

BESTEMMINGSPLAN MOUNTAINBIKEPARK WITTEBRUGSTRAAT HULST Partiële herziening

TOELICHTING



Titel:	Toelichting bestemmingsplan Mountainbikemap Wittebrugstraat Hulst (partiële herziening)
Gemeente:	Hulst
Status:	Vastgesteld
IMRO:	NL.IMRO.0677.bphulstwittebrug.001V
Project:	22-319
Datum:	21 maart 2024
Opgesteld door:	Van Kerkhoff Maatwerk in RO
In opdracht van:	Gemeente Hulst
Informatie mede afkomstig van:	-

Inhoud

1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding.....	5
1.2	Vigerende planologische situatie	5
1.3	Opbouw	6
2	Planbeschrijving.....	7
2.1	Kenschets plangebied.....	7
2.2	Context	8
2.3	Landschappelijke inpassing	10
2.4	Planopzet.....	11
3	Toetsing aan beleid	13
3.1	Rijksbeleid.....	13
3.2	Provinciaal beleid	14
3.3	Gemeentelijk beleid	15
4	Sectorale aspecten	17
4.1	Archeologie.....	17
4.2	Aardkunde en cultuurhistorie	17
4.3	Ondergrond	18
4.4	Water.....	19
4.5	Verkeer en parkeren.....	21
4.6	Ecologie	23
4.7	Milieuhinder	26
4.8	Grijze milieu-aspecten.....	26
5	Juridische vormgeving.....	28
5.1	Standaard vergelijkbare bestemmingsplannen (SVBP)	28
5.2	Opzet bestemmingsregeling.....	28
6	Uitvoerbaarheid en handhaving.....	29
6.1	Economische uitvoerbaarheid.....	29
6.2	Handhaving.....	29
6.3	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	30
	Bijlagen	31
	Bijlage 1. Watertoets.....	32
	Bijlage 2. Aeriusberekening.....	34
	Bijlage 3. Quickscan natuurwetgeving	35
	Bijlage 4. Nader onderzoek beschermde natuurwaarden mountainbikepark Hulst	36



