

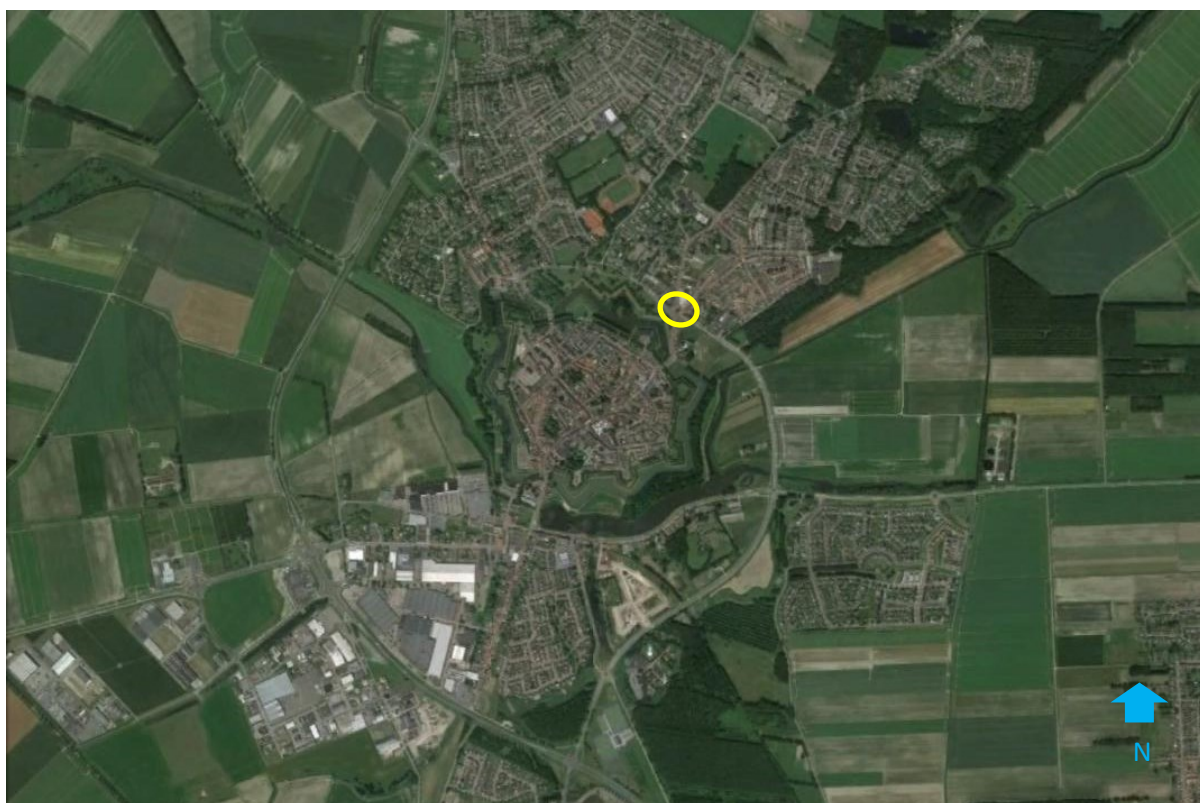
BESTEMMINGSPLAN ROTONDE ZOUTESTRAAT - HULST TOELICHTING



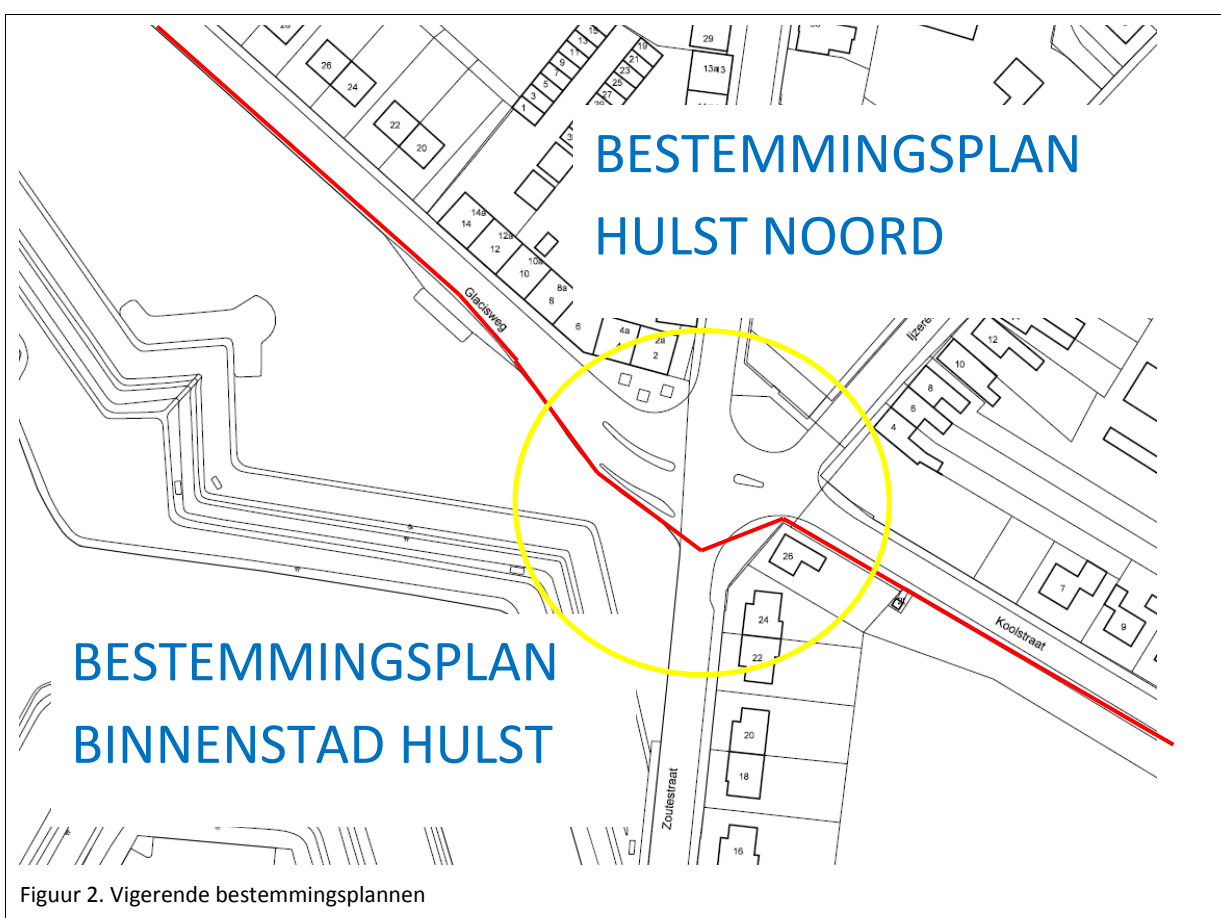
Titel:	Toelichting bestemmingsplan Ronde Zoutestraat Hulst
Gemeente:	Hulst
Status:	Vastgesteld
IMRO:	NL.IMRO.0677.bphulstrotonde.001V
Project:	14-075
Datum:	16 april 2015
Opgesteld door:	Van Kerkhoff Maatwerk in RO
In opdracht van:	Gemeente Hulst
Informatie mede afkomstig van:	-

INHOUDSOPGAVE

H1. Inleiding	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Vigerende planologische situatie	5
1.3 Opbouw	6
H2. Planbeschrijving	7
2.1 Beleidsuitgangspunten	7
2.2 Beoogde situatie	9
2.3 Definitie plangebied	8
H3. Toetsing	11
3.1 Archeologie	11
3.2 Bodem	11
3.3 Cultuurhistorie	12
3.4 Water	13
3.5 Ecologie	14
3.6 Verkeer en parkeren	16
3.7 Grijze milieuaspecten	16
H4. Juridische vormgeving	19
4.1 Standaard vergelijkbare bestemmingsplannen	19
4.2 Opzet bestemmingsregeling	19
4.3 Gehanteerde bestemmingen	20
H5. Uitvoerbaarheid en handhaving	21
5.1 Economische uitvoerbaarheid	21
5.2 Handhaving	21
5.3 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	22
Bijlagen	
Bijlage 1. Brief advies archeologie dd. 6 juni 2014	23
Bijlage 2. Natuurtoets aanleg rotonde Zoutestraat Hulst	27



Figuur 1. Ligging plangebied



Figuur 2. Vigerende bestemmingsplannen

H1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De stad Hulst is aangesloten op het hoofdwegennet via de provinciale weg N290 die aan de westzijde van de stad loopt. Met een rondweg door of langs het grotendeels open landschap rond de historische binnenstad worden de binnenstad en de woonwijken van Hulst ontsloten. Deze rondweg kent een snelheidsregime van 50 kilometer per uur en volgt de route van noord naar zuid: Tivoliweg-Glacisweg-Koolstraat-Grote Kreekweg. Op een aantal belangrijke kruisingen in deze rondweg zijn reeds rotondes aangelegd die voor een vloeiende doorstroming zorgen.

