	65,0%	65,0%
6	N290 (n)	45,0%	0,0%	45,0%	2,5%	2,5%	5,0%
Totalen:		50,0%	50,0%	100,0%	32,5%	67,5%	100,0%

Tabel 22: Toedeling verkeersgeneratie aan omliggende wegen

Het verkeer dat van en naar het terrein van Hogeweg V rijdt volgt de verdeling in procenten van figuur 24 (rechterkolommen). De 65% in zuidelijke richting naar de haven van Antwerpen (N290 z) en de 30% richting Terneuzen (N258 w) zijn de belangrijkste richtingen. Over de N258 o (2,5%) en N290 m (2,5%) rijdt het verkeer in noordelijke richting over de N 290 n (5%).

In de tabellen 23 en 24 is per wegvak de gewijzigde verkeersdruk inzichtelijk gemaakt. Het betreft hier de wijziging van de verkeersstromen als gevolg van de nieuwe invulling van Hogeweg V ten opzichte van het gemengde bedrijventerrein met 30 ha bruto. Tabel 23 geeft daarbij de wijzigingen op de werkdagen en tabel 24 de wijzigingen op de weekdagen.

		Dag				Avond				Nacht				Werkdagenmaal			
		auto	licht vracht-verkeer	zwaar vracht-verkeer	Totaal	auto	licht vracht-verkeer	zwaar vracht-verkeer	Totaal	auto	licht vracht-verkeer	zwaar vracht-verkeer	Totaal	auto	licht vracht-verkeer	zwaar vracht-verkeer	Totaal
1	N258 (o)	1515	-171	-169	-1855	-110	-7	-11	-128	-79	-13	-19	-111	1704	-190	-200	-2094
2	N258 (w)	822	62	144	1027	156	7	23	186	84	9	27	120	1062	77	194	1333
3	N290 (m)	390	-21	152	521	230	8	39	276	107	7	40	155	726	-6	231	952
4	N290 (m)	83	7	14	104	14	3	2	17	8	3	2	13	105	8	18	132
5	N290 (z)	390	-21	152	521	230	8	39	276	107	7	40	155	726	-6	231	952
6	N290 (n)	1432	-164	-156	-1751	-96	-6	-9	-111	-72	-12	-17	-100	-1596	-182	-182	-1962

Tabel 23: Toedeling van de extra verkeersgeneratie op werkdagen (tabel 20) van de nieuwe invulling van het bedrijventerrein Hogeweg V op het omliggende wegennet.

In tabel 23 is zichtbaar dat op werkdagen het verkeer op de N258 richting het westen met 1333 voertuigen en op de N290 richting het zuiden met 952 voertuigen zal toenemen. Op de N290 richting het noorden zal het verkeer met 1962 voertuigen afnemen. Deze verschillen zijn verdeeld over de volledige dag. Een visualisatie van de toename is weergegeven in onderstaande figuur.

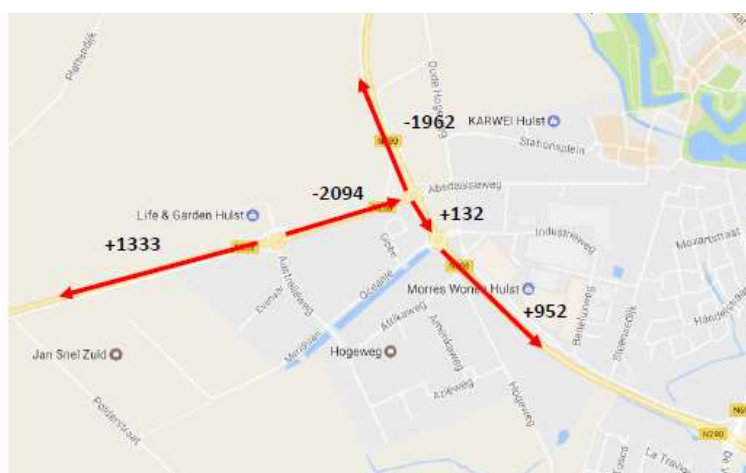


Fig. 25: Visualisatie van de toedeling van de extra verkeersgeneratie op werkdagen, motorvoertuigen per etmaal.

		Dag				Avond				Nacht				Weekdagenmaal			
		auto	licht vracht-verkeer	zwaar vracht-verkeer	Totaal	auto	licht vracht-verkeer	zwaar vracht-verkeer	Totaal	auto	licht vracht-verkeer	zwaar vracht-verkeer	Totaal	auto	licht vracht-verkeer	zwaar vracht-verkeer	Totaal
1	N258 (o)	-1139	-128	-127	-1395	-83	-5	-8	-96	-60	-9	-15	-84	-1281	-143	-150	-1575
2	N258 (w)	618	46	108	772	117	5	17	140	63	7	21	91	799	58	146	1003
3	N290 (m)	293	-16	114	391	173	6	29	208	80	6	30	116	546	-4	174	716
4	N290 (m)	63	5	10	78	11	0	2	13	6	1	2	9	79	6	14	99
5	N290 (z)	293	-16	114	391	173	6	29	208	80	6	30	116	546	-4	174	716
6	N290 (n)	-1077	-123	-117	-1317	-72	-5	-7	-83	-54	-9	-13	-75	-1202	-137	-137	-1476

Tabel 24: Toedeling van de extra verkeersgeneratie op weekdagen (tabel 20) van de nieuwe invulling van het bedrijventerrein Hogeweg V op het omliggende wegennet.

In tabel 24 is zichtbaar dat op weekdagen het verkeer op de N258 richting het westen met 1003 voertuigen en op de N290 richting het zuiden met 716 voertuigen zal toenemen. Op de N290 richting het noorden zal het verkeer met 1476 voertuigen afnemen. Deze verschillen zijn verdeeld over de volledige dag.

Een visualisatie van de toename is weergegeven in figuur 26.

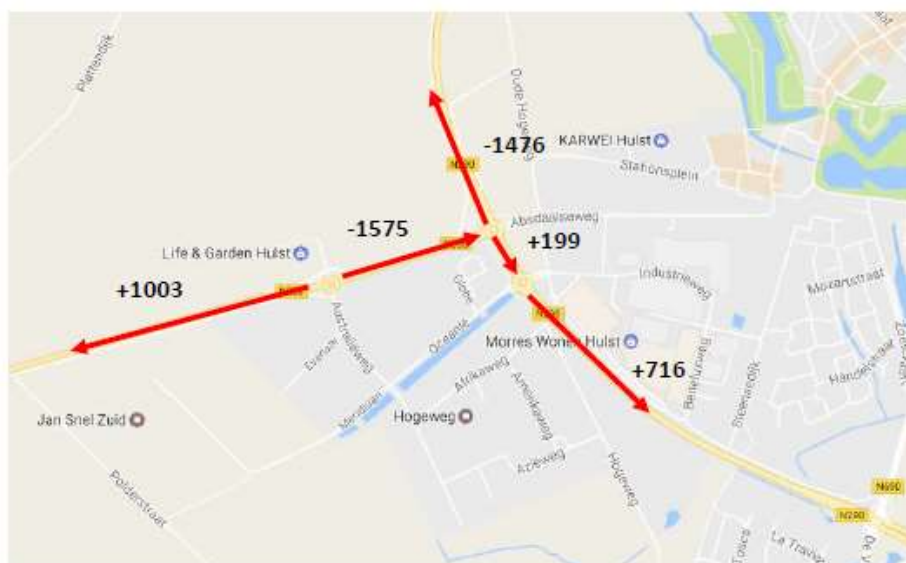


Fig. 26: Visualisatie van de toedeling van de extra verkeersgeneratie op weekdays, motorvoertuigen per etmaal.

Conclusie verkeersbewegingen (verkeerstoedeling) die in 2027 over de wegen rijden.

Het huidige verkeer, de autonome groei van het verkeer en de verkeersgeneratie door de nieuwe invulling van het gebied Hogeweg V zijn weergegeven in onderstaande tabellen 25 en 26. In de tabellen is per wegnummer aangegeven hoeveel verkeersbewegingen in 2027 over de wegen rijden.

	Dag				Avond				Nacht				Weekdagetmaal			
	auto	licht vracht-verkeer	zwaar vracht-verkeer	Totaal	auto	licht vracht-verkeer	zwaar vracht-verkeer	Totaal	auto	licht vracht-verkeer	zwaar vracht-verkeer	Totaal	auto	licht vracht-verkeer	zwaar vracht-verkeer	Totaal
1 N258 (o)	8562	733	683	9978	1152	46	49	1248	743	66	109	918	10457	845	839	12141
2 N258 (w)	8318	708	740	9766	1152	47	66	1264	729	67	122	917	10190	821	927	11947
3 N290 (o)	9295	614	843	10952	1483	50	91	1626	854	82	125	1112	12733	746	1111	13590
4 N290 (w)	7313	444	501	8259	1130	35	42	1206	659	61	113	833	9101	540	656	10297
5 N290 (o)	11723	755	1000	13477	1842	61	105	2009	1064	102	210	1376	14629	917	1316	16863
6 N290 (w)	7231	441	504	8176	1118	35	43	1195	652	60	113	825	9001	536	659	10196

Tabel 25: Toetjaar 2027, aantallen per werkdag, autonome groei + toekomstige ontwikkeling Hogeweg V

	Dag				Avond				Nacht				Weekdagetmaal			
	auto	licht vracht-verkeer	zwaar vracht-verkeer	Totaal	auto	licht vracht-verkeer	zwaar vracht-verkeer	Totaal	auto	licht vracht-verkeer	zwaar vracht-verkeer	Totaal	auto	licht vracht-verkeer	zwaar vracht-verkeer	Totaal
1 N258 (o)	7962	673	624	9159	1057	43	45	1145	683	61	100	843	9602	776	769	11147
2 N258 (w)	7483	637	653	8773	1031	42	56	1129	655	60	107	821	9168	739	816	10723
3 N290 (o)	8060	582	768	10410	1423	47	81	1551	822	79	162	1063	11305	708	1011	13024
4 N290 (w)	7494	455	512	8461	1157	35	42	1235	675	62	115	853	9326	553	669	10548
5 N290 (o)	11452	727	930	13109	1792	58	94	1944	1038	96	198	1334	14292	884	1272	16388
6 N290 (w)	7386	450	510	8347	1142	35	43	1219	666	62	115	842	9194	546	668	10408

Tabel 26: Toetjaar 2027, aantallen per werkdag, autonome groei + toekomstige ontwikkeling Hogeweg V

4.1.6. Belasting wegennet (E)

Elk wegvak heeft een bepaalde maximale capaciteit. Dit is het aantal voertuigen dat maximaal over een wegvak kan rijden in een bepaalde periode. De intensiteit is het aantal voertuigen dat op een bepaald punt in een bepaalde periode passeert. De I/C-verhouding is de verhouding tussen de intensiteit en de capaciteit op een wegvak. Simpel gezegd geeft de verhouding aan hoe congestiegevoelig of filegevoelig het bedoelde weggedeelte is. Daarvoor wordt gebruikelijk de I/C-verhouding bepaald.

Over het algemeen kan gesteld worden dat bij een I/C-verhouding van: 70% of lager er geen of weinig congestie zal optreden;

- 70% - 90% het gedeelte op bepaalde momenten congestie zal hebben, bijvoorbeeld tijdens de spits;
- 90% of hoger er structurele filevorming op zal treden.

Als gevolg van het toegenomen verkeersaanbod wijzigen ook de I/C waarden. De I/C waarden stijgen van 42% in de aanwezige verkeerssituatie (in de spits) naar maximaal 48% bij de huidige plansituatie inclusief de autonome groei van het verkeer naar 2027. Bij de ontwikkeling van Hogeweg V wordt de I/C waarde maximaal 53%. Omdat bij een I/C waarde van minder dan 70% geen congestie is te verwachten worden ook in de huidige plansituatie voor 2027 en in de toekomstige plansituatie met de ontwikkeling van Hogeweg V voor 2027 geen problemen in de verkeersafwikkeling voorzien.

Conclusie belasting wegnnet

De I/C waarden stijgen, op basis van de hoogste I/C waarden, van 42% in de aanwezige verkeerssituatie naar respectievelijk 48% in de huidige plansituatie met de verkeersgroei naar 2027 en naar 53% in de toekomstige plansituatie na realisatie van Hogeweg V in 2027. Omdat bij een I/C waarde van minder dan 70% geen congestie is te verwachten worden ook in de plansituatie geen problemen in de verkeersafwikkeling voorzien. Hierbij wordt opgemerkt dat in deze analyse de drukste periode per etmaal, de spitsperiode, is geanalyseerd. De maximale I/C waarde is hierbij gehanteerd. De gemiddelde I/C waarden per etmaal zijn lager omdat de (veel) rustigere nachtperiode daarin ook meetelt in de totale I/C-waarden per etmaal.

4.1.7. Verkeersveiligheid

Om de impact van de ontwikkeling van het nieuwe bedrijventerrein Hogeweg V op de verkeersveiligheidssituatie te kunnen bepalen is een korte analyse uitgevoerd. Verkeersveiligheid vormt op bedrijventerreinen in zijn algemeenheid een aandachtspunt vanwege de aanwezigheid van zwaar verkeer dat gemengd met langzaam verkeer wordt afgewikkeld, de aanwezigheid van veel perceelaansluitingen en ruime wegprofielen die tot verhoging van de rijksnelheden kunnen uitnodigen. Voor Hogeweg V geldt dat sprake zal zijn van een beperkt aantal perceelaansluitingen vanwege de minimale omvang van de logistieke kavels. Op het nieuwe bedrijventerrein Hogeweg V vindt het parkeren op eigen terrein plaats. De uitgangspunten van duurzaam veilig worden gehanteerd bij de vormgeving van de infrastructuur op het bedrijventerrein. Tussen de Polderstraat en de 'Morres-rotonde' ligt een vrijliggend fietspad. De verkeersveiligheid op Hogeweg als geheel wordt hiermee bevorderd en kan dan ook al voldoende worden beoordeeld.