Figuur 1. Ligging plangebied



Figuur 2. Plangebied

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

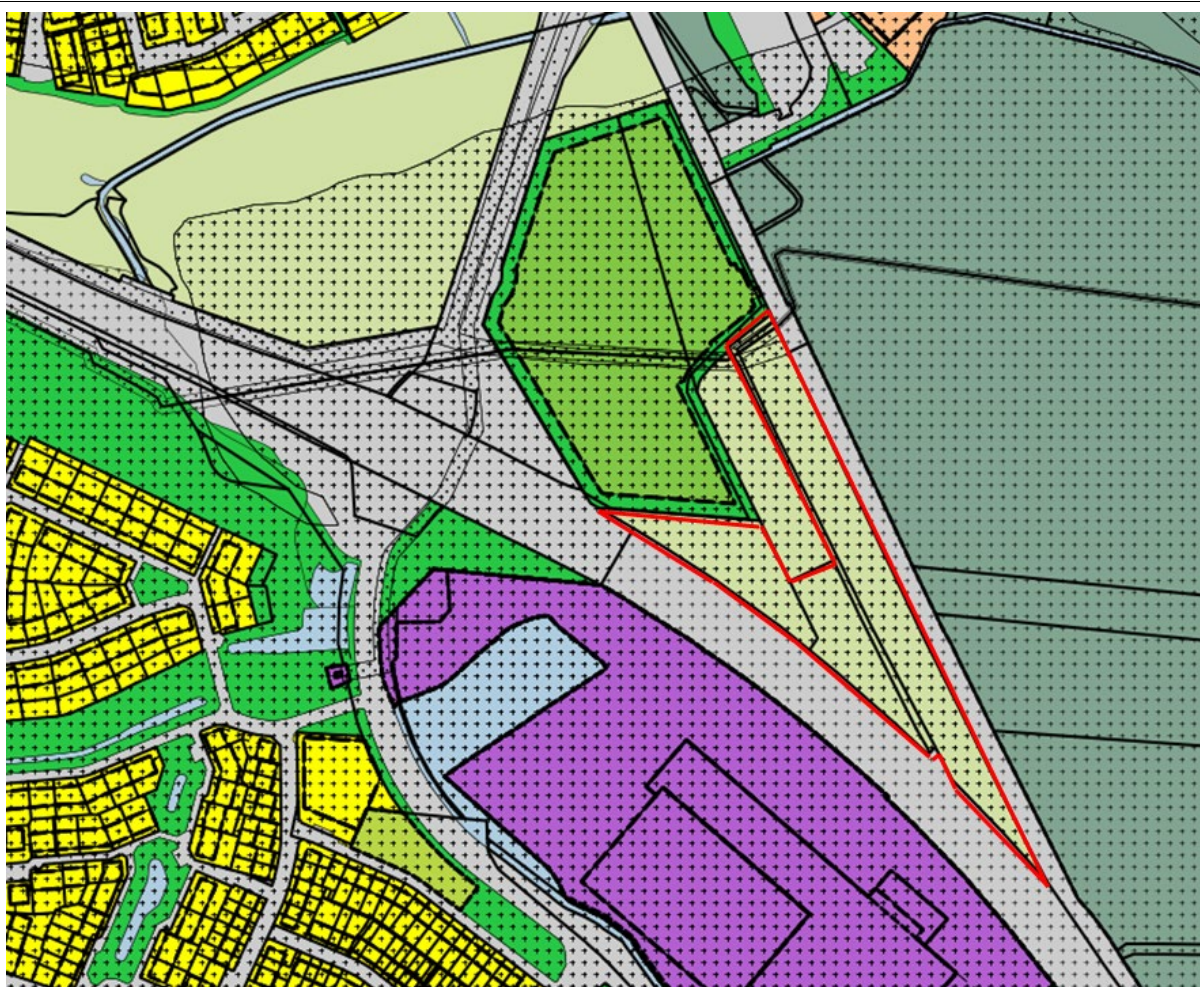
Volwassenen en ouderen bewegen te weinig en de motorische ontwikkeling van de jeugd wordt steeds slechter. Het Zeeuwse Sportakkoord en Preventieakkoord zetten in op een gezonde leefstijl en het in beweging brengen en houden van verschillende doelgroepen. Gedurende de coronaperiode is gebleken dat meer mensen zijn gaan wandelen en gaan fietsen/mountainbiken. De noodzaak om dit goed te reguleren is evident. Met het Wereldkampioenschap Cyclocross 2026 in het vooruitzicht is het de wens om de provincie Zeeland, en de gemeente Hulst in het bijzonder, de status als UCI Bike Region te geven. Een verbeterde fietsvaardigheid draagt tenslotte ook bij aan de verkeersveiligheid. Om bovenstaande redenen is er de wens om een openbaar mountainbikepark te realiseren.

Beoogd wordt een vrij toegankelijk mountainbikepark te realiseren waar iedereen, al naar gelang de behoefte, kan kennismaken met off-road fietsen of zijn/haar techniek kan verbeteren. De inrichting van het terrein is ook interessant voor andere individuele buitensporten, zoals crosslopen en bootcamp. Het park vormt een aanvulling op de mountainbikeroutes die in de omgeving zijn aangelegd. Het park draagt nadrukkelijk bij aan het toeristisch/recreatieve aanbod in Hulst en dient mede als startpunt voor het verkennen van de omgeving.

Figuur 1 en 2 geven een beeld van de ligging van het beoogde mountainbikepark. Realisatie van een mountainbikepark past niet in het vigerende bestemmingsplan 'Kernen Hulst 1H'. Onderhavig bestemmingsplan biedt de planologische grondslag om de beoogde ontwikkeling te verwezenlijken.