Op de kruising van de rondweg met de Zoutestraat en IJzeren Handstraat is nog sprake van een voorrangskruising, waarbij het verkeer op de Zoutestraat, de oude route vanuit het noordoosten naar een van de stadspoorten van de historische binnenstad, voorrang heeft. Op 31 januari 2012 heeft het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Hulst besloten deze kruising in te richten als een rotonde en te voorzien van een asfaltverharding.

In de afgelopen jaren is het ontwerp voor de rotonde gemaakt en is zorggedragen voor de financiering. Het ontwerp voor de rotonde valt voor een deel binnen de bestemmingen wonen en natuur en past derhalve niet in de vigerende bestemmingsplannen. Onderhavig bestemmingsplan dient om de realisatie van de rotonde mogelijk te maken.

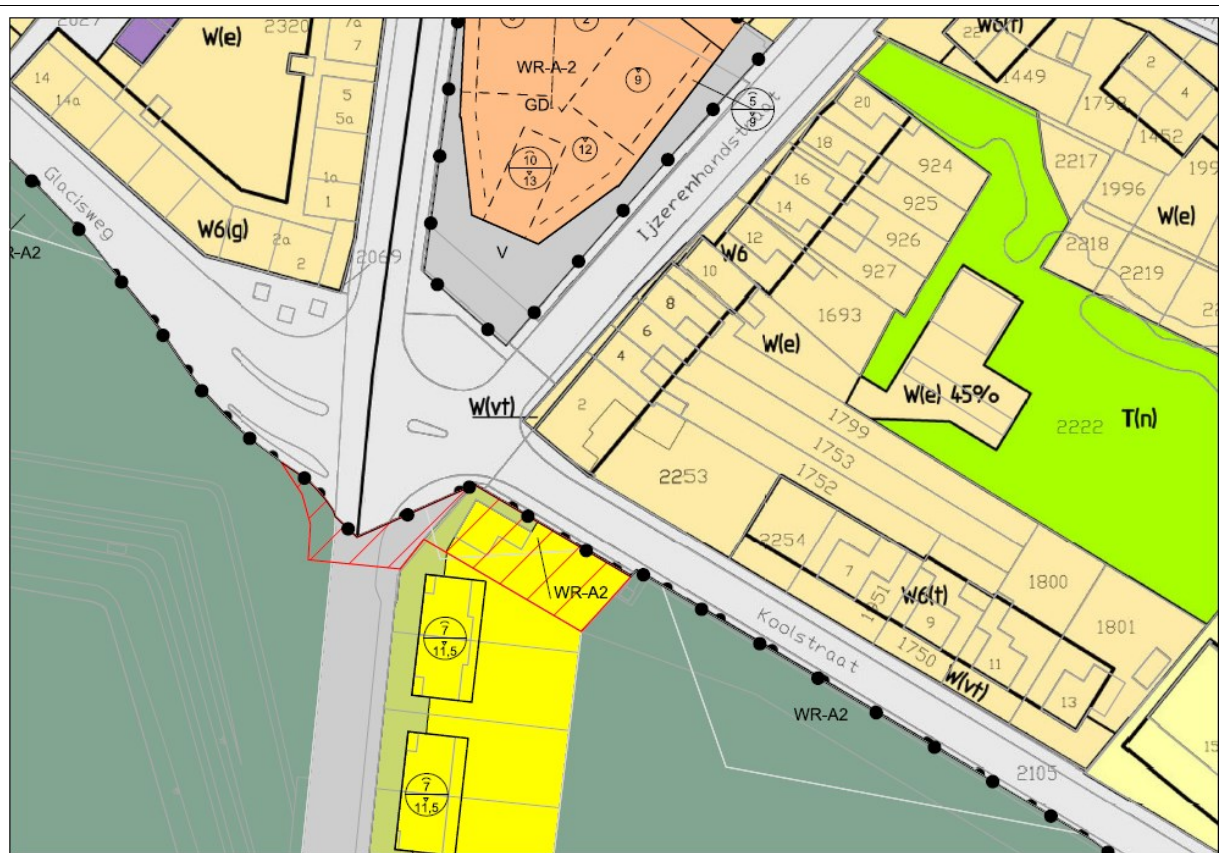
1.2 Vigerende planologische situatie

Voor de realisatie van de rotonde zijn twee verschillende bestemmingsplannen van belang (figuur 2). De grens ligt aan de zuidzijde van het weggedeelte Koolweg-Glacisweg. Ten noorden van deze lijn is het bestemmingsplan Hulst-Noord (vastgesteld op 25 september 2008) van kracht, ten zuiden het bestemmingsplan Binnenstad Hulst (vastgesteld op 8 november 2012). Daarnaast is op de hoek tussen de IJzeren Handstraat en de Zoutestraat de realisatie van een woonzorggebouw met (woonzorg)appartementen en bijbehorende voorzieningen, waaronder kantoorruimte, mogelijk gemaakt in een postzegelbestemmingsplan (vastgesteld 28 juni 2012).

De realisatie van de rotonde is strijdig met de vigerende bestemmingsplannen op:

- perceel HUL B2253: hier is in het bestemmingsplan Hulst-Noord de bestemming Woondoeleinden van kracht met een bouwblok en voortuin en een achtererf.
- perceel HUL B1237: hier is in het bestemmingsplan Binnenstad Hulst de bestemming Wonen van toepassing, maar al wel met een wijzigingsbevoegdheid. Deze wijzigingsbevoegdheid geeft aan:
"Burgemeester en wethouders zijn bevoegd de in het plan ter plaatse van de aanduiding 'wrozonewijzigingsgebied' opgenomen bestemmingen te wijzigen in "Verkeer - Verblijfsgebied" "Groen" en "wonen" zonder bouwvlak ten behoeve van de aanleg van een rotonde, met dien verstande dat de noodzaak van de aanleg van de rotonde is aangetoond. Bij toepassing van de wijzigingsbevoegdheid vindt een evenredige belangenafweging plaats, waarbij betrokken worden:
 - a. *de mate waarin waarden, die het plan beoogt te beschermen, kunnen worden geschaad;*
 - b. *de mate waarin de belangen van gebruikers en/of eigenaren van de aanliggende gronden worden geschaad;*
 - c. *de mate waarin de landschappelijke inpasbaarheid is aangetoond;*
 - d. *de mate waarin de uitvoerbaarheid is aangetoond, waaronder begrepen de milieutechnische, de waterhuishoudkundige, de archeologische, de ecologische en de verkeerstechnische toelaatbaarheid."*

- perceel HUL B2496 en perceel HUL A2617 een klein gedeelte: hier is in het bestemmingsplan Binnenstad Hulst de bestemming Natuur van toepassing.



Figuur 3. Vigerende bestemmingen

1.3 Opbouw

Deze toelichting bestaat naast dit inleidende hoofdstuk uit vier hoofdstukken. In hoofdstuk 2 worden het voornemen en de beleidsuitgangspunten die daaraan ten grondslag liggen toegelicht. Vervolgens wordt het voornemen in hoofdstuk 3 getoetst aan alle aspecten van ruimtelijke ordening. In hoofdstuk 4 wordt de wijze waarop het plan juridisch wordt verankerd, weergegeven met een beschrijving van verbeelding en regels. Tenslotte wordt in hoofdstuk 5 de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid aangetoond.

H2. Planbeschrijving

2.1 Beleidsuitgangspunten

Provinciaal beleid

Op 28 september 2012 is het Omgevingsplan Zeeland 2012-2018 vastgesteld. Het omgevingsplan geeft de provinciale visie op Zeeland en waar de komende jaren door de provincie op wordt ingezet. Kort samengevat: veel ruimte voor economische ontwikkeling, een gezonde en veilige woonomgeving en goede kwaliteit van bodem, water, natuur en landschap. Specifieke ambities die van toepassing zijn op dit project zijn gesteld voor veiligheid en voor geluid. Deze worden nagestreefd voor het provinciale wegennet maar ook doorgelegd naar en ondersteund op gemeentelijk niveau.