Ongevallenbeeld

Een toename van (vracht)verkeer kan ook gevolgen hebben voor de ruimere omgeving. Om daar een beeld van de krijgen is eerst gekeken naar het ongevallenbeeld. In totaal zijn in de periode 2011 t/m 2015 13 ongevallen geregistreerd op de N258 en N290 rond Hulst. Daarbij was helaas één fietser als dodelijk slachtoffer te betreuren. Bij de overige ongevallen was enkel sprake van blikshade. Er zijn op de trajecten geen duidelijke ongevalslocaties (locaties waar zich meerdere ongevallen hebben voorgedaan) aan te wijzen. Wel valt op dat alle letselongevallen zich voordeden op de N258. Op de N290 zijn enkel ongevallen met blikshade geregistreerd.

Wachttijden overstekende voetgangers

Voor fietsers en voetgangers zijn op diverse locaties (kruisingen) oversteekvoorzieningen gerealiseerd. Zo is een fietstunnel gerealiseerd ter hoogte van de aansluiting N258 met de N290 waardoor het langzaam verkeer van en naar de kern Hulst gescheiden van het autoverkeer wordt afgewikkeld. Op de N290 zijn diverse midden geleiders aangelegd om een veilige oversteek mogelijk te maken. De kwaliteit van de oversteekbaarheid van wegen ter plaatse van de oversteekvoorzieningen is bepaald aan de hand van een wachttijdberekening voor voetgangers. Op basis van de verkeersprognoses zijn de wachttijden berekend voor de huidige, autonome en plansituatie. Daarbij is rekening gehouden met de reactietijd voor ouderen (0,9 meter / seconde). Voor volwassenen (1,4 meter / seconde) is de wachttijd 3 seconden per rijbaan. Deze berekening (opgenomen in figuur 10 van de rapportage zelf) laat zien dat de wachttijden voor overstekende voetgangers niet toenemen. In zowel de aanwezige, huidige als toekomstige plansituatie kan de oversteekbaarheid als redelijk worden beoordeeld.

De verkeersstroom (intensiteiten op rijbaan) nemen in de berekeningen toe als gevolg van de verkeersontwikkelingen. Het programma om de wachttijd te berekenen rond de wachttijd af op hele seconden. Door de afronding blijft daardoor de wachttijd gelijk.

Weginrichting

De weginrichting van de N258 en N290 kan ook de veiligheidsbeleving beïnvloeden. Tabel 16 geeft een overzicht van inrichtingskenmerken die bijdragen aan een duurzaam veilige weginrichting.

	Gebiedsontsluitingsweg (GOW) bibeko	Gebiedsontsluitingsweg (GOW) bubeko
Snelheid	50	80
(Brom)Fiets	Fietspad / fietsstrook	Niet op rijbaan, alternatieve route of parallelstructuur
Bromfiets / landbouwverkeer	Op de rijbaan	Niet op rijbaan, alternatieve route of parallelstructuur
Markering in de lengte	Asmarkering	3-3 kantmarkering + dubbele asmarkering
Verharding (voorkeur)	Asfalt	Gesloten (asfalt)
Rijbaanscheiding	Asmarkering	moelijk overijdbare rijrichtingsscheiding of dubbele asmarkering
Rijbaanindeling	2x1	1 rijbaan
Bushaltes	Haltekommen	Op de rijbaan
Parkeren	In vakken	Rijbaan of langsvakken
Rijbaanscheiding	Markering / fysiek	Geen
Oversteken	VOP (zebrapad), combineren met kruispunt	Niet op wegvakken
Snelheidsbeperkende maatregelen	Eventueel op of voor kruisingen	Geen
Erfaansluitingen	Beperkt	Nee/beperkt
Voetganger	trottoir	Niet op rijbaan
Kruispuntprincipes		
Met GOW	Rotonde of voorrangsknoop eventueel met VRI en/of snelheidsverlagende maatregelen	Beperkt aantal, rotondes of VRI's
Met ETW	-	-
Met hoofdfietsroute	Voorrang GOW, FOP	Voorrang GOW

Tabel 16: wegkenmerken voor duurzaam veilige weginrichting, bron: CROW

De aanwezigheid van rotondes op kruisingsvlakken, vrijliggende fietspaden of parallelwegen en de aanwezige wegmarkering betekenen dat de inrichtingskenmerken van de N258 en N290 voldoen aan de richtlijnen.

De inrichting van de wegvakken N290 binnen de bebouwde kom voldoet eveneens aan de basisinrichtingseisen. De aanwezigheid van snelheidsremmende maatregelen bij de komgrens (chicane), rotondes, vrijliggende fietspaden en trottoirs dragen hier aan bij. De maatvoering van de fietspaden (maximaal 2,5 meter breed voor een in twee richtingen bereden fietspad) en afstand tussen het fietspad en de kant van de rijbaan (soms minder dan 0,5 meter) kan wel bijdragen aan een verminderde veiligheidsbeleving. Kort samengevat voldoet de inrichting van de N290 en N258 aan de basisvereisten voor een duurzaam veilige weginrichting. De maatvoering van de fietsvoorzieningen is wel een punt van aandacht. Het ongevallebeeld geeft echter geen aanleiding tot het treffen van aanvullende maatregelen.

Rijcurve toets

De N258 en de N90 maken onderdeel uit van het Kwaliteitsnet Goederenvervoer Weg, bron: Omgevingsplan Zeeland 2012 – 2018, herziene versie 2016, pagina 114. In de ontwikkeling van zwaar transport worden LZV's (Lange Zware Vrachtoertuigen) met een lengte van maximaal 25,25 meter steeds vaker gebruikt. LZV's zijn Lange Zware Vrachtoertuigen met een lengte van maximaal 25,25 meter en een gewicht van maximaal 60 ton. De maten en gewichten van LZV's wijken af van de Europese Richtlijn 96/53 (Maten en Gewichten vrachtoertuigen en bussen). De LZV's worden samengesteld uit reguliere voertuigen met wettelijke afmetingen. Door te rijden met deze LZV's kunnen CO₂ uitstoot en kosten voor de logistieke keten worden verminderd. Aan de hand van een rijcurvesimulatie is getoetst of de routes naar het bedrijventerrein Hogeweg fysiek geschikt zijn voor LZV voertuigen. De resultaten van deze rijcurvesimulatie zijn toegevoegd als bijlage 1 bij deze verkeersanalyse. Uit de simulatie blijkt dat er geen knelpunten zijn voor LZV's op de bestaande wegenstructuur.

Conclusie verkeersveiligheid

Bij de inrichting van het bedrijventerrein Hogeweg, waaronder het gebied Hogeweg V, als geheel worden de uitgangspunten van duurzaam veilig gehanteerd. Op de provinciale wegen N258 en N290 zijn geen duidelijke ongevalslocaties (locaties waar zich meerdere ongevallen hebben voorgedaan) aan te wijzen. Wel valt op dat alle letselongevallen zich voordeden op de N258. Op de N290 zijn enkel ongevallen met blikshade geregistreerd. Uit de berekening van de wachttijden voor overstekende voetgangers blijkt dat deze niet toeneemt. In zowel de huidige, autonome als plansituatie kan de oversteekbaarheid als goed worden beoordeeld. Kort samengevat voldoet de inrichting van de N290 en N258 aan de basisvereisten voor een duurzaam veilige weginrichting. De maatvoering van de fietsvoorzieningen is wel een punt van aandacht. Het ongevallebeeld geeft echter geen aanleiding tot het treffen van aanvullende maatregelen. Uit de rijcurvesimulatie, zie bijlage 1 bij de verkeersanalyserapportage, blijkt dat er geen knelpunten zijn voor LZV's op de bestaande wegenstructuur. De ontwikkeling van het logistiek terrein Hogeweg V leidt niet tot een verslechtering van de verkeersveiligheid, weginrichting of doorstroming.

4.1.8. Parkeren

Zoals in de planbeschrijving reeds is vermeld dient ieder bedrijf de eigen parkeerbehoefte (voor onder andere personeel, bezoekers en bedrijfswagens) volledig op het eigen perceel op te vangen. Hierbij wordt de landelijke CROW als richtlijn gehanteerd. Deze zijn in de planregels van het bestemmingsplan opgenomen.

4.2 Bedrijven en milieuzonering

Beleidskader

Door middel van de Wet milieubeheer wordt milieuhinder in woonsituaties zoveel mogelijk voorkomen. Bedrijven en instellingen die hinder veroorzaken moeten een vergunning hebben in het kader van de Wet milieubeheer of vallen onder één van de AMvB's op grond van deze wet. In aanvulling op de milieuvergunningen worden ook afstanden vastgelegd tussen bedrijven en woonbuurten (woningen). Deze afstanden zijn naast de factoren aard en omvang van het bedrijf mede afhankelijk van de omgeving.

Regeling

Om de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten in dit bestemmingsplan vast te leggen is gebruikgemaakt van een milieuzonering. Deze zonering zorgt ervoor dat milieubelastende functies (zoals bedrijven) en milieugevoelige functies (zoals woningen) waar nodig ruimtelijk voldoende worden gescheiden. Voor de milieuzonering in dit bestemmingsplan is gebruik gemaakt van de 'Staat van Bedrijfsactiviteiten bestemmingsplan Hogeweg V'. Deze is gebaseerd op de VNGpublicatie Bedrijven en milieuzonering (2009). De Staat van Bedrijfsactiviteiten wordt gehanteerd om de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten op een samenhangend bedrijventerrein te regelen. Dit gebeurt door het aanhouden van richtafstanden tussen deze milieugevoelige en milieubelastende activiteiten. Voor een rustige woonomgeving gelden andere afstanden (strengere eisen) dan voor andere gebieden, zoals drukke woonwijken, gemengde en landelijke gebieden. Het bestemmingsplangebied kan door de aanwezigheid van drukke wegen, bedrijven en gemengde lintbebouwing gekarakteriseerd worden als een gemengd gebied. Kenmerkend voor een gemengd gebied is dat sprake is van een zekere verstoring en dus van een relevant andere omgevingskwaliteit dan in een rustig woongebied. Een overschrijding van de wettelijke norm (qua geluidsbelasting, stof, geur en gevaar) is echter niet toelaatbaar.

Richtafstanden

De Staat van Bedrijfsactiviteiten onderscheidt een tiental milieucategorieën. De volgende tabel geeft voor beide omgevingstypen (rustige woonwijk en gemengd gebied) per milieucategorie inzicht in de gewenste richtafstanden. De richtafstand geldt tussen de grens van de bestemming die bedrijven toelaat en de uiterste situering van de gevel van een woning die volgens het bestemmingsplan (of via omgevingsvergunningvrij bouwen) mogelijk is. Daarbij gaat het nadrukkelijk om een richtafstand. Kleinere afwijkingen ten opzichte van deze afstand zijn mogelijk zonder dat hierdoor knelpunten hoeven te ontstaan.

milieucategorie	richtafstand in meters	
gebiedstype	rustige woonwijk	gemengd gebied
1	10	0
2	30	10
3.1	50	30
3.2	100	50
4.1	200	100
4.2	300	200
5.1	500	300
5.2	700	500
5.3	1.000	700
6	1.500	1.000

N.B.: Deze afstandscontouren worden in bijna alle gevallen door het milieuaspect geluid bepaald.

Milieuzonering/ algemene toelaatbaarheid bedrijfsactiviteiten

Op industrieterrein Hogeweg fase I en II zijn inrichtingen toegestaan die in belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken waarvoor op grond van de Wet geluidhinder een geluidszone rondom het industrieterrein is vastgesteld. Met de uitbreiding van de fasen III in het jaar 2000 en IV tot en met VI in het jaar 2007 is de geluidszone vergroot en is deze op het gehele industrieterrein van toepassing. Op de geluidszone mogen alle bedrijven op het industrieterrein samen niet meer dan 50 dB(A)-etmaalwaarde aan geluid veroorzaken.

De ontwikkeling van het gebied Hogeweg heeft vorm gekregen aan de hand van de gemeentelijke structuurvisie waarmee het industrieterrein is op gedeeld in gebieden bestemd voor diverse milieucategorieën. De gebieden met bijbehorende milieucategorieën en de daaraan te verbinden geluidsemissies aan deze gebieden zijn zodanig ingedeeld, dat in planologisch opzicht op de geluidszone aan de 50 dB(A)-etmaalwaarde wordt voldaan.

Op Hogeweg V zijn thans de milieucategorieën 3.1, 3.2 en 4.1 toegestaan. Hogeweg V is echter in beeld voor de vestiging van een aantal grootschalige logistieke bedrijven. Ondanks de oppervlakte van de logistieke centra zijn distributiecentra, pak- en koelhuizen overeenkomstig de VNG richtlijnen ingedeeld in milieucategorie 3.1 tot een maximum van 3.2. Daarmee voorziet de nieuwe ontwikkeling in een afwaardering van de milieucategorieën en daarmee lagere geluidsemissies waardoor tevens binnen de kaders van de gemeentelijke structuurvisie wordt gebleven.