1.2 Vigerende planologische situatie

Het plangebied valt volledig binnen het bestemmingsplan 'Kernen Hulst 1H', vastgesteld op 15 april 2021. De gronden zijn bestemd als agrarische grond met natuur- en landschapswaarden. Daarnaast zijn er een aantal dubbelbestemmingen van toepassing. De dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 2' ligt over het hele plangebied, de dubbelbestemmingen 'Leiding – Gas' en 'Leiding – Water' liggen over een klein deel aan de noordzijde van het plangebied. Figuur 3 geeft een overzicht van de bestemmingen in en om het plangebied.



Figuur 3. Uitsnede vigerend bestemmingsplan Kernen Hulst 1 H

1.3 Opbouw

Deze toelichting bestaat naast dit inleidende hoofdstuk uit vijf hoofdstukken. In hoofdstuk 2 wordt het voornemen en het inrichtingsplan toegelicht. Vervolgens wordt het voornemen getoetst aan het beleid in hoofdstuk 3 en aan alle aspecten van ruimtelijke ordening in hoofdstuk 4. In hoofdstuk 5 wordt de wijze waarop het plan juridisch wordt verankerd, weergegeven met een beschrijving van verbeelding en regels. Tenslotte wordt in hoofdstuk 6 de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid aangetoond.

2 Planbeschrijving

2.1 Kenschets plangebied

Het plangebied met een oppervlakte van 20.350 m² is gelegen aan de Wittebrugstraat in Hulst. De locatie bestaat nu uit vijf percelen en is in eigendom bij vier eigenaren:

- Gemeente Hulst sectie R nummer 541, groot 10.810 m² (akkerland);
- Gemeente Hulst sectie R nummer 605, groot 4.540 m² (akkerland);
- Gemeente Hulst sectie R nummer 607, groot 1.450 m² (sloot);
- Gemeente Hulst sectie R nummer 1007, groot 3.550 m² (bosschages).

Uitgangspunt is dat de locatie gemeente-eigendom wordt, waarbij mountainbikevereniging Team Xtreme een gebruiksovereenkomst afsluit met daarin ook afspraken over het beheer.

De noordgrens van het terrein betreft de gronden van de Mixed Hockey Club Rapide. De oostgrens wordt bepaald door de Wittebrugstraat en de westgrens bestaat uit de N290 Rondweg Hulst (Rijksweg). Het plangebied kent op dit moment zowel een landbouwkundig gebruik (akkerland) als een gebruik ten behoeve van natuur- en landschapswaarden.



zuidzijde plangebied



noordzijde plangebied

Figuur 4. Foto van zuid naar noord langs de N290 (bron: Google)

2.2 Context

Ontstaan initiatief

Vanuit het succes van Vestingcross is de fietscultuur in Hulst verstevigd. In de navolgende jaren werden er mountainbike-clinics verzorgd en daaruit volgde kwam er een vraag naar een mountainbikevereniging. Er werd besloten om aan te sluiten bij mountainbikevereniging ATB Team X-Treme. Dit is een Zeeuwse mountainbikevereniging die al 25 jaar actief is op en met parcoursen in Burgh-Haamstede, Goes en Vlissingen. Vanwege de explosieve groei is er gezocht naar een vaste volwaardige trainingslocatie. Mountainbikers maken momenteel gebruik van de Liniedijk, maar de Liniedijk is toegankelijk voor allerlei gebruikers. Het eerste initiatief voor het zoeken naar een nieuwe locatie voor een mountainbikepark kwam dan ook vanuit de mountainbikevereniging in samenwerking met de Wijkraad Hulst-Zuid.

Het initiatief sluit goed aan bij meerdere beleidsdoelen:

- Volwassenen en ouderen bewegen te weinig en de motorische ontwikkeling van de jeugd wordt steeds slechter. Het Zeeuwse Sportakkoord en Preventieakkoord zetten in op een gezonde leefstijl en het in beweging brengen en houden van verschillende doelgroepen.
- Een verbeterde fietsvaardigheid draagt bij aan verkeersveiligheid.
- Met het Wereldkampioenschap Cyclocross 2026 in het vooruitzicht is het de wens om de provincie Zeeland, en de gemeente Hulst in het bijzonder, de status als UCI Bike Region te geven.