Op het gebied van verkeersveiligheid is daartoe het Beleidsplan Verkeersveiligheid Zeeland 2010-2020 opgesteld. Voor een duurzaam veilige infrastructuur binnen de bebouwde kom benoemt de provincie in samenspraak met haar partners de volgende opgaven:

1. Effectievere wegencategorisering: sterkere sturing van auto- en vrachtverkeer naar gebiedsontsluitingswegen, door deze wegen aantrekkelijker te maken en andere wegen onaantrekkelijker; tegengaan sluipverkeer.
2. Verkeersveiliger maken 'grijze' wegen: scheiden auto- en fietsverkeer (veilige fietsvoorzieningen) of effectieve verlaging intensiteit en snelheid autoverkeer (naar 30 km).
3. Verkeersveiliger maken wegvakken en kruispunten op 50 km wegen voor kwetsbare verkeersdeelnemers: regelen ongeregelde kruispunten en verbeteren geregelde kruispunten; verlaging snelheid autoverkeer op kruispunten; zorgen voor veilige hoofd fietsroutes.
4. Verkeersveiliger maken 30 km gebieden: weren doorgaand verkeer in wijken; zorgen voor effectieve snelheidsbeheersing en veilige schoolomgevingen.

De realisatie van een rotonde met aparte voorzieningen voor de fietser op een thans onoverzichtelijke punt in de gebiedsontsluitingsweg past uitstekend in het provinciaal beleid.

Gemeentelijk beleid: Structuurvisie Hulst

In de structuurvisie Hulst, die op 15 mei 2012 is vastgesteld, krijgt de binnenstad van Hulst als "place to be" extra aandacht. Er is een duurzaam ruimtelijk structuurbeeld (figuur 4) geformuleerd waarin als structuren die ook op lange termijn dragers van de binnenstad zijn, onder meer zijn benoemd:

- De vesting met de stadsgracht;
- Het open vizier vanuit de vesting op het landschap en vice versa in de liniezone;
- De toegangen tot de binnenstad ter plaatse van de Dobbelepoort, de Gentsepoort en de Graauwse Poort.

De rondweg met de kruisingen zijn duidelijk op het duurzaam ruimtelijk structuurbeeld weergegeven. Een verbetering van de verkeerskundige situatie ter plaatse past dan ook in het beleid.

Gemeentelijk beleid: Bestemmingsplannen

In het postzegelplan waarin op de hoek tussen de IJzeren Handstraat en de Zoutestraat de realisatie van een woonzorggebouw met (woonzorg)appartementen en bijbehorende voorzieningen, waaronder kantoorruimte, mogelijk gemaakt wordt, wordt al voorgesorteerd op de realisatie van een rotonde. *"De contour van de bebouwing aan de zuidzijde is al zodanig gesitueerd waardoor hier voldoende ruimte beschikbaar blijft voor een in de toekomst mogelijk te realiseren rotonde op het zuidelijk gelegen wegenknooppunt."* En verder: *"Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Hulst heeft op 31 januari 2012 besloten te starten met de aanleg van een rotonde op het kruispunt IJzerenhandstraat-Zoutestraat en het asfalteren van de aanloopstraten. Uit onderzoek blijkt deze maatregel aan de bron de geluidsbelasting reduceert met minimaal 2 dB. Andere maatregelen,*

waaronder het verlagen van de snelheid van 50 km/uur naar 30 km/uur stuiten op bezwaren van verkeerskundige aard, zijn niet reëel of zijn financieel niet haalbaar.

Ook in het bestemmingsplan Binnenstad Hulst wordt al vooruitgewezen naar de aanleg van een rotonde op deze locatie. *“De verkeersafwikkeling op de hoek Zoutestraat – Glacisweg – Koolstraat verdient aandacht. Het huidige kruispunt is onoverzichtelijk en leidt soms dan ook tot onveilige situaties. De gemeente wil de verkeersstructuur ter plaatse van dit kruispunt aanpakken en heeft plannen voor de aanleg van een rotonde ontwikkeld. Via een wijzigingsbevoegdheid wordt de aanleg van deze rotonde mogelijk gemaakt.”*



Figuur 4. Duurzaam ruimtelijke structuurbeeld stad Hulst

2.2 Beoogde situatie

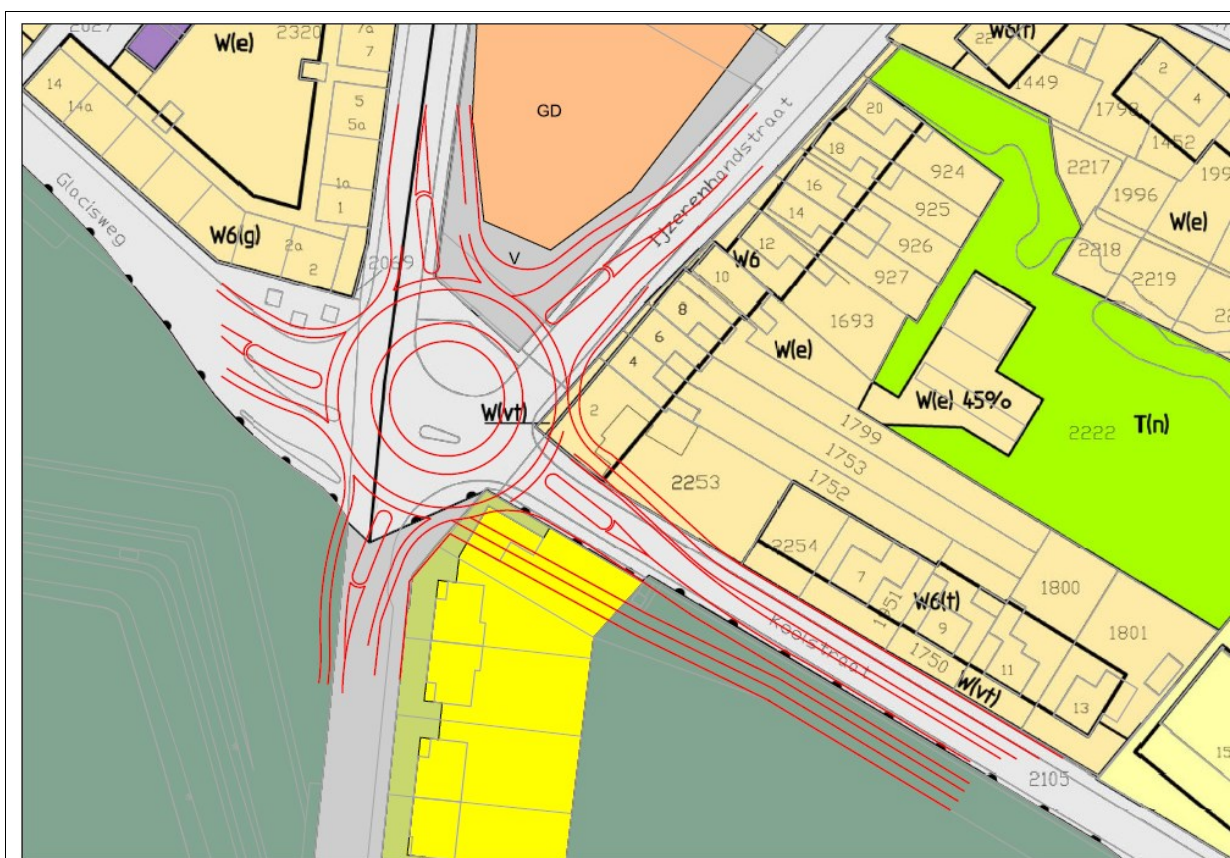
Voor de rotonde is een ontwerp gemaakt (figuur 5). In het ontwerp is er voor gekozen de vijf aantakkingen (Koolstraat, Zoutestraat (naar binnenstad), Glacisweg, Zoutestraat (naar noorden) en IJzeren Handstraat zo gelijkwaardig mogelijk op de rotonde te laten uitkomen. Daardoor en door de positie van de bestaande bebouwing ligt het middelpunt van de rotonde licht ten noorden van de lijn Koolstraat-Glacisweg, de gebiedsontsluitingsweg. Deze lichte afwijking van het middelpunt is voor het verkeer eenvoudig hanteerbaar.