Er zijn akoestische berekeningen uitgevoerd naar de optredende geluidsbelasting van Hogeweg V in de Zone- informatiepunten (ZIP's). Tevens is de geluidsbijdrage bepaald ter plaatse van de woningen waarvoor eerder een zogenaamd maximum toelaatbare grenswaarde (MTG) is vastgesteld. Het betreft een in 2015 geactualiseerd zone- overdrachtsmodel (ZOM) dat gebaseerd is op het model dat ten tijde van de uitbreiding van de geluidszone in 2007 door bureau Peutz is ontwikkeld. De destijds geformuleerde akoestische uitgangspunten zijn in het geactualiseerde model van 2015 in het onderhavige onderzoek overgenomen. Voor de nieuwe ontwikkeling in het geluidsmodel is uitgegaan van milieucategorie 3.2 als maximaal mogelijke invulling. Hierdoor is het kavelbronvermogen per m² met 5 dB naar boven bijgesteld. De geluidsemissie is berekend zonder rekening te houden met de afscherming en reflectie van objecten en gebouwen in de omgeving van de kavel (zogenaamde poldercontouren).

De westelijke grens van het bedrijventerrein ligt globaal tegen de Polderstraat, op een afstand van minimaal 70 meter van dichtstbijzijnde woning van de woonbebouwing aan de Stellestraat. In de structuurvisie (en in voorliggend bestemmingsplan) zijn binnen een afstand van 130 meter geen bedrijfsterreinen voorzien. Dit betekent dat in ieder geval bedrijven tot en met categorie 3.2. van de Staat van Bedrijfsactiviteiten kunnen worden toegestaan (richtafstand 50 meter voor gemengd gebied). De woning Mulderstraat 2 ligt op een afstand van ruim 200 meter van het toekomstig bedrijventerrein Hogeweg V. Op de rand van het bedrijventerrein zouden daarmee bedrijven en bedrijfsactiviteiten uit categorie 3.2 mogelijk kunnen zijn.

Geluidsgevoelige bestemmingen

In de directe omgeving van Hogeweg V zijn twee geluidsgevoelige bestemmingen opgenomen

in het rekenmodel; Abdaalseweg 68 en 70. Voor de woningen geldt dat de nachtperiode bepalend is. Voor het geluidsmodel is uitgegaan van de milieucategorie 3.2. Hierdoor is het kavelbronvermogen per m2 met 5 dB naar boven bijgesteld.



Fig.34. (Toekomstige) milieuzonering Hogeweg (totaal), bron Metz/ gemeente Hulst, met aanduiding projectgebied in milieucategorie 3.2.

Bijdrage Hogeweg V			Best.plan	Ontwik- keling	Vershil
Naam	Omschrijving	Hoogte	Etmaal	Etmaal	(-) = afname
MTG 1	Absdaalseweg 68	5	40,68	36,65	-4,03
MTG 2	Absdaalseweg 70	5	42,11	37,86	-4,25
ZIP 1_A	Zonegrens	5	36,53	32,61	-3,92
ZIP 11_A	Zonegrens	5	45,75	45,16	-0,59
ZIP 12_A	Zonegrens	5	43,92	41,24	-2,68
ZIP 13_A	Zonegrens	5	39,89	36,40	-3,49
ZIP 14_A	Zonegrens	5	36,90	33,27	-3,63
ZIP 15_A	Zonegrens	5	35,74	32,18	-3,56
ZIP 16_A	Zonegrens	5	36,06	32,12	-3,94
ZIP 17_A	Zonegrens	5	37,91	33,77	-4,14
ZIP 19_A	Zonegrens	5	36,13	32,17	-3,96
ZIP 2_A	Zonegrens	5	36,60	32,69	-3,91
ZIP 3_A	Zonegrens	5	35,44	31,75	-3,69
ZIP 4_A	Zonegrens	5	34,00	30,37	-3,63
ZIP 5_A	Zonegrens	5	35,94	32,40	-3,54
ZIP 6_A	Zonegrens	5	35,21	31,80	-3,41
ZIP 7_A	Zonegrens	5	36,56	33,33	-3,23
ZIP 8_A	Zonegrens	5	38,70	35,68	-3,02
ZIP 9_A	Zonegrens	5	41,57	39,24	-2,33
ZIP 10_A	Zonegrens	5	40,92	38,98	-1,94
ZIP 18_A	Zonegrens	5	38,23	34,05	-4,18

Uit de analyse volgt dat als gevolg van de voorgestelde akoestische verkaveling voor milieucategorie 3.2. bedrijvigheid de bijdrage in de zone-informatiepunten zal afnemen ten opzichte van de bijdrage volgens de bestemmingsplan invulling. Tevens wordt opgemerkt dat vanwege het afwaarderen van bedrijfswoningen dit vervolgens geen beperking oplevert van de geluidsruimte voor de bedrijven.

Conclusie

Het bestemmingsplan Hogeweg V voorzag in de mogelijkheid voor vestiging van bedrijven in de milieucategorie 4.1 op het centrale deel van het bedrijventerrein en aan de randen voor bedrijven in de milieucategorie 3.1 en 3.2. Ook voorzag het huidige bestemmingsplan in de mogelijkheden voor een woon-werkzone waarbij de realisatie van bedrijfswoningen mogelijk wordt gemaakt.

Naar aanleiding van de actuele vraag naar ruimte voor grote logistieke en e-commerce bedrijfskavels in het zuiden van Nederland wordt het bedrijventerrein Hogeweg fase V opgewaarderd

tot een bedrijventerrein geschikt voor bedrijven met een grote opslagcapaciteit en grootschalige logistieke handelingen. De huidige mogelijkheden voor een woon-werkzone moeten daarbij komen te vervallen. Voor deze gewenste verandering is onderhavige wijziging van het bestemmingsplan noodzakelijk.

Geconcludeerd wordt dat, uitgaande van een voor het hele gebied voorgestelde akoestische verkaveling voor milieucategorie 3.2 bedrijvigheid, de bijdrage in de zone- informatiepunten zal afnemen ten opzichte van de bijdrage volgens de bestemmingsplan invulling. Vanwege het afwaarderen van bedrijfswoningen levert dit geen verdere beperking op van de geluidsruijnte voor de bedrijven.

Voor de bedrijven die op grond van de AIM- module van het ministerie van Infrastructuur en Milieu worden beschouwd als een inrichting van het type A, B of C en die zich in geval van oprichting, uitbreiding-/ wijziging of verandering aan het bevoegde gezag moeten melden, is in de planregels een specifieke gebruiksregel opgenomen die om het overleggen van een akoestische verantwoording vraagt, die aantoont dat de geluidbelasting vanuit de bedrijfsactiviteiten passen binnen de geluidzonering van het onderhavige bestemmingsplan.

4.3 Verkeersafwikkeling en wegverkeerslawaa

Vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening is voor de nieuwe ontwikkelingssituatie een verkeersanalyse uitgevoerd die inzicht geeft in de verkeersafwikkeling voor het bestaande bestemmingsplan Hogeweg V (huidige plansituatie) alsmede voor het ontwikkelingsplan (toekomstige plansituatie). In akoestisch opzicht is dienaangaande voor de huidige plansituatie alsmede voor de toekomstige plansituatie de geluidsbiydrage bepaald en wordt inzicht gegeven in de toe- en afnamen van geluid langs de beschouwde wegvakken op de naar het bedrijventerrein toeleidende wegen. Hierbij is aangesloten bij de gebruikelijke beoordelingssystematiek voor wegverkeer op grond van de Wet geluidhinder.

De verkeersanalyse is opgesteld door Anteagroup. De analyse gaat voor de huidige plansituatie uit van 30 hectare aan 'gemengd bedrijventerrein' en voor de toekomstige plansituatie gaat deze uit van 26,25 hectare aan 'distributieterrein' en 3,75 hectare aan 'gemengd bedrijventerrein'.

Het aantal verkeersbewegingen die op grond van de huidige- en toekomstige planregels mogelijk zijn, zijn berekend overeenkomstig CROW publicatie 317. Voor de toekomstige plansituatie is een toename van het aantal verkeerbewegingen berekend. Als gevolg van deze toename en als gevolg van een gewijzigde verkeerstoedeling naar de toeleidende wegen naar het industrieterrein, zijn op de beoordeelde wegvakken zowel toe- als afnamen te verwachten waarvan in onderstaande figuur een visualisatie wordt gegeven:



Door rekening te houden met het aantal verkeersbewegingen die vanwege het aanwezige wegverkeer op de toeleidende wegen N258 en N290 in het planjaar 2027 worden verwacht, en door rekening te houden met met het aantal verkeersbewegingen die op grond van de huidige- en toekomstige planregels mogelijk zijn, zijn de maximaal te verwachten verkeersaantallen voor het jaar 2027 bepaald waarvan in onderstaande figuur een visualisatie wordt gegeven:



De op de figuren gegeven aantallen zijn in mvt/etm.

De te verwachten geluidsbelastingen vanwege het wegverkeer op beschouwde wegvakken zijn, overeenkomstig het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, berekend met behulp van Standaard rekenmethode I voor wegverkeer. Bepaald zijn de geluidsbelastingen Lden (= meeteenheid Ldag en nacht) op een vaste afstand van 10 meter uit de as van de weg zonder aftrek ex artikel 110g Wgh.

In onderstaande tabel wordt een samenvatting gegeven van de berekende toe- of afnamen voor geluid op werkdagen.

Wegvak	Huidige plansituatie		Toekomstige plansituatie		Toe- of afname	
	mvt/etm	Lden	mvt/etm	Lden	mvt/etm	Lden
1. N258 (o)	14.236	72,3 dB	12.141	71,6 dB	- 2.094	- 0,7 dB
2. N258 (w)	10.613	71,0 dB	11.947	71,7 dB	+1.333	+0,7 dB
3. N290 (m)	12.639	72,0 dB	13.590	72,7 dB	+952	+0,7 dB
4. N290 (m)	10165	71,1 dB	10.297	71,2 dB	+132	+0,1 dB
5. N290 (z)	15.911	73,0 dB	16.863	73,5 dB	+952	+0,5 dB
6. N290 (n)	12.158	71,8 dB	10.196	71,1 dB	-1.962	- 0,7 dB

De volgende tabel geeft een samenvatting van de berekende toe- of afnamen voor geluid op weekdagen.

Wegvak	Huidige plansituatie		Toekomstige plansituatie		Toe- of afname	
	mvt/etm	Lden	mvt/etm	Lden	mvt/etm	Lden
1. N258 (o)	12.721	71,8 dB	11.147	71,3 dB	- 1.575	- 0,6 dB
2. N258 (w)	9.721	70,6 dB	10.723	71,2 dB	+1.003	+0,6 dB
3. N290 (m)	12.309	71,9 dB	13.024	72,4 dB	+716	+0,5 dB
4. N290 (m)	10.449	71,2 dB	10.548	71,3 dB	+99	+0,1 dB
5. N290 (z)	15.672	72,9 dB	16.388	73,4 dB	+716	+0,4 dB
6. N290 (n)	11.883	71,7 dB	10.408	71,2 dB	- 1.476	- 0,5 dB

Als gevolg van de planologisch toegestane verkeersafwikkeling in de toekomstige plansituatie treden er ten opzichte van de planologisch toegestane verkeersafwikkeling in de huidige plansituatie langs de naar het bedrijventerrein toeleidende wegen zowel toe- als afnamen op voor geluid.

Op basis van de geluidsbelastingen Lden op een afstand van 10 meter gemeten uit de as van de beschouwde wegvakken, bedraagt de maximale afname op werkdagen - 0,7 dB en de hoogste toename + 0,7 dB. Op weekdagen bedraagt de maximale afname - 0,6 dB en de hoogste toename + 0,6 dB.

Conclusie toe- of afnamen geluid op onderscheidende wegen

Uitgaande van het 2 dB criterium als maximale toename zoals ook bij de reconstructies in de zin van de Wet geluidhinder wordt toegepast, kunnen de toenamen als beperkt worden beschouwd en kan in algemene zin worden geconcludeerd dat vanwege de toekomstige plansituatie er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

4.4 Bodem

Verkennd bodemonderzoek en asbestinventarisatie



Fig. 35, Overzichtskartaal onderzoekslocatie
bron Heijmans Vastgoed bv.

Op 25 juni 2007 (rapportage 28 aug. 2007) is door de gemeente Hulst bij het opstellen van het vigerende bestemmingsplan Hogeweg V, een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd (NEN 5740).

Daarnaast is bij het onderzoek de mogelijke aanwezigheid van asbest onderzocht (NEN 5707). Op dat moment had het onderzoeksgebied een agrarische bestemming en kende ook het verleden een agrarische bestemming. In het verleden hebben er voorts geen bodemsaneringen plaatsgevonden. Het rapport van 2007 is in de bijlage bijgevoegd en we beperken ons onderstaand tot een beknopte samenvatting van de conclusie van dit rapport.

De landbouwpercelen waren in de bovengrond licht verontreinigd met arseen. En het grondwater is incidenteel licht verontreinigd met koper en arseen. Het (toenmalig) aanwezige puinpad is beschouwd als halfverharding, niet zijnde een bodem en is de bodemlaag onder het puinpad onderzocht en zijn geen verontreinigingen geconstateerd. Ter plaatse van de inricht is onder de asfaltverharding een puinfundering aangetroffen en ook de bodemlaag onder deze puinfundering omvatte geen verontreinigingen. Ook is een (gedempte) sloot onderzocht waar evenmin verontreinigingen zijn aangetroffen. Kortom, de onderzoeksresultaten van dit verkennend onderzoek gaven aan, geen belemmering te vormen voor de voorgenomen bedrijvenontwikkeling.