Draagvlak

Er zijn vele partijen betrokken bij het voorliggende initiatief. Zo faciliteert de gemeente Hulst het initiatief en draagt samen met de Provincie Zeeland bij aan de totstandkoming van dit initiatief. Daarbij wordt ook gebruik gemaakt van geboden mogelijkheden bij Sport Zeeland en Hulst voor Elkaar. Ook de Stichting Vestingcross ondersteunt de totstandkoming van het mountainbikepark in het licht van het Wereldkampioenschap Cyclocross 2026. Vanwege de beoogde inrichting mountainbikepark is het terrein ook interessant voor andere individuele buitensporten, zoals crosslopen en bootcamp.

In de beheersituatie zijn met name MHC Rapide, Reynaertland en Staatsbosbeheer belangrijk voor het succes van het park. Bij deze bureaus van het park is medegebruik mogelijk van voorzieningen die de belendende percelen bieden, bijvoorbeeld bij wedstrijden.

Locatiekeuze

Zeven locaties in en rondom Hulst zijn tegen het licht gehouden. Er is gezocht naar een geschikte locatie in de nabijheid van de huidige trainingslocatie aan de Koolstraat/ Liniedijk. Onderstaande argumenten hebben de keuze voor de locatie aan de Wittebrugstraat als voorkeurslocatie bepaald:

- De locatie is verkeersveilig bereikbaar voor jeugd, ook op eigen (fiets) gelegenheid;
- De aanwezigheid van parkeergelegenheid direct bij het park om ook fietsers van elders te kunnen ontvangen;
- Een sportaccommodatie in de directe nabijheid met medegebruik voor trainingen en wedstrijden alsmede opslag van materialen;
- Aansluiting op de aanwezige officiële mountainbikeroute.

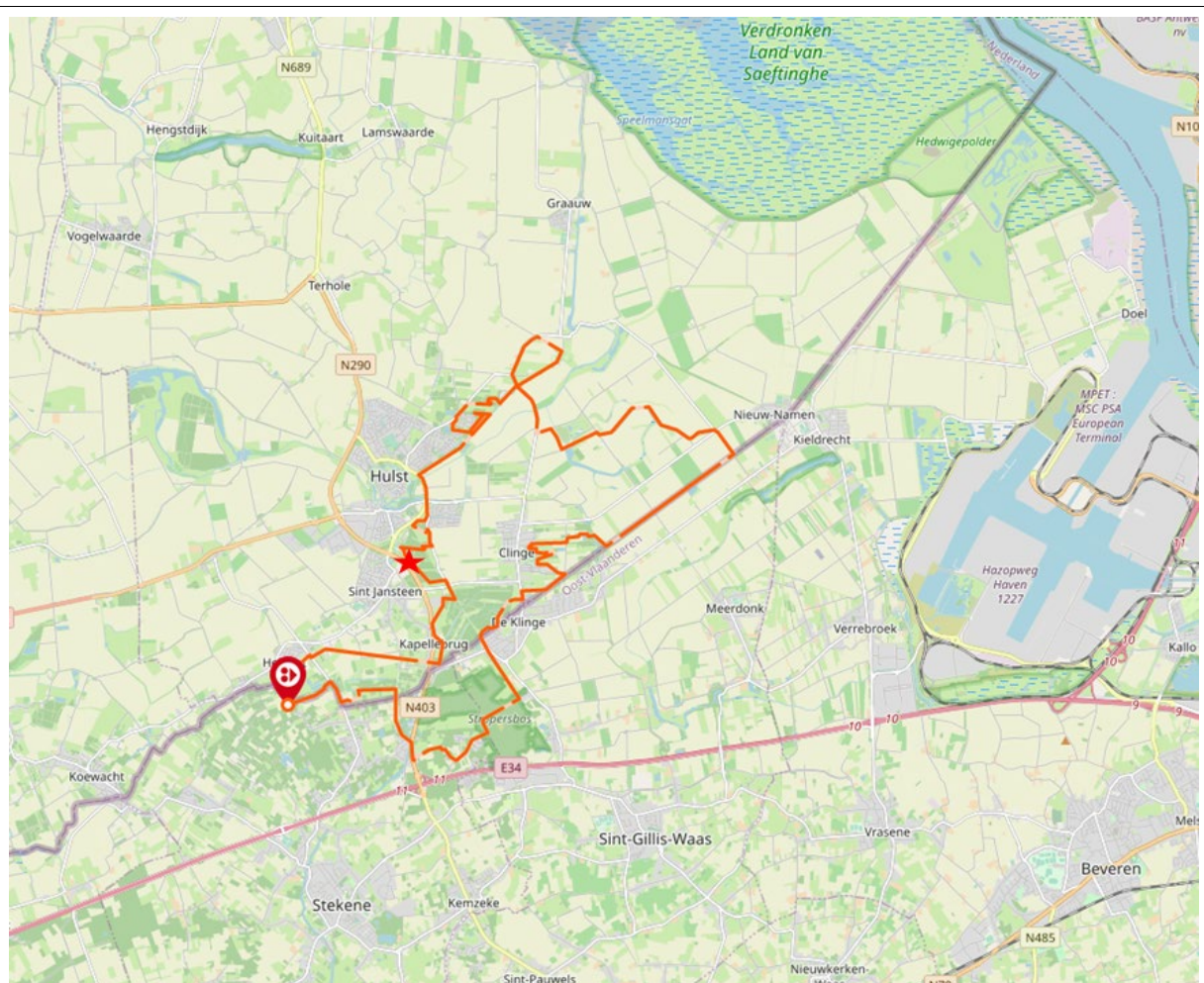
Deze locatie biedt aanvullend de potentie om als onthaalpoort voor het Grenspark Groot Saeftinghe te dienen.