De Koolstraat heeft een wat ander karakter dan de Glacisweg, omdat de Koolstraat na pakweg 200 meter aan weerszijden onbebouwd is. De Glacisweg voert langs het stadspark, maar kent aan de noordzijde woonbebouwing. Uit een oogpunt van verkeersveiligheid is besloten langs de Koolstraat

een vrijliggend fietspad en voetpad te realiseren. Deze sluiten voorbij de Willem de Zwijgerlaan op de daar reeds bestaande vrijliggende fietspaden. Hiervoor is ruimte in het profiel nodig. Omdat de kavels met de woningen aan de noordzijde met een beperkte voortuin daarvoor niet benut kunnen worden, is een smalle strook nodig van de zone van de groene zone rond de binnenstad.

Op de rotonde is eveneens een aparte strook voor fietsers meegenomen. Naar de Zoutestraat en de Glacisweg wordt de fietser tot na de middengeleider vrijliggend verder geleid en rijdt vanaf dat punt weer de rijbaan op. In de minder drukke Ijzeren Handstraat maakt de fietser direct gebruik van de rijbaan. De rotonde alsmede ook de Koolstraat worden van glad asfalt voorzien in plaats van de huidige klinkers. Dit heeft een dempend effect op de geluidbelasting.

Het is niet te verwachten dat als gevolg van de aanleg van de rotonde de verkeersintensiteiten op de toeleidende wegen gaan veranderen. Het verkeer zal alleen een rustiger beeld met geleidelijkere doorstroming te zien geven.



Figuur 5. Beoogde situatie, geconfronteerd met vigerende bestemmingen

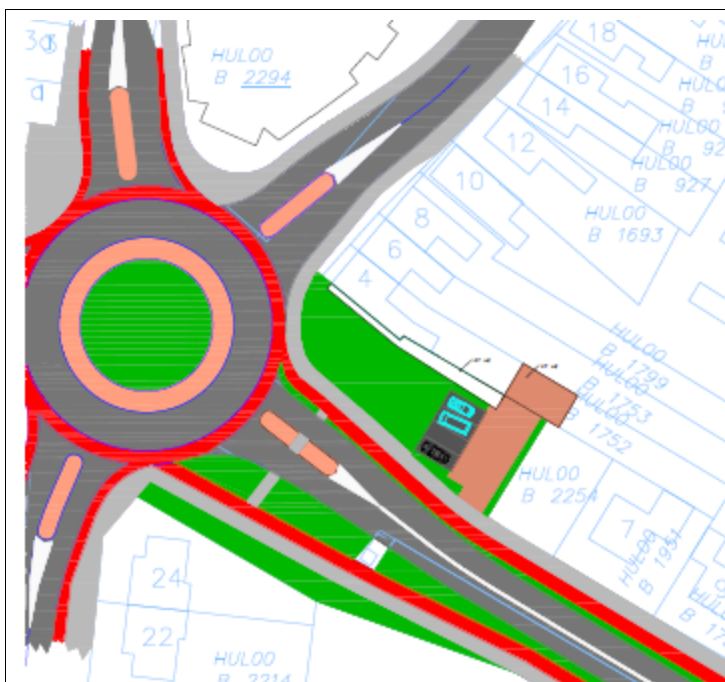
2.3 Definitie plangebied

Om de rotonde te kunnen realiseren zijn omliggende gronden in eigendom van de gemeente Hulst (gekomen). Behoudens de bestaande wegen zijn ook de percelen kadastraal bekend als HUL B2253, HUL B1237 en HUL B2496, waar thans strijdigheid bestaat met het vigerende bestemmingsplan in eigendom van de gemeente Hulst. Het plangebied wordt dan ook beperkt tot de eigendommen van de gemeente Hulst en zo begrensd dat de aanleg van de rotonde er met enige flexibiliteit in past (figuur 6). Het plangebied heeft in de vigerende bestemmingsplannen al grotendeels de bestemming verkeer. In het onderhavige bestemmingsplan wordt de bestemming verkeer gelegd op het gehele plangebied.



Figuur 6. Definitie plangebied

Op het perceel kadastraal bekend als HUL B2253 worden enkele parkeerplaatsen aangelegd. Deze parkeerplaatsen dienen ter compensatie van de te vervallen parkeerplaatsen als gevolg van de aanleg van de rotonde. Er is niet alleen sprake van compensatie van het aantal parkeerplaatsen, maar ook ruimtelijk is er sprake van een meerwaarde, ten opzichte van de huidige situatie. In overleg met omwonenden is een ontwerp gemaakt voor de realisatie van de parkeervakken, waarbij tevens een achterontsluiting voor percelen aan de Ijzerenhandstraat kan worden gerealiseerd (figuur 7).



Figuur 7. Compensatie parkeerplaatsen

H3. Toetsing

3.1 Archeologie

Het plangebied is op de AMK niet aangemerkt als een locatie van bekende archeologische waarde. Met de Wet op de archeologische monumentenzorg (Wamz) is het behoud en beheer van het bodemarchief voor het overgrote deel naar het gemeentelijk niveau gedecentraliseerd. De gemeente mag daarbij haar eigen beleidsinhoudelijke en financiële afwegingen maken. Voorwaarde is dat het selectie- en vrijstellingsbeleid archeologisch-inhoudelijk is onderbouwd en bestuurlijk is vastgesteld. Daarenboven dient op grond van Bro art. 3.1.6 sub 2a de toelichting (van het bestemmingsplan) “een beschrijving van de wijze waarop met de in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden” te bevatten.

De gemeenteraad van Hulst heeft op 30 juni 2011 de Beleidsnota Archeologie vastgesteld. Het plangebied bestaat daarin uit twee zones. De eerste zone is het zuidwestelijk deel dat gelegen is in de gearceerde zone op de Maatregelen in Lagen kaart Walcheren. Hiervoor geldt de beleidsadvieskaart archeologie van de Binnenstad Hulst die is vastgesteld in 2007. Conform het beleid geldt voor deze zone een onderzoeksplicht indien graafwerkzaamheden dieper gaan dan 30 centimeter.

In het overig deel van het plangebied komen op twee niveaus archeologische verwachtingswaarden voor:

- Laagpakket van Walcheren: hoge verwachting op archeologische resten (Categorie 4);
- Pleistoceen dekzand: hoge verwachting op archeologische resten (Categorie 4);

Volgens het beleid geldt in zones met een hoge verwachting een onderzoeksplicht indien graafwerkzaamheden dieper gaan dan 40 centimeter beneden maaiveld én het te vergraven gebied groter is dan 250 m². In overleg met de gemeente Hulst op 6 juni 2014 is afgesproken om de twee zones gelijk te stellen en één onderzoeksplicht gelijk aan een zone met een hoge verwachting op te nemen in het bestemmingsplan.

Voor het gehele plangebied is een hoge verwachting op het voorkomen van archeologische resten in het laagpakket van Walcheren en in het pleistoceen dekzand. Het gaat in het Laagpakket van Walcheren om resten vanaf de late middeleeuwen tot op heden en voor het pleistoceen dekzand vanaf de vroege prehistorie tot en met de late middeleeuwen.

3.2 Bodem

Aardkundige waarden

Aardkundige waarden omvatten het geheel van geologische, geomorfologische, hydrologische en bodemkundige kenmerken die onder invloed van aardkundige processen zijn en/of worden gevormd en drager zijn van de identiteit van het landschap. Aardkundige kwaliteiten zijn onvervangbaar en hebben een bijzondere wetenschappelijke en educatieve betekenis. Het plangebied ligt volgens de provinciale signaleringskaart niet in een zone waar aardkundige waarden te verwachten zijn.