Daarnaast is de locatie onderzocht op asbest. Op één perceel (ten noorden van de voormalige veestal) binnen het onderzoeksgebied is asbesthoudend materiaal aangetroffen. Hiervoor is nader onderzoek gedaan. ,

Nader asbestbodemonderzoek locatie Hogeweg V

In augustus 2007 is onderzoek gedaan (rapportage 4 sept. 2007) naar de aard en omvang van de aangetroffen grondverontreiniging zoals in het verkennend onderzoek van juli 2007 is aanbevolen. Uit dit onderzoek blijkt dat de toenmalige bewoners ten noorden van de veestal ter plaatse een gedeelte van de locatie puin hebben aangebracht om dit deel van het perceel beter begaanbaar te maken. De onderzochte locatie omvat ca. 300 m² en is met sleuven tot minimaal 1,5 m-mv onderzocht. De conclusie van het onderzoek is dat ter plaatse van de locatie geen sprake is van een bodemverontreiniging met asbest en de onderzoeksresultaten vormen dan ook geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkelingen c.q. transactie van de locatie.

Aanvullend bodemonderzoek i.v.m. transactie gronden

In verband met destijds grondtransacties, heeft in oktober 2010 een aanvullend bodemonder-

zoek plaatsgevonden (rapport 18 nov. 2010) naar het plangebied Hogeweg V. De bovengenoemde onderzoeken en het gebruik in het verleden zijn hierbij in ogenschouw genomen. De agrarische bedrijfsactiviteiten voor het noordelijk gelegen gedeelte van het bedrijventerrein Hogeweg V (Fase 1), zijn in 2010 beëindigd. De conclusie van dit onderzoek was dat ter plaatse van de locatie geen sprake van een matige of sterke bodemverontreiniging is. De bovengrond ter plaatse van de bovengrondse tank (inmiddels verwijderd) is niet verontreinigd met minerale olie en vluchtige aromaten. Ter plaatse van de (voormalige) stro-opslag, waar ook stalling van landbouwmachines heeft plaatsgevonden, is de bovengrond niet verontreinigd met de onderzochte parameters. In het grondwater zijn ten hoogste lichte verhoogde concentraties aangetroffen met benzeen, barium en zink. Een aanvullend onderzoek werd niet nodig geacht. Het volledige onderzoeksrapport is in de bijlage opgenomen en voor meer informatie wordt hiernaar verwezen.

Historische gegevens, actualiteit onderzoeksresultaten en gebruik tot dusver

In het kader vanerschikking van het plan Hogeweg V is een planologische wijziging vereist. In dit kader is het noodzakelijk te beoordelen of de in het verleden verrichte onderzoeken in dit licht actueel zijn.

Uit de verzamelde historische gegevens kan worden afgeleid dat:

- er geen gevallen zijn en/of waren van ernstige bodemverontreiniging;
- dat er geen aanwijzingen zijn van recente bodembedreigende activiteiten binnen het plangebied;
- naar verwachting hebben de activiteiten op de naast gelegen percelen (infrastructuur, bedrijventerrein, agrarisch en wonen met tuin), niet geleid tot verontreinigingen in de bodem op de eerdere onderzoekslocatie (binnen het projectgebied);
- er geen saneringsnoodzaak voor de locatie aanwezig is, en
- beperkingen inzake de voortzetting van het huidige bodemgebruik vanuit een milieu hygiënisch oogpunt niet worden voorzien.

In casu is de gemeente Hulst als bevoegd gezag voorgelegd een eindoordeel te geven omtrent de onderzoeksresultaten en geformuleerde conclusies;



Fig 36.: Luchtfoto Hogeweg V, deels ontwikkeld en deels in gebruik als agrarische gronden, bron; www.ruimtelijkeplannen.nl

Conclusie en reactie gemeente:

Op grond van uitgevoerd bodemonderzoek en het laatst voortgezet gebruik van de locatie is er voor het plangebied Hogeweg V geen aanleiding voor mogelijk voorkomen van bodemverontreiniging. Op de planlocaties zijn in de periode 2007-2010 diverse bodemonderzoeken uitgevoerd. Met deze onderzoeken is in voldoende mate aandacht besteed aan de historie en (voormalig) gebruik van de locatie. De bodemkwaliteit is thans voldoende in beeld gebracht en vormt geen belemmering voor het toekomstig gebruik als bedrijventerrein. De beschikbare gegevens over toekomstige bouwlocaties in het gebied voldoen aan de eisen welke op grond van de vrijstellingsregeling bodemonderzoek bij bouw aanvragen zijn gesteld en op grond waarvan - voor zover noodzakelijk - vrijstelling van aanleveren van een bodemonderzoek kan worden verleend. Een aanvrager kan hierom verzoeken bij aanvraag van een Omgevingsvergunning met onderdeel bouwen. Een definitieve beoordeling voor vrijstelling vindt echter plaats in kader van de procedure bij de behandeling van een aanvraag om een omgevingsvergunning.

4.5 Archeologie en cultuurhistorie

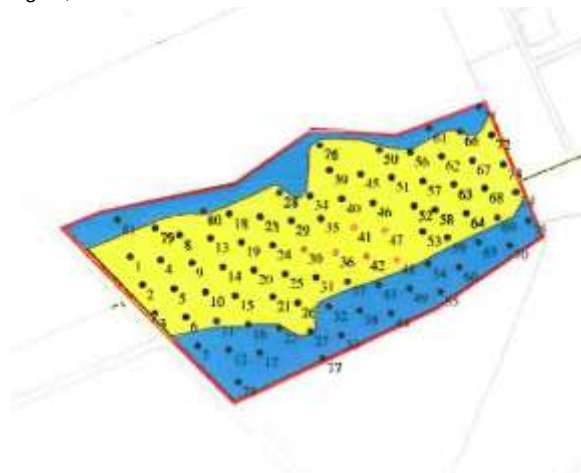
Archeologie

Binnen het voorliggende bestemmingsplan bevindt zich de archeologische vindplaats HULT-20. Het vigerende bestemmingsplan voorzag om die reden dan ook in een dubbelbestemming 'Waarde-Archeologie'. Op 4 oktober 2016 heeft adviseur Edufact op verzoek van de gemeente Hulst advies uitgebracht ten aanzien van de noodzaak van een vervolgonderzoek en de aard van een eventueel vervolgonderzoek. Het advies is gebaseerd op het onderzoek dat in 2009 werd uitgevoerd door ARC bv in het kader van de toenmalige plannen op het bedrijventerrein Hogeweg en het gemeentelijk beleid van 2011.

In 2011 heeft de gemeente Hulst archeologiebeleid opgesteld en een archeologische beleidskaart vastgesteld waarbij de vindplaats HULT-20 is opgenomen. Rondom de vindplaats werd een cirkel getrokken van 50 meter echter deze is arbitrair en niet met zekerheid vastgesteld.

In het onderzoeksrapport van ARC bv uit 2009 was in het kader van het vigerende bestemmingsplan de (toenmalige) juiste afmeting van een zone met hoge verwachtingen opgenomen (zie onderstaande afbeelding, figuur 37). Deze zone is opgenomen in het vigerende bestemmingsplan Hogeweg V als dubbelbestemming Archeologie. Met het onderzoek is echter niet met zekerheid aangetoond dat het om een vindplaats gaat, maar wel dat er in de directe omgeving een hoge verwachting bestaat. Om deze reden is de cirkel uit het huidige archeologiebeleid thans niet meer van toepassing verklaard.

Fig 37, zone ARC onderzoek



Inmiddels is ook de zone vanuit het ARC onderzoek achterhaald. De ontwikkelingen ten aanzien van het archeologiebeleid c.a. beleidsuitvoering hebben de afgelopen jaren namelijk niet stilgestaan. Het toenmalige Programma van Eisen (PvE 22 februari 2011) dat naar aanleiding van dit onderzoek is opgesteld (en goedgekeurd) voldoet niet meer aan de huidige eisen. Voorgesteld werd om voor een proefsleuvenonderzoek een nieuw PvE op te stellen en tevens nog eens kritisch te kijken naar de omvang van het onderzoeksgebied.

In overleg met het bevoegd gezag (de gemeente Hulst) en gemeentelijk adviseur Edufact (oktober 2016) is op basis van huidig inzicht besloten het gebied met hoge archeologische verwachting op de ontwikkelingslocatie verder in te perken en enkel nog onderzoek uit te voeren op de op dit moment relevante locaties in het ontwikkelingsgebied. Ten aanzien van deze deellocaties is een PvE opgesteld en goedgekeurd d.d. 12 en 13 januari 2017. Met ingang van 1 juli 2017 zijn echter de regels voor het opstellen van een PvE voor het uitvoeren van proefsleuven, gewijzigd. Op basis van het huidige PvE kan nog tot 1 januari 2018 onderzoek worden uitgevoerd. Voor zover er na 2017 onderzoek zou plaatsvinden zal een nieuw c.q. geactualiseerd PvE worden opgesteld. Voornamelijk wordt het huidige PvE gehanteerd. De gebieden aangeduid als 'Hogeweg V – resterende onderzoeksgebieden) hebben in het voorliggende (ontwerp) bestemmingsplan een dubbelbestemming Waarde – Archeologie - 1(hoge verwachting) gekregen (fig.39). In het kader van de voorziene ontwikkelingen ligt het voor de hand dat bouwontwikkelingen binnen het onderzoeksgebied zullen plaatsvinden als gevolg daarvan zal proefsleuvenonderzoek ter plaatse worden uitgevoerd (gestreefd wordt om dit dit jaar nog uit te voeren).

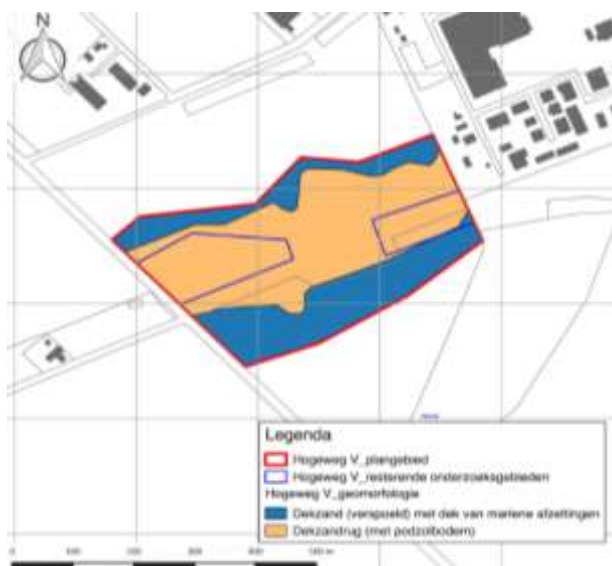


Fig. 38, bron Edufact overleg 19 oktober 2016.



Fig. 39, planverbeelding Hogeweg V, 1^e herz. bron; bureau Dhondt



Fig. 40, inrichtingsschets i.r.t. onderzoeks-

4.6 Luchtkwaliteit

In hoofdstuk 5 (artikel 5.16), van de Wet milieubeheer is de regelgeving met betrekking tot luchtkwaliteit vastgelegd. Een bestemmingsplan mag ingevolge deze regelgeving vastgesteld worden indien er sprake is van één van de volgende gevallen:

- a. Er is geen sprake van een (dreigende) overschrijding van de grenswaarden.
- b. De concentratie van de desbetreffende stoffen in de buitenlucht verbetert of blijft ten minste gelijk.
- c. Het plan draagt 'niet in betekende mate' bij aan de concentratie van de desbetreffende stoffen in de buitenlucht.
- d. De ontwikkeling is opgenomen in een vastgesteld programma, zoals het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Een nadere uitwerking van de regelgeving met betrekking tot het begrip 'niet in betekende mate' is vastgelegd in het 'Besluit niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' en de 'Regeling niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)'. Voor ontwikkelingen die 'niet in betekende mate' bijdragen aan de luchtverontreiniging hoeft niet te worden getoetst aan de grenswaarden. In de Regeling zijn categorieën van gevallen benoemd die in ieder geval als 'niet in betekende mate' worden aangemerkt en waarvoor toetsing aan de grenswaarden dus zonder meer achterwege kan blijven.

Door Erbrinks Stack Consult is op 19 december 2016 een analyse uitgevoerd uitgaande van de NIBM toets met input van de Anteagroup. Hierbij is de NSL monitoringtool toegepast en is nagegaan welke toetspunten er zijn en wat daar de bijdrage van de wegen is. In de NSL-Monitoringtool blijken er in het geheel geen toetspunten te bestaan in de gemeente Hulst. Dit maakt al duidelijk dat er geen overschrijdingen van grenswaarden luchtkwaliteit zullen zijn. Om extra zekerheid te bieden, zijn de Grootschalige Concentraties in Nederland beschouwd voor dit gebied en de maximale bijdrage van de wegen door het toegenomen verkeer op conservatieve wijze bepaald. Uit de berekening blijkt dat de wegbijdrage aan de jaargemiddelde NO₂ concentraties nergens groter kan worden dan 1,4 µg/m³. Indien dit opgeteld wordt bij de GCN waarden, dan is duidelijk dat de jaargemiddelde NO₂ concentraties in 2017 nergens hoger dan 20 µg/m³ zullen zijn. Daarmee wordt ruim voldaan aan de eisen van Wet Luchtkwaliteit.

Conclusie:

De beoogde planontwikkeling voldoet ruimschoots aan de eisen van de Wet Luchtkwaliteit.