Aansluiting op omgeving

Op de grens van België en Nederland, land en water, haven en natuur, industrie en landbouw groeit Grenspark Groot Saeftinghe. Elf Vlaamse en Nederlandse partners werken samen om de landbouw, haven en natuur in deze grensregio verder te ontwikkelen. Het Verdrongen Land van Saeftinghe en het Hedwige-Prosperproject vormen de natuurkern. De omliggende agrarische gebieden en de overgang naar het havengebied van Antwerpen maken ook deel uit van het grenspark. Bovendien telt de stedelijke ring van Hulst en het Vlaamse Beveren en Sint-Gillis-Waas mee.

De ontwikkeling van het mountainbikepark in Hulst zal deel gaan uitmaken van het hiervoor genoemde Grenspark Groot Saeftinghe. De omgeving (met Reynaertland) is aangewezen als nieuwe recreatieve onthaalpoort.

Rondom Hulst bestaat er reeds een mountainbikeroute met een lengte van 42,6 kilometer (figuur 5). Het nieuwe mountainbikepark ligt aan die route. De plek wordt een startpunt (onthaalpoort) om het Grenspark Groot Saeftinghe te verkennen. Er zullen ook nieuwe routes worden aangelegd richting Emmadorp en omgeving.



Figuur 5. Bestaande MTB-route in Grenspark Groot Saeftinghe (rode ster geeft plangebied aan)

Omdat het mountainbikepark onderdeel uit gaat maken van het Grenspark Groot Saeftinghe is er een LEADER-subsidie aangevraagd. LEADER is een onderdeel van het Europese programma voor plattelandsontwikkeling (POP3). Dit programma werd uitgevoerd van 2015 tot en met 2020, en is verlengd tot eind 2022. LEADER stelt subsidie beschikbaar waarmee lokale (Zeeuwse) projecten en

goede ideeën ondersteund kunnen worden, als deze projecten en ideeën de leefbaarheid op het platteland vergroten. Voor Zeeuws-Vlaanderen is onder andere het thema vrijetijdseconomie van toepassing. De deelnemende projecten zijn onder andere lokaal geïnitieerd, vernieuwend en gericht op Zeeland en samenwerking.