Bodemkwaliteit

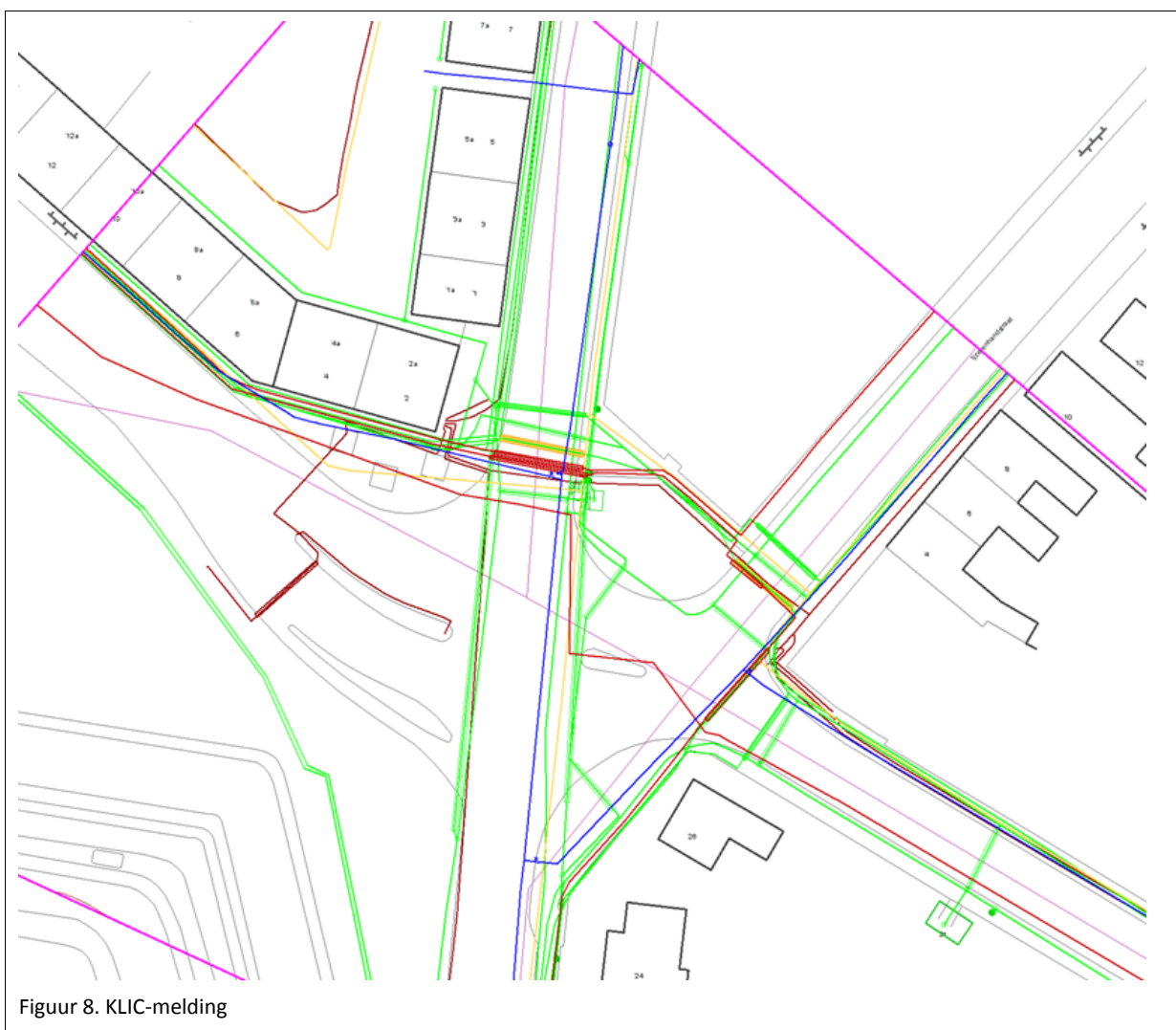
De gemeente Hulst beschikt samen met de gemeenten Sluis en Terneuzen over een bodemkwaliteitskaart (vastgesteld in november 2009). In deze bodemkwaliteitskaart, valt het plangebied in de zone “Woonwijken voor 1960”. Met uitzondering van een klein deel tegen de Graauwse poort voldoet de ondergrond aan de achtergrondwaarde en de bovengrond aan de maximale waarden voor wonen. In het deel tegen de poort is de verwachting dat de bovengrond zal

kunnen voldoen aan de aan de kwaliteitsklasse “industrie” en de ondergrond aan klasse “wonen”. In de nabije omgeving zijn geen verontreinigingen bekend. Er worden geen nieuwe bodemgevoelige bestemmingen mogelijk gemaakt. Er zijn geen belemmeringen vanwege bodemkwaliteit te verwachten.

Kabels en leidingen en andere belemmeringen

In het plangebied liggen geen planologisch relevante kabels en leidingen. Uit de KLIC-melding (figuur 8) blijkt wel dat er langs de toeleidende wegen diverse kabels en leidingen liggen (gas, water, elektra en data), waarbij er een bundel ligt onder de oversteek van de Zoutestraat aan de noordzijde van de beoogde rotonde.

Ook ligt over het gebied de molenbiotoop van de stadsmolen. Deze wordt als dubbelbestemming in het bestemmingsplan opgenomen. Omdat er geen bouwwerken van substantiële hoogte wordt opgericht, is de molenbiotoop geen belemmering voor het initiatief.



Figuur 8. KLIC-melding

3.3 Cultuurhistorie

Het plangebied ligt in een gebied dat al eeuwenlang in gebruik is en reeds in de vroege middeleeuwen is ingepolderd. De Zoutestraat vormt de route naar een van de drie toegangen tot de historische binnenstad van Hulst, de Graauwse Poort. Op de kaart van 1832 (figuur 9) is te zien dat de vijsprong toen al bestond, alhoewel er nog geen sprake was van een rondweg. Door geen

verandering in de routing aan te brengen, blijft de cultuurhistorische betekenis van de plek in stand.



Figuur 9. Cultuurhistorische betekenis

3.4 Water

Op grond van informatie en maatregelen uit het vigerende waterbeheerplan 2010-2015 en het stedelijk waterplan voor Sluis, Terneuzen en Hulst is de waterparagraaf opgesteld.

Situatie

Het plangebied is gelegen in een gebied met afwisselend zand en klei, nauwelijks zettingsgevoelig en met ruime infiltratiemogelijkheden.

Watersysteem

In de directe omgeving is geen openbaar oppervlaktewater aanwezig. Het dichtstbijzijnde is het water om de historische binnenstad dat voorbij de kruising met de Willem de Zwijgerlaan in de watergang langs de liniedijk stroomt. De bestaande woningen in de omgeving van het plangebied zijn aangesloten op het bestaande gemengd rioolstelsel. De reconstructie van het kruispunt wordt aangegrepen om de riolering te vervangen door een gescheiden rioleringsstelsel. De woningen in de directe omgeving als ook de vuilwaterafvoer van de weg worden op dit nieuwe rioleringsstelsel gezet.

Waterberging

Er is per saldo niet of nauwelijks sprake van een toename van verharding. Het hemelwater dat op schone oppervlakten valt wordt zoveel mogelijk geïnfiltreerd in de zandige ondergrond. Omdat het maaiveld in het gebied relatief hoog ligt, zijn de risico's ten aanzien van grondwateroverlast zijn daarmee te verwaarlozen.

Waterkwaliteit

De activiteiten hebben geen invloed op de kwaliteit van het water. Het hemelwater dat op de weg valt, wordt opgevangen in de riolering. Het hemelwater dat op voet- en fietspaden en in de bermen valt wordt geïnfiltreerd.