4.7 Water

Antea Group BV heeft opdracht gekregen onderzoek te doen naar het waterhuishoudkundig plan van het bedrijventerrein Hogeweg V, eerste herziening. Het onderhavige rapport betreft het waterhuishoudkundige plan, inclusief een watertoets / waterparagraaf. Het doel van het watertoetsproces en het waterhuishoudkundige plan is te komen tot een robuust, goed functionerend en inpasbaar watersysteem. Het rapport d.d. 20 maart 2017, rev 02 is in de bijlage integraal opgenomen.

4.7.1. Beleid

Waterschap Scheldestromen

Het waterschap Scheldestromen is de waterbeheerder in het plangebied. Dit houdt in dat het waterschap beschermt tegen overstroming en wateroverlast, het oppervlaktewater beheert en het afvalwater zuivert.

Waterbeheerplan 2016-2021

In het Waterbeheerplan zijn verschillende doelen gesteld betreffende het watersysteem en de afvalwaterketen. Scheldestromen steekt hierbij in op intensieve samenwerking met de regionale partners, die een integrale en doelmatige aanpak mogelijk maakt. Het doel van het waterschap is dat het watersysteem en de afvalwaterketen in het beheergebied in 2027 op orde zijn, ook voor de klimaatomstandigheden die worden verwacht. Concreet betekent dat voor het watersysteem de volgende doelen:

- Watersystemen zijn zo ontworpen dat ernstige en langdurige wateroverlast zoveel mogelijk wordt voorkomen: oppervlaktewater treedt niet vaak buiten zijn oevers.
- De gehanteerde waterpeilen zijn afgestemd op het grondgebruik ofwel de functies landbouw, natuur en wonen: goed waterpeil onder normale omstandigheden.
- Zorgen voor waterkwaliteit die nodig is voor mens, plant en dier: gezond oppervlaktewater.
- Faciliteren van een verantwoord gebruik van het beschikbare zoetwater.

Voor de afvalwaterketen heeft het waterschap de volgende doelen:

- In de afvalwaterketen van de toekomst wordt afvalwater op een duurzame en efficiënte manier ingezameld en gezuiverd, zodat het geen bedreiging vormt voor volksgezondheid en omgevingskwaliteit.

Keur en leggers 2012

De Keur stelt regels in het belang van het watersysteem en geeft aan welke activiteiten in de buurt van leggerwateren en waterkeringen wel en niet zijn toegestaan. De leggers beschrijven waaraan waterstaatswerken moeten voldoen. De legger omvat ook kaartmateriaal, waarop de ligging van waterstaatswerken en de daaraan grenzende beschermingszones zijn aangegeven.



Watertoets

Voor het stroomlijnen van het watertoetsproces heeft het waterschap een brochure en een aanmeldformulier opgesteld, zodat gewaarborgd wordt dat alle aspecten behandeld worden.

Richtlijnen waterbeheer voor planontwikkeling in bebouwd gebied

In deze notitie uit 2014 geeft het waterschap aan waarmee rekening moet worden gehouden bij de ontwikkeling van een ruimtelijk plan. De notitie is een nadere uitwerking van de beleidskeuzes van het waterschap die relevant zijn voor de ruimtelijke ordening. Uitgangspunt is dat een gemeente of ontwikkelaar bij de voorbereiding inzicht heeft in de mogelijkheden en beperkingen van wateraspecten. Het doel is om te komen tot een ontwerp met een goed functionerend en duurzaam watersysteem.

Gemeente Hulst

De gemeente Hulst heeft een (verbreed) gemeentelijk rioleringsplan opgesteld voor een periode van vier jaar, met als planperiode 2010-2015. In het plan is onder meer opgenomen dat bij nieuwe ontwikkelingen in overleg met het waterschap een keuze wordt gemaakt in de verwerking van hemelwater. Verder heeft de gemeente een belangrijke taak in de inzameling en transport van afvalwater. Voor grondwater wordt ingestoken op drainageleidingen / IT-riolen, waarmee een teveel aan grondwater wordt afgevoerd en regenwater in de bodem wordt gebracht bij lage grondwaterstanden.

4.7.2. Vooroverleg met waterschap

Het watertoetsproces is een belangrijk instrument om het waterbelang in ruimtelijke plannen en besluiten te waarborgen. Het gaat daarbij om alle waterhuishoudkundige aspecten, waaronder veiligheid, wateroverlast, watertekort, waterkwaliteit en verdroging, en om alle wateren: rijkswateren, regionale wateren en grondwater. Het is niet een toets achteraf, maar een proces dat de initiatiefnemer van een ruimtelijk plan en de waterbeheerder in een zo vroeg mogelijk stadium met elkaar in gesprek brengt. In dit kader zal de waterparagraaf in het kader van de ruimtelijke procedure informeel ter beoordeling worden voorgelegd aan het waterschap.

Randvoorwaarden en uitgangspunten:

Waterveiligheid

De ontwikkeling mag geen consequenties hebben voor de waterveiligheid.

Wateroverlast vanuit oppervlaktewater

Het plan biedt voldoende ruimte voor het vasthouden, bergen en afvoeren van water. Er wordt een voldoende hoog peil gewaarborgd om inundaties vanuit oppervlaktewater te voorkomen. De waterberging heeft een capaciteit om 75 liter per verharde m2 oppervlakte te kunnen bergen. Er moet rekening worden gehouden met klimaatverandering en extreme weersituaties.

Grondwaterkwantiteit en verdroging

Tegengaan van grondwateroverlast en –tekort. Beschermen van infiltratiegebieden en benutten van infiltratiemogelijkheden.

Hemel- en afvalwater

Afkoppelen van (schone) verharding om de belasting van het rioolsysteem en de RWZI te verminderen.

Volksgezondheid

Minimaliseren risico water gerelateerde ziekten, voorkomen van verdrinkingsrisico's.

Bodemdaling

Geen maatregelen treffen die (extra) maaiveld daling in zettingsgevoelige gebieden kunnen veroorzaken.

Oppervlaktewaterkwaliteit

Behoud van goede oppervlaktewaterkwaliteit. Vergroten van de veerkracht van het watersysteem. Toepassen van de trits schoonhouden, scheiden en zuiveren.

Grondwaterkwaliteit

Behoud van een goede grondwaterkwaliteit.

Natte natuur

Ontwikkeling en bescherming van een rijke, gevarieerde en natuurlijk karakteristieke aquatische natuur.

Onderhoud oppervlaktewater

Rekening houden met obstakelvrije onderhoudsstroken, vrij van bebouwing en (hout)beplanting.

Objecten waterbeheerder

n.v.t.

Scheepvaart en/of wegbeheer

n.v.t.

4.7.3. Huidige situatie

Het plangebied Hogeweg V ligt zuidwestelijk van Hulst en westelijk van Sint Jansteen. De oppervlakte van het plangebied is 32,6 ha. Het maaiveld ligt globaal tussen NAP +1,5 m en +2,5 m. In het midden ligt het perceel wat hoger, het maaiveld loopt af naar de randen. De bodem bestaat overwegend uit een kleilaag met een dikte van 0,5 tot 1,0 m. Hieronder is tot ca. 2,5 à 3,0 m –mv. een matig ziltige tot licht kleiige zandlaag aangetroffen. Volgens de regionale informatie is tot ongeveer 15 m -mv. een zandpakket aanwezig. De grondwaterstanden fluctueren globaal tussen NAP -0,4 à 0,0 m in de zomer en NAP 0,0 tot +0,4 m in de winter. Aan de noordwestkant van het plangebied loopt een primaire watergang. Het bredere deel van deze waterpartij is deels als primaire watergang en deels als secundaire watergang aangegeven. Op de oostelijke grens van het plangebied loopt deze primaire watergang (samen met een deel van het water uit het noorden en het oosten) in zuidelijke richting. Op de zuidoostpunt voegt deze watergang zich bij een andere primaire watergang, waarna deze samen langs de zuidelijke begrenzing in westelijke richting stromen. Aan de westkant van het plangebied liggen aan beide zijden van de weg secundaire watergangen. Het waterpeil van deze waterlopen is NAP -0,4 m (zomerpeil) / NAP -0,6 m (winterpeil). Op de locatie is geen riolering aanwezig. Bij de bestaande bedrijventerreinen Hogeweg I t/m IV is een gescheiden stelsel aanwezig. Het hemelwater wordt via een HWA-riool ingezameld en afgevoerd naar oppervlaktewater.

4.7.4. Toekomstige situatie

Inrichting

Het gebied wordt opgeknipt in twee grote kavels, de éne heeft een oppervlakte van ruim 11 ha en de andere ca. 10,5 ha. Het noordoostelijke gebied worden verschillende kleine kavels. De oppervlakte van dit plandeel is bijna 2,2 ha.



Plandeel	Bruto oppervlakte (ha)	Verharding (ha)
Kavel 1	11,115	11,115
Kavel 2	10,480	10,480
Kleine kavels gezamenlijk	2,190	2,190
Toegangswegen	0,478	0,478
Uitbreiding water westkant	0,729	-
Nieuwe berging oostkant	0,627	-
Groen	6,982	-
Totaal	32,600	24,262

Bij de eerdere bestemmingsplannen is de watercompensatie vooral langs de centrale weg van de bedrijventerreinen, de Meridiaan voorzien. Een deel van dit water is al gerealiseerd. Voor deze ontwikkeling is een uitbreiding van de bestaande primaire watergang tot een brede waterpartij voorzien (oppervlakte 7.288 m²). Verder is een waterpartij in het zuidoosten van het plangebied gepland (oppervlakte 6.275 m²). Voor de landschappelijke inpassing is langs de randen van het bedrijventerrein een brede groenstrook voorzien.

Watercompensatie verharding

Uitgaande van (vrijwel) 100% verharding van de kavels, is er een totale oppervlakte verharding van 24,26 ha. Hiervoor moet een waterberging van 75 mm worden gerealiseerd, dus

18.196 m³. De waterpartij langs de Meridiaan maakt deel uit van het regionale watersysteem, de bestaande primaire watergang wordt hier verbreed. De peilstijging waarmee gerekend mag worden, wordt door de laagste delen van het gehele peilvak bepaald.

Het waterschap De Scheldestromen heeft aangegeven dat bij een T=100 situatie het waterpeil mag stijgen tot NAP +0,75 m. Bij het (maatgevende) zomerpeil, NAP -0,40 m, is dit een maximale peilstijging van 1,15 m.

De waterpartij in het zuidoostelijke deel van het plangebied is in beginsel onafhankelijk van het regionale watersysteem.



Vooralsnog is de verwachting dat deze berging wel watervoerend wordt gemaakt en in verbinding staat met het primaire watergang oostelijk van het plangebied. De verbinding is 'geknepen', dus de afvoer wordt gereguleerd zodat de belasting van het regionale systeem niet groter is dan toegestaan. De mogelijke peilstijging en de beschikbare berging worden in dit deel dus bepaald door de beschikbare ruimte.

De ruimte tussen de op tekening aangegeven insteek van de primaire watergang en de berging is aan de zuidkant van de berging ca. 17,5 m en aan de oostkant 20 m. Aan de westkant is de ruimte kleiner, 10 m, maar hier ligt geen watergang maar zijn (vooralsnog) parkeerplaatsen voorzien.

Uitgaande van een waterpeil van NAP -0,4/-0,6 m, taluds 1:2, een breedte van de onderhoudsstrook van 4 m, een breedte van de kruin van de kade van 3 m en een kruinhoogte van NAP +2,0 m, is de minimale breedte tussen de insteek van de watergang en de waterlijn van de berging ca. 15 m (onderstaande figuur 5-2). De dakhoogte van de gebouwen komt ruimschoots hoger dan NAP +2 m, dus het hemelwater kan zonder problemen over de kade worden aangevoerd.



Figuur 5-2: Globale afmetingen tussen berging en watergang

Bij deze afmetingen is een peilstijging van ca. 1,9 m (tot een waterpeil van NAP +1,5 m) mogelijk. De berging is een rechthoekige driehoek, met een lange zijde van bijna 170 m en een korte zijde van bijna 75 m. In tabel 5-2 (zie onderstaand) is de beschikbare berging per waterschijf van 0,4 of 0,5 m opgenomen. De totale berging bij een waterpeil van NAP +1,5 m bedraagt 12.785 m³ (ten opzichte van zomerpeil).

Tabel 5-2: Beschikbaar volume in zuidoostelijke berging

Waterpeil	NAP -0,4 m	NAP 0,0	NAP +0,5 m	NAP +1,0 m	NAP +1,5 m
Lengte (m)	168	169,6	171,6	173,6	175,6
Breedte (m)	74,5	76,1	78,1	80,1	82,1
Opp. (m ²)	6.258	6.453	6.701	6.953	7.208
Berging (m ³)		2.452	3.289	3.413	3.540

De nieuwe waterpartij aan de westkant heeft een toename van de oppervlakte van 7.288 m². Bij een peilstijging van 1,15 m conform opgave van het waterschap kan hier 8.381 m³ worden geborgen. Geconcludeerd wordt dat de berging in de zuidoostelijke waterpartij en de westelijke waterpartij gezamenlijk 21.166 m³ bedraagt, dus 2.970 m³ meer dan benodigd is. Overwogen wordt om de zuidoostelijke waterpartij iets kleiner/lager te maken, zodat deze landschappelijk beter is in te passen.