Figuur 6. Landschappelijke inpassing

2.3 Landschappelijke inpassing

Het plangebied ligt ten zuiden van kern Hulst en maakt deel uit van het zuidelijk dekzandgebied. Dit dekzandgebied loopt door over de grens met Vlaanderen. Het wordt vanaf de Romeinse tijd gekenmerkt door afwisseling: groei van landbouwareaal en heide in de Romeinse tijd, herstel van bosareaal in de vroege Middeleeuwen (Koningsforeest), verval van bos en ontginning door abdijen in de late Middeleeuwen en nieuwe aanplant van naaldbout (mijn- en constructiehout) in de 18^e en 19^e

eeuw. Aan het eind van de 20^e eeuw is het bosareaal Zoetevaart ten oosten van het plangebied aangeplant. Dit bosareaal kan gezien worden als een noordelijke uitbreiding van de Clingse bossen en het Stropersbos. Het is gelegen tussen de voormalige spoorlijn en het (voormalige) tracé van de Gentsevaart. Het spievormige plangebied is ontstaan door de omlegging van de Hulster randweg. Het wordt deels gebruikt als akker en er is een langwerpige bebossingszone in noord-zuid richting.

Door de bebossingszone ligt een hoofdwatgang die zorgt voor afvoer van water vanuit het zuiden (omgeving Kapellebrug) via de wateren om de vesting van Hulst naar de Westerschelde. Basisidee voor de landschappelijke inpassing (figuur 6) is dat de hoofdwatgang wordt verlegd naar een zone langs de Wittebrugstraat. Hierdoor wordt visueel het bosareaal Zoetevaart uitgebreid tot een logische eenheid. Om de eenheid verder te benadrukken, wordt voorgesteld de bestaande open ruimte langs de dreef door te laten lopen in het plangebied. De aansluitingen aan de zuid- en aan de noordzijde blijven intact. Bijkomend voordeel van de verlegging is dat door de situering van de hoofdwatgang langs de Wittebrugstraat en de aanleg van een dam een natuurlijke toegang ontstaat aan de noordzijde.

Ten zuiden van de plek waar de twee bebossingszones elkaar raken is ruimte voor extra waterberging. De bestaande bebossingszone wordt uitgedund, waarbij de meest waardevolle beplanting (bomen) blijft staan. Verder wordt daar en aan de noordzijde langs de N290 ruigte ontwikkeld ten behoeve van de marterachtigen. Aan de noordzijde bij de noordelijke toegang blijft een deel vlak.

2.4 Planopzet

Bereikbaarheid

Het mountainbikepark in Hulst is met de auto uitsluitend bereikbaar via de rotonde op de N690. Figuur 6 laat ook de aanrijroutes naar en van de rotonde zien. Voor degenen die met de auto komen is in eerste instantie het parkeerterrein bij Reijnaertland beschikbaar. Dichterbij ligt ook het parkeerterrein van MHC Rapide, maar dat is niet openbaar toegankelijk en kan alleen in geval van bijzondere evenementen gebruikt worden. Andersom kan het overloopterrein van het mountainbikepark door MHC Rapide gebruikt worden in geval van bijzondere evenementen.

Het mountainbikepark wordt openbaar toegankelijk voor fietsers en wandelaars. Verlichting wordt niet aangebracht. Het park wordt bereikbaar vanaf de Wittebrugstraat met aan de noordzijde een toegang voor fietsers en wandelaars.

Aan de zijde van de Wittebrugstraat en aan de zijde van de N290 ligt een greppel of watgang die ervoor zorgt dat gemotoriseerd verkeer het terrein niet zomaar kan bereiken. De enige plek om met een auto op het terrein te komen, ligt bij de toegang vanaf de Wittebrugstraat aan de noordzijde. Hier is een brede entree met een toegangshek dat alleen te openen is door sleutelhouders ten behoeve van beheer en onderhoud. Bij de ingang van het park wordt met borden duidelijk gecommuniceerd aan welke regels iedereen zich moet houden in het park.

De inrichting van het fietsgedeelte van het park

Er wordt een basisparcours gebouwd zonder hindernissen waardoor het geschikt is voor kinderen en beginners. Op dit basisparcours zullen er wel enkele brede vlonders en een pumtrack voorkomen, maar deze zijn voor kinderen en beginners vrijwel risicoloos te rijden. Ook is dit parcours voor crosslopers geschikt. Op parallelle paden worden allerlei hindernissen gebouwd zoals dirtjumps, rockgardens en north shore elementen. Het mountainbikepark is daarmee geschikt voor meerdere doelgroepen.