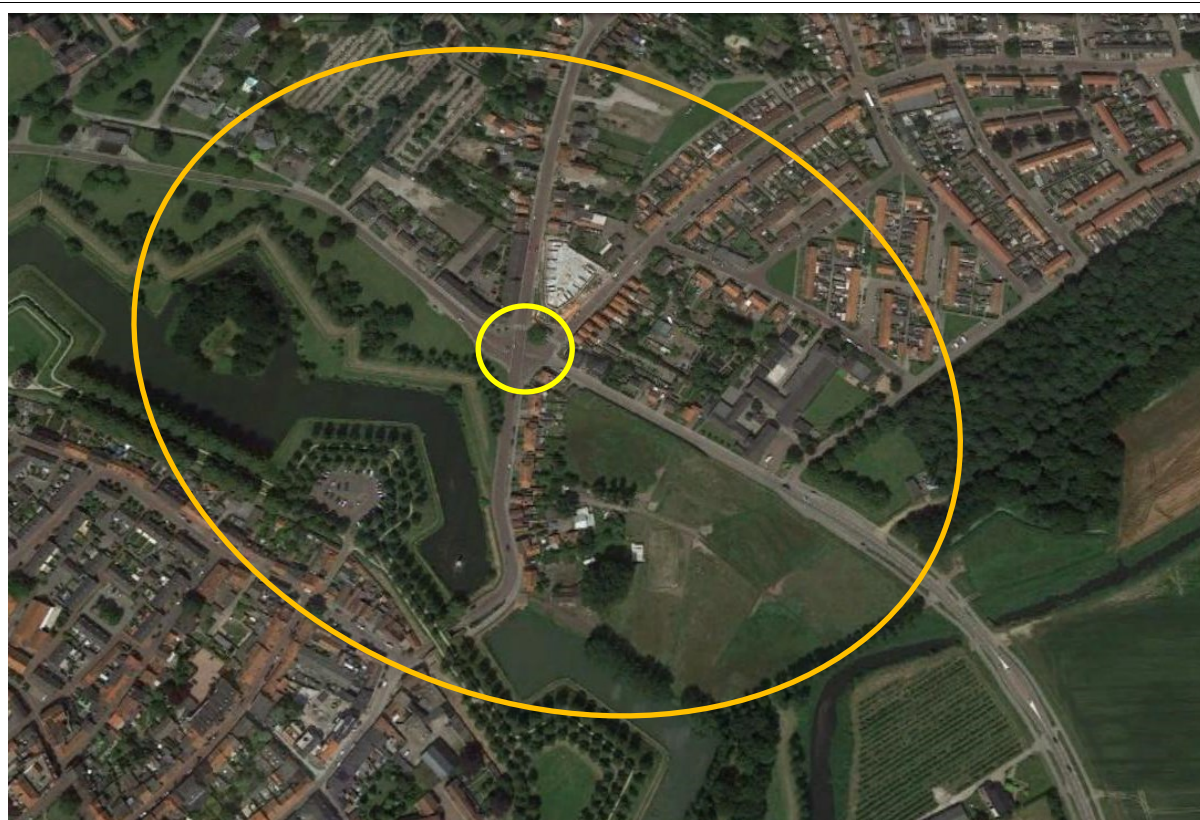
Aan het waterschap wordt in het kader van het vooroverleg een wateradvies gevraagd, een verplicht onderdeel van de procedure. Het wateradvies wordt in bijlage 1 opgenomen. PM

3.5 Ecologie

Flora en fauna

Het project bestaat uit het reconstrueren van een bestaande kruising. Om een vrijliggend fietspad langs de Koolstraat mogelijk te maken, wordt een smalle strook van de groenzone om de historische binnenstad in gebruik genomen.

Er is een quick scan uitgevoerd, waarin inzicht is verkregen in de aanwezigheid van beschermde dieren- en plantensoorten of leefgebieden van beschermde diersoorten en in de effecten van de ingrepen op deze soorten (Flora- en faunawet). In de quick scan is onderscheid gemaakt in het (oranje omliggende) plangebied en het (geel omliggende) werkgebied (figuur 10). Het werkgebied is het gebied waar de werkzaamheden zullen plaatsvinden, het plangebied heeft betrekking op het gebied eromheen. Het is belangrijk om een dergelijke omvang als plangebied te nemen omdat veel soorten een groter leefgebied hebben dan alleen het werkgebied en omdat de invloed van de voorgenomen activiteit soms verder reikt dan alleen het werkgebied, bijvoorbeeld omdat het leefgebied wordt versnipperd en in kwaliteit achteruit gaat.



Figuur 10. Plan- en werkgebied quick scan natuur

In het kader van de Flora- en faunawet wordt onderscheid gemaakt in drie categorieën: algemene soorten (tabel 1), overige beschermde soorten (tabel 2) en zwaarder beschermde soorten (tabel 3). In de tabellen in bijlage 2 wordt per soortengroep aangegeven of en zo ja welke soort voorkomt in het plangebied, wat de functie is van plan- en werkgebied, welke handelingen als gevolg van het initiatief mogelijkzwaarder schadelijk kunnen zijn, wat de effecten zijn op de populatie en welke maatregelen getroffen kunnen worden om schade te voorkomen. Op grond daarvan wordt een conclusie getrokken die onderstaand is verwoord.

Beschermde watervogels, vissen, ongewervelden en vaatplanten komen in het werkgebied niet voor. De werkzaamheden die uit de aanleg van de rotonde voortvloeien hebben geen invloed op eventueel aanwezige beschermde watervogels, vissen, ongewervelden en vaatplanten in het plangebied.

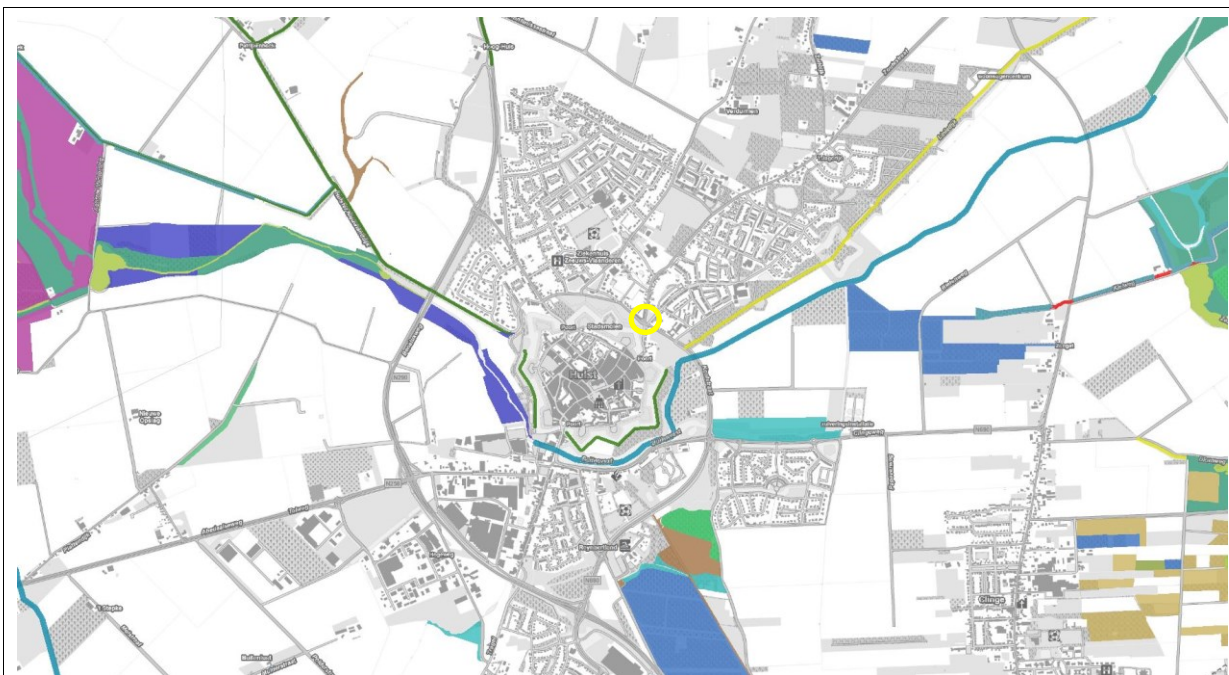
Broedvogels komen voor in werkgebied en plangebied. Het rooien van de beplanting wordt bij voorkeur uitgevoerd buiten de broedperiode. Als er in de broedperiode moet worden gewerkt, dan wordt eerst gecontroleerd of er broedende vogels of jonge vogels aanwezig zijn.

Diverse (grondgebonden) zoogdiersoorten en amfibieën komen voor in de omgeving en zouden in of onder te rooien beplanting kunnen zitten. Er wordt gewerkt in één richting zodat aanwezige dieren kunnen vluchten.

Door bovenstaande mitigerende maatregelen te treffen zijn er geen effecten op flora en fauna te verwachten.

Ecologische Hoofdstructuur

Het plangebied maakt geen deel uit van de Ecologische Hoofdstructuur. Het dichtstbijzijnde gebied dat tot de Ecologische Hoofdstructuur hoort is het gebied rond de Liniedijk. Verwacht mag worden dat de verkeersintensiteiten niet toenemen op de toeleidende wegen. Er is dan ook geen effect te verwachten op de Ecologische Hoofdstructuur.



Figuur 11. Ecologische Hoofdstructuur rond het plangebied

Natura 2000

De dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden in Nederland liggen op circa 7 kilometer (Vogelkreek) c.q. circa 9 kilometer (Westerschelde & Saeftinghe). Een deel van het Natura 2000-gebied "Bossen en heiden van zandig Vlaanderen: oostelijk deel" ligt op circa 3,5 kilometer (Stropersbos en omgeving) afstand van het plangebied. Per saldo nemen de verkeersbewegingen als gevolg van de realisatie van de rotonde niet toe, zodat op voorhand enig effect, als gevolg van depositie, kan worden uitgesloten.