Mocht na optimalisatie van de zuidoostelijke berging toch nog een (klein) tekort aan berging bestaan, dan kan deze gevonden worden door de sloot aan de noordoostelijke terreingrens iets te verbreden. Bij een verbreding van de sloot (lengte ca. 425 m) over een breedte van 1 m is hier bij de toegestane peilstijging van 1,15 m een berging van 488 m³ te bereiken. In overleg met de opdrachtgever wordt de invulling van de bergingsopgave definitief vastgelegd.

4.7.5. Toekomstig watersysteem

Hemelwater

Hemelwater van schone dakoppervlakken stroomt rechtstreeks af naar het oppervlaktewater en de hemelwaterbuffer. Hemelwater van verharding stroomt via ondergrondse voorzieningen af naar het oppervlaktewater. Afhankelijk van het type bedrijf dat zich op Hogeweg V vestigt, zal worden bepaald of het noodzakelijk is om, voordat het hemelwater in het oppervlaktewater terecht komt, een zuiveringsvoorziening te plaatsen. Hiermee wordt voorkomen dat verontreinigingen in het watersysteem (oppervlaktewater, grondwater) komen. De bodem dieper dan 1 m heeft ook een goede doorlatendheid. Verwacht kan worden dat een deel van de neerslag in de bodem infiltreert, zodat er geen verdroging optreedt.

Vuil water

Het afvalwater van de bebouwing wordt aangesloten op het persriool, dat afvoert naar het rioolgemaal aan de Steensedijk (TR070).

Volgende tabel 5.3, de watertoetstabel is korthedshalve overgenomen vanuit het onderzoeksrapport. Verwijzingen naar paragrafen in deze tabel zijn (voor alle duidelijkheid) verwijzingen naar paragrafen in het Waterhuishoudkundig onderzoeksrapport van Antea, d.d. 20 maart 201, welke als bijlage bij dit bestemmingsplan is bijgevoegd.

Tabel 5-3: Watertoets tabel

Thema en water(beheer)doelstelling	Uitwerking
Waterveiligheid De ontwikkeling mag geen consequenties hebben voor de waterveiligheid.	In en nabij het plangebied liggen geen waterkeringen.
Wateroverlast Het plan biedt voldoende ruimte voor het vasthouden, bergen en afvoeren van water. Er wordt een voldoende hoog peil gewaarborgd om inundaties vanuit oppervlaktewater te voorkomen. De waterberging heeft een capaciteit om 75 liter per verharde m ² oppervlakte te kunnen bergen. Er moet rekening worden gehouden met klimaatverandering en extreme weersituaties.	Zie toelichting in par. 5.2
Grondwaterkwantiteit en verdroging Tegengaan van grondwateroverlast en -tekort. Beschermen van infiltratiegebieden en benutten van infiltratiemogelijkheden.	Neerslag wordt afgevoerd naar bergingsvoorzieningen, waar het vertraagd wordt afgevoerd. Gezien de goede doorlatendheid van de bodem (dieper dan ca. 1 m) zal een deel van het water in de bodem infiltreren. Het maaiveld wordt bij bebouwing eventueel opgehoogd om wateroverlast te voorkomen. Er wordt geen nieuwe drainage toegepast.
Hemel- en afvalwater Afkoppelen van (schone) verharding om de belasting van het rioolsysteem en de RWZI te verminderen.	zie toelichting in par. 5.3
Volksgesondheid Minimaliseren risico watergerelateerde ziekten, voorkomen van verdrinkingsrisico's.	De buffer aan de zuidoostkant staat in verbinding met het polderwater. Neerslag wordt op de buffer geloosd, zodat er een regelmatige doorspoeling is. Er is geen lozing van vuil water op oppervlaktewater. De buffer aan de westkant betreft een verbreding van de bestaande watergang. Er worden taluds 1:2 toegepast. De locatie bevindt zich niet in woongebied.
Bodemdaling Geen maatregelen treffen die (extra) maaiveldaling in zettingsgevoelige gebieden kunnen veroorzaken.	De bodem ter plaatse is weinig zettingsgevoelig, alleen in de bovenste meter is klei aangetroffen.
Oppervlaktewaterkwaliteit Behoud van goede oppervlaktewaterkwaliteit. Vergroten van de veerkracht van	Zie toelichting in par. 5.2 en 5.3

het watersysteem. Toepassen van de trits schoonhouden, scheiden en zuiveren.	
Grondwaterkwaliteit Behoud van een goede grondwaterkwaliteit	Idem
Natte natuur Ontwikkeling en bescherming van een rijke, gevarieerde en natuurlijk karakteristieke aquatische natuur.	In het plangebied zijn geen specifieke aquatische natuurwaarden aanwezig. De nieuwe waterpartijen krijgen een flauwer talud. In overleg met het waterschap en de gemeente kunnen hier deels natuurvriendelijke oevers worden aangelegd.
Onderhoud oppervlaktewater Rekening houden met obstakelvrije onderhoudsstroken, vrij van bebouwing en (hout)bepanting.	Langs de waterpartijen komt een obstakelvrije onderhoudsstrook met een breedte van 4 m.
Objecten waterbeheerder n.v.t.	In het plangebied zijn geen objecten van de waterbeheerder aanwezig.
Scheepvaart en/of wegbeheer n.v.t.	In het plangebied geen scheepvaart en geen wegen in beheer van het waterschap. .

Waterveiligheid

In en nabij het plangebied liggen geen waterkeringen.

Volksgezondheid

De buffer aan de zuidoostkant staat in verbinding met het polderwater. Neerslag wordt op de buffer geloosd, zodat er een regelmatige doorspoeling is. Er is geen lozing van vuil water op oppervlaktewater. De buffer aan de westkant betreft een verbreding van de bestaande watergang. Er worden taluds 1:2 toegepast. De locatie bevindt zich niet in woongebied.

Natte natuur

In het plangebied zijn geen specifieke aquatische natuurwaarden aanwezig. De nieuwe waterpartijen krijgen een flauwer talud.

Beheer en onderhoud

Langs de waterpartijen komt een obstakelvrije onderhoudsstrook met een breedte van 4 m.

Conclusie

Geconcludeerd wordt dat de voorgenomen ontwikkeling geen negatieve gevolgen heeft op de verschillende aspecten van water in en rondom het plangebied.

4.8 Natuurtoets

4.8.1. Inleiding

Adviesbureau Anteagroup BV heeft 13 december 2016 onderzoek gedaan naar de flora en fauna in het onderhavige plangebied. Het doel van voorliggende Natuurtoets is het opsporen van strijdigheden van de voorgenomen ontwikkeling met de Flora- en faunawet, het Natuur Netwerk Nederland (NNN) en/of de Natuurbeschermingswet 1998 en het bepalen of de aanvraag van een ontheffing Flora- en faunawet noodzakelijk is.

Om hiertoe te komen zijn onder andere de volgende vragen beantwoord:

- Komen in de beïnvloedingszone van het plangebied beschermde natuurgebieden voor? Zo ja, welke zijn dit en wat zijn de gevolgen hierop?
- Dienen vervolgstappen in de vorm van een uitwerking- of een compensatieplan opgesteld te worden?
- Welke in het kader van de Flora- en faunawet (zwaar) beschermde soorten (en/of vaste rust- en verblijfplaatsen) komen voor in het beïnvloedingsgebied van de voorgenomen ontwikkeling?
- Vinden er als gevolg van de ontwikkeling effecten plaats op deze soorten en worden daarbij verbodsbepalingen overtreden?
- Is het noodzakelijk om mitigerende maatregelen te nemen en welke zijn dit? Dient in het kader van de Flora- en faunawet een ontheffing aangevraagd te worden?

Deze onderzoeksvragen zijn in de rapportage uiteengezet en kortheidshalve wordt hiernaar verwezen. De rapportage is in de bijlage gevoegd.

Conclusies onderzoek:

In het plangebied komen (mogelijk) beschermde soorten voor die negatieve effecten ondervinden van het voornemen. Het gaat in dit geval om de rugstreeppad. Daarnaast dient rekening te worden gehouden met de aanwezigheid van broedvogels in het plangebied.

Rugstreeppad

Het is niet uit te sluiten dat de rugstreeppad in het plangebied voorkomt. De potentiële aanwezigheid van de rugstreeppad vormt echter geen belemmering voor de vaststelling van het bestemmingsplan. Indien blijkt dat de rugstreeppad daadwerkelijk voorkomt binnen het plangebied en indien een ontheffing noodzakelijk is, wordt verwacht dat, door het treffen van maatregelen, deze verleend wordt gezien reeds verleende Flora- en faunawet ontheffingen en de mogelijkheden binnen het plan, in de omgeving en in de werkwijzen voor het treffen van maatregelen.

Broedvogels

Voor de voorgenomen werkzaamheden dient rekening gehouden te worden met het broedseizoen (globaal half maart tot en met juli). Er zijn geen belemmeringen vanuit de Flora- en faunawet aan de orde indien ten minste één van de volgende maatregelen genomen worden:

- 1) De werkzaamheden worden buiten het broedseizoen uitgevoerd (voorkeursmaatregel). Of in deze periode wordt het plangebied ongeschikt gemaakt voor broedvogels.
- 2) Het plangebied wordt kort voor aanvang van de werkzaamheden door een erkende ecooloog gecontroleerd op actuele broedgevallen; bij gebleken aanwezigheid van broedende vogels moeten de werkzaamheden worden uitgesteld tot na het broedseizoen.

Overzicht

In onderstaande tabel worden de soorten weergegeven die in het plangebied aanwezig zijn en/of worden verwacht en waar nader onderzoek naar uitgevoerd moet worden.

Soort	Ingrep verstorend	Nader onderzoek	Ontheffing noodzakelijk	Bijzonderheden / opmerkingen
Broedvogels algemeen	Mogelijk	Nee	Nee	Werken buiten broedseizoen
Rugstreeppad	Mogelijk	Ja, voorafgaand aan de realisatiefase	Mogelijk	Zie paragraaf 6.1.4.

Natuurnetwerk Nederland (NNN)

Binnen het plangebied is geen NNN-gebied aanwezig. Er is van directe aantasting van de NNN dan ook geen sprake. Ook heeft de planontwikkeling geen negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden van het Natuurnetwerk Nederland buiten het plangebied. Er is daarom geen noodzaak voor een compensatieplan.

Natura 2000

Het plangebied ligt niet in een Natura 2000-gebied. Wel liggen op drie kilometer en achtkilometer een respectievelijk Belgisch en Nederlands Natura 2000-gebied. Op basis van de aard en omvang van de werkzaamheden en de afstand tot de Natura 2000-gebieden zijn effecten op dit gebied grotendeels uit sluiten. Om effecten als gevolg van stikstofdepositie te kunnen bepalen is een stikstofberekening met AERIUS Calculator uitgevoerd. Uit deze berekening blijkt dat ook significant negatieve effecten als gevolg van de stikstofdepositie uitgesloten kunnen worden. Hiermee kan op voorhand worden uitgesloten dat de voorgenomen ontwikkeling leidt tot significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van enig Natura 2000-gebied. Er is geen noodzaak tot vervolgstappen.

Conclusie vervolgonderzoek

Het vervolgonderzoek naar de rugstreeppad moet plaatsvinden conform de richtlijnen uit de soortenstandaard rugstreeppad (RVO, 2014). Het onderzoek kan op een aantal manieren, of een combinatie hier van, worden gedaan.

Onderzoeken kooractiviteit

De meeste kooractiviteiten vinden op “goede” avonden in de tweede helft van april en in mei plaats. Er moet op minimaal twee avonden in deze periode geluisterd worden. Om aanwezigheid uit te sluiten moet midden juli nogmaals bij geschikte omstandigheden geluisterd worden naar kooractiviteit

Aantonen van voortplanting

Om aanwezigheid van voortplantingsplaatsen aan te tonen moet in de maanden juni en juli de mogelijk geschikte voortplantingswateren onderzocht worden op aanwezigheid van eisnoeren of larven van de rugstreeppad.

Inventarisatie van exemplaren

In de zomer en herfst kan, buiten het voortplantingsseizoen, de aanwezigheid kwalitatief aangetoond worden via een aantal bezoeken op vochtige avonden in potentiële landhabitats. In de zomerperiode kan op de grond liggend (plaat)materiaal worden omgedraaid of kunnen plaatjes worden uitgelegd en gecontroleerd. Dit is arbeidsintensief onderzoek.

4.8.2. Actualisatie Wet natuurbescherming en conclusie

De inwerkingtreding van de Wet natuurbescherming per 1 januari 2017 leidt tot verandering van de conclusies gesteld in de Natuurtoets (Antea Group, 2016). Zo blijkt uit de bureaustudie d.d. 7 april 2017 (zie bijlage onderzoeken van dit bestemmingsplan), dat laatvlieger, damhert, eekhoorn, alpenwatersalamander, levendbarende hagedis en gevlekte witsnuitlibel in de omgeving van het plangebied zijn waargenomen. Binnen het plangebied is geen essentieel leefgebied aanwezig voor genoemde soorten. Effecten op deze soorten zijn daarmee uitgesloten. Nieuwe beschermde soorten onder Wet natuurbescherming zijn bergnachtsorchis, drepes en naakte lathyrus. Deze soorten komen mogelijk voor in het plangebied.

Door maatregelen te nemen is het plan uitvoerbaar. Tot slot moet bij de uitvoering van de werkzaamheden, overeenkomstig met de conclusies uit de natuurtoets, rekening gehouden worden met het voorkomen van verstoring van broedende vogels. De soortbescherming van de Wnb vormt dan geen belemmering voor het vaststellen van het plan.

Vanuit de gebiedenbescherming zijn er geen belemmeringen voor het vaststellen van het plan.