3.6 Verkeer

In 2006 is geteld op alle aangrenzende wegen. De resultaten daarvan zijn weergegeven in figuur 12. Het aantal verkeersbewegingen zal alleen toenemen als gevolg van autonome groei; de realisatie van de rotonde leidt niet tot andere routekeuzes in het verkeersmodel. De verdeling qua voertuigen zal grosso modo gelijk blijven. Het verkeersbeeld wordt alleen rustiger met een geleidelijkere afwikkeling van het verkeer op de rotonde.

Verkeersgegevens	Koolstraat	Zoutestraat Vest	Glacisweg	Zoutestraat ZV	IJzerenhand- straat
Etmaalintensiteit (2006)	3.525	1.288	3.893	3.736	2.200
Intensiteit dagperiode (7-19)	2.792	1.074	3.686	3.627	2.144
Intensiteit avondperiode (19-23)	567	180	193	94	50
Intensiteit nachtperiode (23-7)	164	33	12	15	7
Lichte motorvoertuigen %	98,4%	96,2%	81,5%	79,8%	77,4%
Middelzware motorvoertuigen %	1,4%	3,8%	13,7%	16,2%	16,7%
Zware motorvoertuigen %	0,2%	0,0%	4,8%	4,0%	6,1%
Rijsnelheid in km/h	50	50	50	50	50

Figuur 12. Verkeersgegevens

3.7 Grijze milieu-aspecten

Verkeerslawaaï

Ten behoeve van de bouw van een zorggebouw op de locatie tussen de IJzerenhandstraat en de Zoutestraat is in 2011 een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Uit dat onderzoek blijkt dat de geluidbelasting op sommige gevels op grond van de verkeersintensiteiten en de autonome toename daarvan met 2% per jaar in 2023 boven de 63 dB komt te liggen. In de rapportage is gerekend met de bronmaatregel om geluidsreducerend asfalt op een gedeelte van de Zoutestraat (ZV) en op een gedeelte van de IJzerenhandstraat aan te brengen. Dit leidt tot een reductie van minimaal 2 dB, waardoor een geluidniveau van maximaal 61 dB op de gevels bereikt wordt. Daarvoor is ook een hogere waarde voor de hoogst toelaatbare geluidsbelasting verleend.

Als gevolg van de realisatie van de rotonde neemt het verkeer niet toe. De materialisering in geluidsreducerend asfalt zorgt voor een verbetering van de geluidssituatie. Geconcludeerd kan worden dat het geluidniveau als gevolg van de realisatie niet met 2 dB of meer toeneemt. Er is daarmee geen sprake van een reconstructie in het kader van de Wet geluidhinder. Akoestisch onderzoek kan achterwege blijven. Verkeerslawaaï vormt geen belemmering voor de ontwikkeling.

Luchtkwaliteit

De veranderende verkeersstructuur draagt niet “in betekenende mate” bij aan de concentraties van diverse verontreinigende stoffen, waaronder stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) in de buitenlucht¹. Verwacht mag worden dat de luchtkwaliteit rond het plangebied verbetert als gevolg van een verbeterde doorstroming. Toetsing aan de grenswaarden kan achterwege blijven.

Externe veiligheid

In de omgeving van het plangebied bevinden zich geen inrichtingen welke ten aanzien van externe veiligheid een risicocontour hebben die zich over het plangebied uitstrekt. Er worden evenmin nieuwe kwetsbare functies voorzien. Er zijn derhalve geen belemmeringen op grond van externe veiligheid te verwachten.

¹ Conform artikel 5.16 van de Wet milieubeheer en de ‘Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)’.

H4. Juridische vormgeving

4.1 Standaard vergelijkbare bestemmingsplannen (SVBP)

Op 1 juli 2008 is de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en het daarbij behorende Besluit ruimtelijke ordening (Bro) in werking getreden. Deze wet vormt het wettelijk kader voor het bestemmingsplan. Sinds 1 januari 2010 moeten alle nieuwe ruimtelijke plannen digitaal, uitwisselbaar en vergelijkbaar zijn. Het gaat om bestemmingsplannen, provinciale verordeningen, Algemene maatregelen van Bestuur (AMvB's) en structuurvisies. Uitgangspunt hierbij is dat gemeenten, provincies en departementen verantwoordelijk zijn voor het maken en beheren van hun eigen ruimtelijke plannen en verordeningen. Tevens worden deze plannen en verordeningen digitaal beschikbaar gesteld voor burgers, bedrijven en medeoverheden.

In het Bro is verankerd dat een vergelijkbaar ruimtelijk plan is opgebouwd volgens de Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (SVBP 2012). Daarnaast is in het Bro een aantal bepalingen opgenomen waaraan de regels van het bestemmingsplan moeten voldoen. Het gaat hierbij om een aantal begrippen, wijze van meten, regels ten aanzien van het overgangsrecht en de anti-dubbeltelbepaling. Het voorliggende bestemmingsplan is opgebouwd en vormgegeven conform de bindende afspraken van de SVBP 2012.

4.2 Opzet bestemmingsregeling

Opzet verbeelding

Op de verbeelding is aangegeven welke bestemming geldt voor de betreffende gronden en waar bebouwing is toegestaan. Door middel van hoofdletters wordt de bestemming aangeduid. Op het renvooi wordt de betekenis aangegeven van de bestemmingen en de aanduidingen. Tevens wordt in een onderhoek op de analoge verbeelding de naam van het bestemmingsplan aangegeven, de datum van terinzagelegging, vaststelling en (eventueel) van de uitspraak van de Afdeling bestuursrecht-spraak van de Raad van State. Ook is het identificatienummer van het bestemmingsplan en het kaartblad aangegeven. De analoge verbeelding bestaat uit 1 kaartblad en renvooi op een schaal van 1:1.000.

Opzet planregels

Overeenkomstig SVBP2012 kent de indeling in hoofdstukken waarin de regels zijn opgenomen de volgende vaste volgorde:

- In hoofdstuk 1 (inleidende regels) worden in de regels gehanteerde begrippen, voor zover nodig, gedefinieerd, en wordt de wijze van meten bepaald.
- In hoofdstuk 2 (bestemmingsregels) worden alfabetisch de regels gegeven waarmee de bestemmingen die op de plankaart voorkomen nader worden omschreven.
- Hoofdstuk 3 (algemene regels) bevat een aantal regels die voor alle bestemmingen gelden, zoals een anti-dubbeltelregel, een procedureregels, dan wel regels die voor de nodige flexibiliteit kunnen zorgen, zoals algemene afwijkingsregel of wijzigingsbevoegdheden.
- Hoofdstuk 4 (overgangs- en slotregels) ten slotte geeft overgangsrecht voor bestaand gebruik en bestaande bebouwing en de titel van het plan.

Een bestemmingsartikel (Hoofdstuk 2, Bestemmingsregels) wordt als volgt opgebouwd:

- bestemmingsomschrijving;
- bouwregels (onderverdeeld in toelaatbaarheid van bouwwerken en bouwhoogte, oppervlakte en inhoud);
- afwijken van de bouwregels;

- specifieke gebruiksregels;
- afwijken van de gebruiksregels;
- omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden;
- wijzigingsbevoegdheden.

Een bestemmingsartikel behoeft niet alle elementen te bevatten. Dit is afhankelijk van de aard van de bestemming. Alle bestemmingen bevatten wel een bestemmingsomschrijving en bouwregels.

4.3 Gehanteerde bestemmingen

De begrenzing van het plangebied is beschreven in paragraaf 2.3.

Inleidende regels (hoofdstuk 1, artikel 1 en 2)

Hoofdstuk 1 bestaat uit begripsbepalingen en de wijze van meten. Voor de begripsbepalingen is waar mogelijk gebruik gemaakt van de standaardbepalingen uit de SVBP2012. In dit artikel worden de begrippen gedefinieerd die van het 'normale' spraakgebruik afwijken of een specifiek juridische betekenis hebben. Bij de toetsing aan het bestemmingsplan zal moeten worden uitgegaan van de in dit artikel aan de betreffende begrippen toegekende betekenis. In de wijze van meten is aangegeven hoe hoogte- en andere maten die bij het bouwen in acht moeten worden genomen, dienen te worden gemeten.