Voor de uitvoering en om vast te stellen welke maatregelen daadwerkelijk toegepast dienen te worden, is inzicht nodig in de aanwezige soorten. Daarvoor is nader onderzoek naar bergnachtsorchis, drepes en naakte lathyrus nodig. Dit onderzoek bestaat uit één terreinbezoek in de maand juni en dient uitgevoerd te zijn voorafgaand aan de realisatiefase.

Dit aanvullend onderzoek heeft in de maanden april mei, juni en augustus 2017 plaatsgevonden. De conclusie van het onderzoek is dat er in 2017 in het plangebied geen sprake is geweest van de aanwezigheid van rugstreeppadden. Er is tijdens drie onderzoeksronden in de periode april tot en met mei tijdens de avondbezoeken geen kooractiviteit van roepende rugstreeppadden vastgesteld. Daarnaast zijn tijdens twee onderzoeksronden overdag geen adulte of onvolwassen dieren vastgesteld. Ook zijn de drie plantensoorten waarnaar in 2017 onderzoek is verricht (naakte lathyrus, bergnacht orchis en drepes) binnen het plangebied niet vastgesteld. Het plangebied is momenteel onvoldoende geschikt om leefomstandigheden te bieden aan deze plantensoorten.

Conclusie

Het aspect natuur vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling

4.9 Externe veiligheid

Toetsingskader

Externe veiligheid heeft betrekking op de gevaren voor de directe omgeving bij een ongeval tijdens de productie, het behandelen of het vervoer van gevaarlijke stoffen. De daaraan verbonden risico's dienen aanvaardbaar te blijven. Het beleid inzake externe veiligheid aangaande bedrijven is gebaseerd op het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) uit 2004 inclusief de bijbehorende Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi) en het Register Risicosituaties

Gevaarlijke Stoffen (RRGS).

Voor het plangebied is alleen het transport van gevaarlijke stoffen over de Absdaalseweg/N258 en de N290 van belang, aangezien in en in de directe omgeving van het plangebied geen:

- inrichtingen aanwezig zijn die vallen onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi);
- inrichtingen aanwezig zijn die zijn opgenomen in het Register Risicosituaties Gevaarlijke Stoffen (RRGS). Verder zijn in het onderzoeksgebied (plangebied en omgeving) geen planologisch relevante leidingen aanwezig. Daarnaast vindt ook geen transport van gevaarlijke stoffen plaats over spoor- of vaarwegen.

Vervoer gevaarlijke stoffen

In het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) is het externe veiligheidsbeleid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over water, wegen en spoorwegen opgenomen. Het vervoer van gevaarlijke stoffen via buisleidingen wordt via ander beleid (het Besluit externe veiligheid buisleidingen) gewaarborgd. Op basis van het Bevt is de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico (PR) voor kwetsbare objecten 10-6 per jaar, voor beperkt kwetsbare objecten geldt de PR 10-6/ jaar als richtwaarde en geldt er een motiveringsplicht. Het groepsrisico (GR) heeft de oriëntatiewaarde als richtwaarde. Voor het groepsrisico geldt een inspanningsverplichting (de kans dat een grotere groep mensen bij een dergelijk ongeval is betrokken). Dit risico laat zich niet in de vorm van een risicocontour op een kaart weergeven, maar kan wel worden vertaald in een dichtheid van personen per hectare. Conform het Bevt geldt in het kader van een ruimtelijke procedure binnen het invloedsgebied (waarbij (beperkt) kwetsbare objecten mogelijk worden gemaakt) van een transportroute gevaarlijke stoffen een verantwoordingsplicht. Deze verantwoordingsplicht geldt zowel in bestaande als in nieuwe situaties. Een beperkte verantwoording van het groepsrisico geldt bij ontwikkelingen op 200 meter vanaf het tracé of bij ontwikkelingen met een beperkte toename van het groepsrisico (10 procent) en/of een laag groepsrisico (<0,1 keer de oriëntatiewaarde). Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen door buisleidingen is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) het relevante beleidskader. Afhankelijk van specifieke leidingeigenschappen (waaronder druk en diameter) gelden verschillende bebouwings- en toetsingsafstanden. Hierbij zijn de belemmeringsstrook, de PR 10-6/jaar-contour en het invloedsgebied relevant.

Relevante aspecten en onderzoeksmethodiek

In de omgeving van de relevante bedrijven en vervoersassen moeten ruimtelijke ontwikkelingen in de eerste plaats worden getoetst aan de grenswaarde van het plaatsgebonden risico. Binnen het zogenaamde invloedsgebied moet ook de invloed op het groepsrisico worden verantwoord. Het beleidskader omtrent kerncentrales is in Nederland beschreven in de Kernenergiewet. In het kader van de ruimtelijke procedure is nadere beschouwing ten aanzien van kerncentrales niet relevant. Het plangebied bevindt zich niet binnen de preparatiezones 'evacuatie' (10 kilometer) van de kerncentrales Doel en Borssele, deze centrales bevinden zich op respectievelijk ca. 17 kilometer en 28 kilometer van het plangebied.

Huidige situatie -Inrichtingen

Op de bestaande delen van het bedrijventerrein, Hogeweg I, II, III, IV en V zijn geen bedrijven aanwezig waarop het Bevi van toepassing is. Naar verwachting vinden er geen autonome ontwikkelingen plaats die een relevante wijziging van de hierboven geschetste externe veiligheidssituatie tot gevolg hebben.

Vervoer gevaarlijke stoffen

Over de ten noorden van het plangebied gelegen Absdaalseweg/N258 en de ten oosten van het plangebied gelegen N290 vindt thans vervoer plaats van gevaarlijke stoffen. Uit een in opdracht van de provincie Zeeland uitgevoerde risico-inventarisatie voor het wegtransport van gevaarlijke stoffen in Zeeland¹ blijkt dat dit transport in de huidige situatie geen belemmeringen oplevert. Uit het onderzoek is gebleken dat er geen PR 10-6-contour wordt berekend.

Daarnaast blijkt uit het betreffende onderzoek dat het groepsrisico lager is dan 0,1 keer de oriëntatiewaarde.

Te verwachten effecten – Inrichtingen Hogeweg V, 1^e herziening

Bij de aanwezige bedrijven op het bestaande bedrijventerrein Hogeweg is geen sprake van een PR (er bevinden zich geen Bevi-bedrijven). Binnen het onderhavige plangebied is geen opslag van gevaarlijke stoffen voorzien. Tevens is de vestiging van Bevi-bedrijven binnen het dit bestemmingsplan uitgesloten.

Vervoer van gevaarlijke stoffen

Voorliggend bestemmingsplan voorziet in de uitbreiding van een bedrijventerrein langs de aangewezen transportroute voor gevaarlijke stoffen, maar bevindt zich buiten het invloedsgebied van de transportroute (invloedsgebied 355 meter; stofcategorie GF3). Conform het Bevt vormt het transport van gevaarlijke stoffen daarmee geen belemmeringen en is verantwoording van het groepsrisico niet van toepassing.

Actualisatie en wijziging route vervoer van gevaarlijke stoffen

Als gevolg van de inwerkingtreding van de Wijzigingswet vervoer gevaarlijke stoffen moeten de door gemeente aangewezen routes waarover routeplichtige gevaarlijke stoffen moeten worden getransporteerd opnieuw worden vastgesteld. Routeplichtige gevaarlijke stoffen zijn vastgelegd in het VLG (Regelingvervoer over land van gevaarlijke stoffen). De gemeentelijke routing sluit aan op het landelijk Basisnet, op de rotonde N61/N290 bij Terhole. De navolgende lokale wegen zijn als gemeentelijke routing voor vervoer van gevaarlijke stoffen binnende gemeente Hulst vastgesteld:

N60/N290 Provincialeweg, N689 Hulsterweg tot kruising met Hulsterweg-Boudeloodijk, Hulsterweg(gelegen naast N689 Rijksweg 60) tot kruising Oudeweg, Oudeweg;

N60 Rondweg Terhole tot en met rotonde, Hontenissestraat, Zandstraat enkel in Noordelijke-richting, gedeelte Zeildijk, Veldstraat, gedeelte Zoutestraat vanaf kruising met Veldstraat tot enmet Zoutestraat 109.

Eerdere routing op het grondgebied van de gemeente Hulst zijn hiermee komen te vervallen.

Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling. Over de Absdaalseweg/N258 vindt niet langer het vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Deze is vooralsnog beperkt tot de N290. Dit kan mogelijk in de toekomst (weer) wijzigen echter ligt het plangebied buiten het invloedsgebied van deze en huidige transportroutes. Nadere beschouwing van het aspect externe veiligheid is daarmee niet aan de orde.

4.10 Kabels en leidingen

In het plangebied liggen, behalve de gebruikelijke bekabeling, geen bijzondere kabels en/of leidingen. In het kader van het bouw- en woonrijpmaken zal in het kader van goede internetverbinding voor de toekomstige bedrijven glasvezel worden aangelegd.

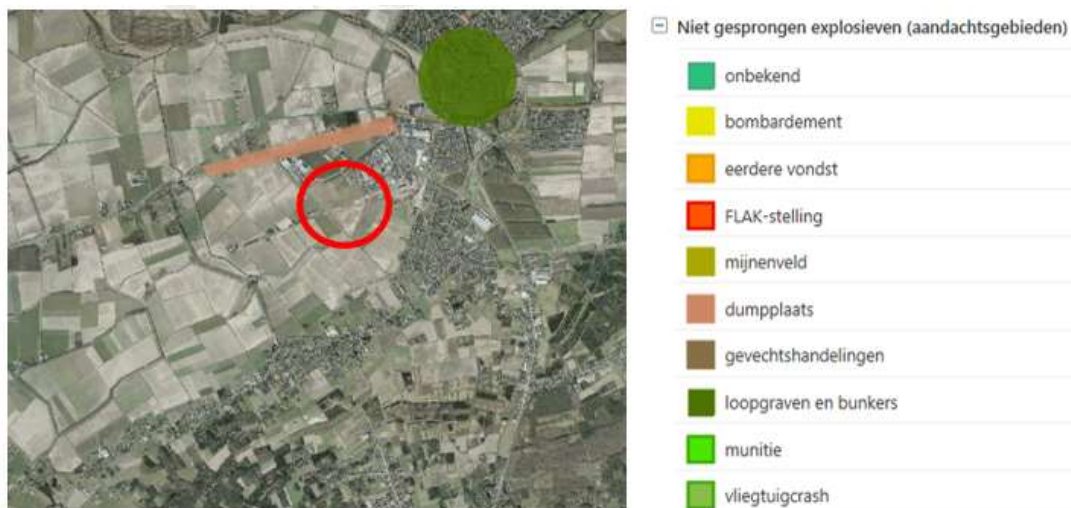
Conclusie

Kabels en leidingen vormen geen belemmering voor de beoogde ontwikkelingen.

4.11 Munitie

De provincie heeft in 2009 het initiatief genomen om uit te zoeken en op kaart te zetten waar in Zeeland door historische gebeurtenissen sprake is van verhoogde kans op de aanwezigheid van niet-gesprongen conventionele explosieven. Deze informatie helpt een gemeente, provincie of andere initiatiefnemer om een eerste inschatting van de mogelijkheid van het wel of niet voorkomen van explosieven in de bodem te maken. De gemaakte kaart heeft een signalerende functie. Het is en blijft de verantwoording van de initiatiefnemer om wel of geen officieel onderzoek naar explosieven op te starten als daar aanleiding voor is. Onderstaande luchtfoto betreft een uitsnede van deze kaart met daarop de locatie van Hogeweg V omcirkeld.

Figuur 41, bron; Geoloket Zeeuwsbodemvenster, provincie Zeeland



Er kunnen op hoofdlijnen twee aanleidingen worden genoemd voor het uitvoeren een vooronderzoek naar en vervolgens het zonodig opsporen en ruimen van CE (Conventionele Explosieven):

1. Spontane vondst van een niet gesprongen explosief (NGE), bijvoorbeeld door een boer tijdens het bewerken van het land of tijdens het graven bij bouwwerkzaamheden. De

spontane vondst van een NGE moet worden gemeld bij de politie. De politie besluit afhankelijk van de situatie ter plaatse of de Explosieven Opruiming Dienst Defensie (EODD) gewaarschuwd moet worden. De EODB bepaald op basis van onderzoek ter plaatse welke maatregelen er worden genomen en zal dat vervolgens afstemmen met de burgemeester en de politie.

2. Het vermoeden dat in een bepaald gebied niet gesprongen explosieven in de (water)bodem zitten, meestal in combinatie met bijvoorbeeld bouwplannen in dat gebied. In dat geval wordt er altijd gestart met een vooronderzoek, zonodig gevolgd door de opsporing en ruiming van NGE. Het verrichten van vroegtijdig vooronderzoek is zowel van belang voor de veiligheid, maar ook om te voorkomen dat op een later moment grote vertraging in bijvoorbeeld bouwprojecten optreedt.

Geen van bovenstaande aspecten is aan de orde ten aanzien van het onderhavige plangebied en daarmee is een vooronderzoek niet vereist..

Conclusie

Gelet op de gegevens van het Geoloket Zeeuwsbodemvenster is er geen aanleiding om te vermoeden dat in het onderhavige gebied niet gesprongen explosieven aanwezig zijn en vormt dit aspect geen planologische belemmering.

4.12 Geur

De Wet geurhinder en veehouderij (Wgv) vormt voor de beoordeling van aanvragen om vergunning in het kader van de Wet milieubeheer het toetsingskader voor de geurhinder vanuit veehouderijen. De Wgv stelt normen aan de geurbelasting van veehouderijen op geurgevoelige objecten en stelt minimale afstanden vast van veehouderijen tot geurgevoelige objecten. Om te beoordelen of sprake is van een goed woon- en verblijfklimaat wordt bij een ruimtelijke ordeningstoets voor de omgekeerde werking eveneens de Wet geurhinder en veehouderij toegepast. De geurbelasting is afkomstig van dieren waarvoor in de Regeling geurhinder en veehouderij (Rgv) een omrekeningsfactor is vastgesteld (bijvoorbeeld varkens, vleesvee, pluimvee, schapen en geiten). De geurbelasting wordt uitgedrukt in odour units per kubieke meter lucht (ouE/m³). De maximaal toegestane geurbelasting van veehouderijen op geurgevoelige objecten is afhankelijk van de ligging (concentratiegebied of niet-concentratiegebieden en binnen of buiten de bebouwde kom). Naast geurnormen houdt de Wgv ook rekening met (vaste) afstanden van veehouderijen tot geurgevoelige objecten. Bij deze afstanden gaat het om dieren waarvoor in de Rgv geen omrekeningsfactoren zijn vastgesteld (bijvoorbeeld melkrundvee en paarden). De minimaal aan te houden afstand bedraagt 50 meter tot een geurgevoelig object buiten de bebouwde kom en 100 meter tot een geurgevoelig object binnen de bebouwde kom. Deze afstanden gelden ongeacht het aantal dieren dat er gehouden wordt. De te toetsen afstand wordt gemeten tussen de buitenzijde van een geurgevoelig object en het dichtstbijzijnde emissiepunt.

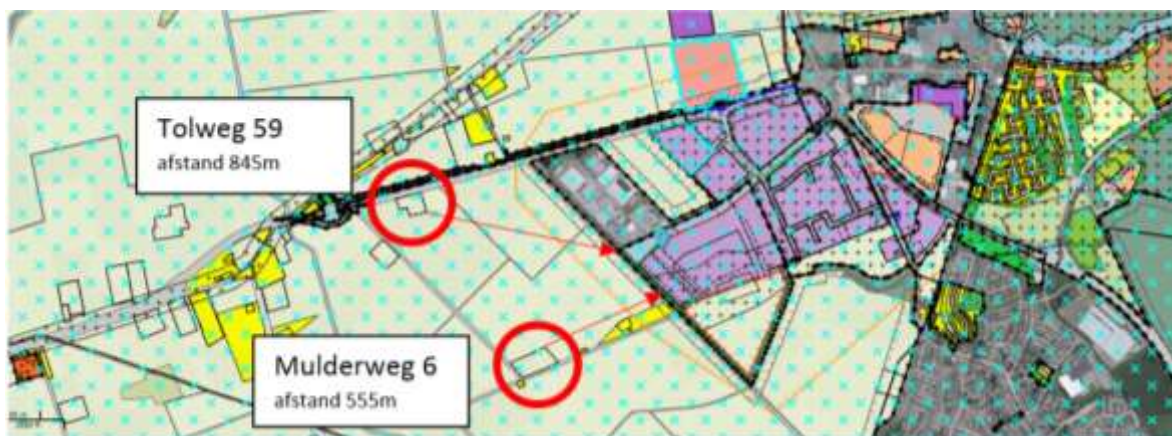


Fig. 42 afstand agrarische bedrijven ten opzichte van plangebied, bron www.ruimtelijkeplannen.nl.

De afstand van agrarische bedrijven in de omgeving van het plangebied Hogeweg V bevinden zich op grotere afstand dan de 50 meter of 100 meter. Tolweg 59 en Mulderstraat 6 zijn de eerste agrarische bedrijven in deze omgeving. Deze liggen op afstanden van 500 m en meer van de plangrens. Daarnaast omvat de beoogde bedrijvenbestemming in principe geen geurgevoelig objecten met uitzondering van eventueel de bijbehorende kantoorfunctie. Het beschermingsniveau ten aanzien van deze functie is echter lager dan van woningen en gezien de ligging van woningen in de nabijheid van deze agrarische bedrijven zijn die woningen maatgevend.

Conclusie

Vanuit de Wet geurhinder zijn er dan ook geen belemmeringen ten aanzien van de uitbreiding en wijziging van het plan Hogeweg V, 1^e herziening.

5. JURIDISCHE UITVOERBAARHEID

5.1 Het juridisch plan

Het onderhavige bestemmingsplan heeft tot doel een juridisch-planologische regeling te scheppen voor de ontwikkeling aan grootschalige logistieke bedrijvigheid. Bij het opstellen van het onderhavige bestemmingsplan is aansluiting gezocht bij de in de Wet ruimtelijke ordening en de bij het Besluit ruimtelijke ordening geformuleerde uitgangspunten. Voorts is aangesloten bij de systematiek van andere bestemmingsplannen van de gemeente Hulst. Gestreefd is hierbij naar uniformering en standaardisering van bestemmingen en regels.

Er is gekozen voor een gedetailleerd bestemmingsplan in verband met de rechtszekerheid voor direct omwonenden.

Hierna wordt inhoudelijk ingegaan op de bestemmingen binnen dit bestemmingsplan.

5.2 Bestemmingen

Hierna wordt inhoudelijk ingegaan op de bestemmingen binnen het onderhavige bestemmingsplan.

- Bedrijventerrein 1 en 2
- Groen
- Verkeer
- Water
- Waarde-Archeologie 1
- Algemene regels

Bedrijven 1 en 2

De bestemming 'Bedrijventerrein - 1' is expliciet bestemd voor grootschalige logistieke bedrijven. Hieronder vallen bijvoorbeeld de op- en overslagbedrijven, distributiecentra met aanvullende dienstverlening (Value Added Logistics en Services) wat met name bij E-commerce (internet) bedrijven van toepassing is. Ander soortige bedrijvigheid is uitgesloten. De planvoorschriften voorzien tevens in een aantal voorwaardelijke bepalingen, namelijk dat een akoestische onderzoek vereist teneinde aan te tonen dat de aard van de bedrijvigheid past binnen een bedrijf met de geluidscategorie 3.2. ingevolge de Staat- van bedrijfsactiviteiten. Tevens dient een goede landschappelijke inpassing van de bebouwing verzekerd te zijn.

Binnen de bestemming 'Bedrijventerrein - 2' zijn reguliere bedrijven toegestaan ten hoogste in de categorie 3.2. van de Staat- van bedrijfsactiviteiten. Deze planregel sluit zoveel mogelijk aan bij het voormalige bestemmingsplan Hogeweg V, echter in het kader van uniformiteit en eenduidigheid is eveneens aansluiting gemaakt bij de bestemming 'Bedrijventerrein - 1'. Dit betekent met name een vereenvoudiging van de planregels.

De staat van bedrijfsactiviteiten is als bijlage 1 bij de planregels bijgevoegd. Deze is ongewijzigd overgenomen vanuit het 'moederplan' Hogeweg V. Daarnaast is in bijlage 2 van de planregels voorwaarden opgenomen waaraan een akoestisch-rapport ten behoeve van het verkrijgen van de omgevingsvergunning moet voldoen.

Groen

Gronden met de bestemming 'Groen' zijn onder andere bestemd voor groenvoorzieningen, bermen en beplanting, paden, voorzieningen van algemeen nut, water, waterhuishoudkundige voorzieningen en kunstwerken. Daarnaast is op meerdere locaties binnen het plan een calamiteitenroute voorzien of mogelijk (aangeduid als sv-2) die de groenbestemming doorkruisen. Ook wordt een wandelroute aangeduid binnen de bestemming groen (sv-1). De groenbestemming is daarnaast bedoeld als afschermd groen naar de omgeving in verband met de omvangrijke bouwmassa's die op het bedrijventerrein mogelijk worden gemaakt en het groen een afschermd functie heeft.

Verkeer

De wegen en parkeerplaatsen in het plangebied hebben de bestemming Verkeer gekregen. Binnen deze bestemming is onder andere ruimte voor voorzieningen voor verkeer en verblijf, een calamiteitenroute, groenvoorzieningen, kunstobjecten, speelvoorzieningen, geluidwerende voorzieningen, straatmeubilair, ontmoetingsplaatsen, terrassen, water en waterhuishoudkundige voorzieningen, (ondergrondse) parkeervoorzieningen en nutsvoorzieningen.

Water

De gronden met de bestemming 'Water' zijn bestemd voor de waterhuishouding van het plangebied en groen. Waar de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer 1 en / of 2 is aangegeven, is het mogelijk wandel- en fietspaden en calamiteitenontsluiting te realiseren. Deze aanduiding is globaal genomen vanwege het feit dat ter plaatse grootschalige logistieke gebouwen zijn voorzien doch bij het opstellen van dit plan de situering nog niet duidelijk is.

Dubbelbestemming Waarde – Archeologie 1

De voor Waarde – Archeologie 1, aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming, mede bestemd voor de bescherming van de (potentieel) aanwezige archeologische waarden. Deze dubbelbestemming kan mogelijk in de toekomst vervallen indien op basis van archeologisch onderzoek is aangetoond, dat ter plaatse geen archeologische waarden (meer) aanwezig zijn. Vooralsnog is dit voor de aangeduide locatie nog niet aangetoond. Ten tijde van het opstellen van dit ontwerpbestemmingsplan worden voorbereidingen getroffen voor het opstellen van een Programma van Eisen voor het uitvoeren van proefsleuven.

Algemene regels

Naast de bestemmingsregels zijn er tevens algemene regels en overgangs- en slotregels van toepassing op het plangebied. Hierin zijn algemene bouwregels, gebruiksregels, aanduidingsregels, afwijkingsregels en wijzigingsregels opgenomen

6. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

6.1 Exploitatie

Het bestemmingsplan 'Hogeweg V, 1e herziening' betreft in principe de invulling van de wijzigingsbevoegdheid van het moederplan en een flexibilisering van de bouwhoogtes. Om die reden is het noodzakelijk een regulier bestemmingsplanprocedure te doorlopen waarbij tevens het juridisch en planologisch instrumentarium is geactualiseerd.

Met betrekking tot de realisering van dit plan bestaan er voor de gemeente Hulst geen kosten in de grondexploitatie sfeer. In de Wet ruimtelijke ordening is bepaald op welke wijze de gemeente het kostenverhaal moet verzekeren. Op grond van artikel 6.12 lid 1 in samenhang met artikel 6.12 lid 4 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) is de gemeenteraad verplicht voor het verhaal van kosten een exploitatieplan op te stellen en vast te stellen gelijktijdig met de vaststelling van het bestemmingsplan. In afwijking hiervan kan de gemeenteraad besluiten geen exploitatieplan vast te stellen, indien (in casu) het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de betreffende gronden anderszins verzekerd is.

Verzekering van bedoeld kostenverhaal is met Heijmans Vastgoed B.V. middels een (antérieure) grondexploitatieovereenkomst d.d. overeengekomen.

Op basis hiervan kan worden gesteld dat in dit geval de verplichting tot vaststelling van een exploitatieplan niet vereist is. De gemeenteraad kan evenwel gedurende het bestemmingsplanproces te allen tijde besluiten een exploitatieplan op te stellen, in procedure te brengen en vast te stellen.

De gemeenteraad van de gemeente Hulst dient gelijktijdig met de vaststelling van het bestemmingsplan te besluiten dat geen exploitatieplan voor het bestemmingsplan behoeft te worden vastgesteld.

7 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

7.1 Vooroverleg en inspraak

In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) hoofdstuk 3 "Bestemmingsplannen", zijn in artikel 3.1.1 regels opgenomen met betrekking tot het voeren van overleg bij de voorbereiding van een bestemmingsplan. Burgemeester en wethouders zijn gehouden, daar waar nodig, overleg te plegen met de diensten van het Rijk en de provincie Zeeland dan wel met instanties die belast zijn met de behartiging van de belangen welke in het onderhavige bestemmingsplan in het geding zijn.

In het kader van het wettelijk vooroverleg conform artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening zijn de volgende instanties op 18 juli 2017 digitaal dan wel per brief geïnformeerd over het concept-ontwerpbestemmingsplan 'Hogeweg V, 1^e herziening'.

- Provincie Zeeland ;
- Waterschap Scheldestromen;
- Gemeente Stekene;
- Veiligheidsregio Zeeland;
- RUD Zeeland.

De desbetreffende instanties zijn tot en met 18 augustus 2017 in de gelegenheid gesteld een reactie in te dienen. De ingekomen vooroverlegreacties zijn, daar waar nodig, verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan.

7.2 Ontwerpbestemmingsplan

In de Wet ruimtelijke ordening (Wro) is in artikel 3.8 bepaald dat op de voorbereiding van een bestemmingsplan afdeling 3.4 van Algemene wet bestuursrecht (Awb) van toepassing is. In de Awb is bepaald dat het bestuursorgaan het ontwerp van het te nemen besluit met de daarop betrekking hebbende stukken die redelijkerwijs nodig zijn voor een beoordeling van het ontwerp voor een termijn van zes weken ter inzage legt. Een ieder wordt hiermee in de gelegenheid gesteld, schriftelijk en/of mondeling zijn/haar zienswijzen over het ontwerpbestemmingsplan naar voren te brengen.

Het ontwerpbestemmingsplan Hogeweg V, 1^e herziening te Hulst heeft vanaf 2017, gedurende zes weken voor een ieder ter inzage gelegen. Gedurende deze periode zijn er zienswijzen ingediend tegen het ontwerpbestemmingsplan.