Hoofdbestemming Verkeer (artikel 3)

Dit artikel is overgenomen uit het bestemmingsplan Binnenstad Hulst, waarbij alleen de van toepassing zijnde onderdelen zijn overgenomen. Hierdoor verandert het regime niet.

Dubbelbestemming Waarde-Archeologie 2 (artikel 4)

Dit artikel is gebaseerd op recente bestemmingsplannen in Hulst, waarin de nieuwe regeling die rekening houden met het in 2013 vastgestelde stappenplan voor het archeologisch beleid.

Algemene regels (hoofdstuk 3)

In dit hoofdstuk zijn algemene regels opgenomen. Artikel 5 bevat een algemene regeling waarmee kan worden voorkomen dat er in feite meer wordt gebouwd dan het bestemmingsplan beoogt, bijvoorbeeld ingeval (onderdelen van) percelen van eigenaar wisselen. Deze bepaling is conform artikel 3.2.4 van het Bro in het bestemmingsplan opgenomen. In artikel 6 zijn algemene bouwbeperkingen opgenomen, waarbij onder meer de mogelijkheden voor ondergronds bouwen zijn aangegeven. Artikel 7 bevat het verbod om gronden te gebruiken in strijd met de in dit bestemmingsplan gegeven bestemming. In artikel 8 is de regeling voor de molenbiotoop opgenomen, rechtstreeks ontleend aan het bestemmingsplan Binnenstad Hulst. In artikel 9 is een algemene flexibiliteitsbepaling opgenomen om voor bepaalde onderdelen van bestemmingen of gebouwen dan wel bouwwerken af te wijken van de bestemmingsgrenzen.

Overgangs- en slotbepalingen (hoofdstuk 4)

In dit hoofdstuk is het overgangsrecht ten aanzien van het gebruik en het bouwen in strijd met het bestemmingsplan geregeld. In lid 1 van artikel 10 is de in artikel 3.2.1 Bro voorgeschreven bepaling omtrent het overgangsrecht voor bouwwerken opgenomen. In lid 2 is de in artikel 3.2.2 Bro voorgeschreven bepaling omtrent het overgangsrecht voor gebruik opgenomen. Van de mogelijkheid die artikel 3.2.3 Bro biedt om hieraan een persoonsgebonden overgangsrecht te koppelen, is geen gebruik gemaakt. Lid 3 geeft het bevoegd gezag de mogelijkheid om, in geval van onbillijkheid, het overgangsrecht buiten toepassing te laten. Artikel 11 geeft ten slotte aan dat dit bestemmingsplan kan worden aangehaald als "Bestemmingsplan rotonde Zoutestraat Hulst".

H5. Uitvoerbaarheid en handhaving

5.1 Economische uitvoerbaarheid

Wanneer met een juridisch-planologisch plan een bouwplan, zoals gedefinieerd in artikel 6.2.1 Besluit ruimtelijke ordening, mogelijk wordt gemaakt, dient conform artikel 6.12 Wet ruimtelijke ordening een exploitatieplan te worden opgesteld. In dit bestemmingsplan wordt geen bouwplan mogelijk gemaakt. Een exploitatieplan is derhalve niet aan de orde. De aanleg van de rotonde wordt bekostigd uit gelden van de gemeente Hulst. De economische uitvoerbaarheid is op grond van het bestemmingsplan in voldoende mate verzekerd.

5.2 Handhaving

Handhaving van regelgeving vraagt om actuele regels. Regels die zijn gebaseerd op gedateerde inzichten, hebben hun geloofwaardigheid verloren en kunnen in redelijkheid ook niet meer afgedwongen worden. Door verouderde regels neemt de kans op misbruik daarvan ook toe. De regels van het bestemmingsplan leggen een ruimtelijk relevante norm vast, met in bepaalde gevallen een daaraan gekoppelde bevoegdheid tot afwijken, die het bestuur de mogelijkheid geeft in te spelen op de dynamiek van de samenleving. Op die wijze wordt ook de gelegenheid geboden een belangenafweging te maken van de individuele belangen ten opzichte van het algemeen belang. Afwijkingsbevoegdheden zijn echter gelimiteerd. Daar waar geen afwijkingen meer mogelijk zijn begint de handhaving.

Handhaving van bestemmingsplannen en ruimtelijke regelgeving is de laatste jaren in een steeds verder toenemende belangstelling komen te staan van bestuurlijk Nederland. Door het plaatsvinden van enkele ingrijpende incidenten is de handhaving in een stroomversnelling gekomen. In toenemende mate spreken burgers de gemeente aan op het handhaven van de (eigen) regels. Ook in de jurisprudentie is een verandering tot stand gekomen. De rechter spreekt zich nadrukkelijk uit over het handhaven van de regelgeving en neemt zelfs in beginsel een plicht tot handhaving aan. Daarnaast krijgt de rechtszekerheid van bestemmingsplannen bij de rechterlijke toetsing een steeds belangrijkere rol.

Voor een aanvaardbaar handhavingsbeleid wordt in de eerste plaats gestreefd naar een voldoende draagvlak voor het bestemmingplan en de daarin opgenomen regels. Een bestemmingsplan met weinig draagvlak houdt immers het risico in dat het slecht wordt nageleefd en is dan weinig zinvol. In verband hiermee is het bestemmingsplan zodanig opgezet dat het voor zoveel mogelijk betrokkenen een duidelijke, toegankelijke en op de hedendaagse behoeften en eisen afgestemde bestemmingsregeling bevat.

Verder wordt informatie verstrekt omtrent de inhoud van het bestemmingsplan. Hiermee wordt onder andere beoogd het begrip bij de burger te vergroten. Het geven van voorlichting vormt daarmee ook een belangrijke schakel in de handhavingsactiviteiten. Van gemeentewege worden hiertoe de nodige activiteiten ondernomen, waaronder een informatieavond en een inspraakbijeenkomst.

Daarnaast worden de regels in de praktijk toegepast en gehandhaafd. Ten aanzien van overtredingen zal een actief handhavingsbeleid worden gevoerd. Getracht wordt de controlewerkzaamheden ten aanzien van geconstateerde overtredingen op een intensieve manier uit te voeren. Handhavingsactiviteiten worden zoveel mogelijk onderling afgestemd. Controle in het kader van het bestemmingsplan wordt gekoppeld aan controle in het kader van milieuwetgeving en omgekeerd. Dit

is van belang om de benodigde inzet van extra middelen zo beperkt mogelijk te houden, maar ook om tot een samenhangend handhavingsbeleid te komen.

Tegen activiteiten, die in strijd zijn met het bestemmingsplan zal het gemeentebestuur, administratiefrechtelijk optreden, op grond van de Gemeentewet en de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Wanneer eenmaal sancties moeten worden getroffen, zal dit op consistente wijze, maar met oog voor de juridische spelregels, worden gedaan. Indien de activiteiten niet kunnen worden gelegaliseerd, zullen de instrumenten van aanschrijving, stillegging bouw, bestuursdwang en dwangsom worden toegepast. De uitvoering van de strafrechtelijke vervolging ligt in handen van het Openbaar Ministerie.

De uitvoering en voortgang van de handhaving wordt jaarlijks vastgelegd in een verslag, dat bestuurlijk wordt vastgesteld.

6.3 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Op basis van artikel 6.18 van het Besluit omgevingsrecht (Bor) is het bestemmingsplan in vooroverleg gezonden naar de provincie Zeeland, het Waterschap Scheldestromen, de Zeeuwse Milieufederatie, Delta en de Veiligheidsregio. Delta Netwerkgroep heeft in het kader van het vooroverleg verzocht het ontwerp zo uit te voeren dat de ondergrondse infrastructuur kan blijven liggen en heeft gevraagd bij eventuele verlegging tijdig op de hoogte gebracht te worden. Met deze vooroverlegreactie is ingestemd, maar de reactie leidt niet tot aanpassing van het ontwerp bestemmingsplan.

Het ontwerp bestemmingsplan heeft van 23 oktober tot en met 3 december 2014 ter visie gelegen. Er is één zienswijze ingediend. De gemeente Hulst heeft met reclamant afspraken gemaakt over de toegankelijkheid van zijn perceel, de compensatie van de parking, alsmede een extra toegang aan de achterzijde van het perceel. Reclamant heeft per mail van 6 maart 2015 bevestigd dat hij in kan stemmen met de aangepaste plannen. De gemeenteraad heeft daarop het bestemmingsplan op 16 april 2015 gewijzigd vastgesteld.