Om meer hoogteverschillen in het parcours te creëren worden extra grondlichamen opgeworpen van maximaal 12 meter hoog (dit is even hoog als de gebouwen aan de overzijde van de provinciale weg N290). Doel is om zo een glooiend terrein te krijgen, waardoor er veel geklommen en gedaald kan worden op het parcours. Figuur 7 geeft een indruk van de mogelijke parcoursen.



Figuur 7. Indicatie van het parcours

Bebouwing

Op termijn is het mogelijk om op het meest noordelijk deel een gebouw ten behoeve van opslag te realiseren. Dit gebouw krijgt een maximale omvang van 100 m² en een maximale hoogte van 3 meter. Voor het overige is er geen bebouwing mogelijk.

3 Toetsing aan beleid

3.1 Rijksbeleid

De **Nationale Omgevingsvisie (NOVI)** bevat een langetermijnvisie op de toekomstige ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. De intentie van het Rijk is om met de NOVI een perspectief te bieden om grote maatschappelijke opgaven aan te pakken. Centraal staat een aanpak van vraagstukken in de fysieke leefomgeving op basis van integraliteit. Dit is gegroepeerd in vier verschillende prioriteiten, te weten ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie, duurzaam economisch groeipotentieel, sterke en gezonde steden en regio's en een toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Binnen de NOVI worden drie afwegingsprincipes gehanteerd om te komen tot weloverwogen beleidskeuzes:

- combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies;
- kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal;
- afwentelen wordt voorkomen.

Onderhavig initiatief ziet toe op de ontwikkeling van mountainbikepark, passend in en in aansluiting op de omgeving. De afhandeling hiervan wordt overgelaten aan gemeente en provincie. Onderhavig initiatief kan niet gezien worden als een ontwikkeling waarbij nationale belangen gemoeid zijn. De Nationale Omgevingsvisie heeft dan ook geen invloed op dit plan.

Het **Besluit Algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)** borgt een aantal belangen die deel uitmaken van het geldende nationale ruimtelijke beleid. In het Barro zijn nationale belangen opgenomen die juridische borging vereisen. Het besluit is gericht op doorwerking van de nationale belangen in provinciaal beleid en gemeentelijke bestemmingsplannen. Dat betekent dat het Barro voor de opgenomen onderwerpen regels geeft over bestemmingen en het gebruik van gronden. Daarnaast kan zij aan de gemeente opdragen in de toelichting bij een bestemmingsplan bepaalde zaken uitdrukkelijk te motiveren.

Het heeft geen enkele invloed op het plan. De bepalingen in het Barro hebben geen relevantie voor het plangebied.

In het **Besluit ruimtelijke ordening (Bro)** is de 'Ladder voor duurzame verstedelijking' als procesvereiste vastgelegd. In het geval van een nieuwe stedelijke ontwikkeling moet in de toelichting een onderbouwing opgenomen worden van nut en noodzaak van de nieuwe stedelijke ruimtevrage en de ruimtelijke inpassing.

Het voorliggende plan voorziet niet in een stedelijke ontwikkeling. Een stedelijke ontwikkeling is in artikel 1.1.1, eerste lid, onder i, van het Bro gedefinieerd als 'ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen'. Functies die in de jurisprudentie als een andere stedelijke voorziening kunnen worden aangemerkt, zijn onder andere horeca en recreatie, dienstverlening en sportfaciliteiten. Er is alleen sprake van een stedelijke ontwikkeling als er sprake is van een substantiële maximaal toegestane bouwmassa. In de jurisprudentie over sportfaciliteiten ging het om een gecombineerde ontwikkeling met onder meer wonen, horeca en dienstverlening.

De aard en omvang van de ontwikkeling in relatie tot de omgeving is bepalend voor de vraag of er sprake is van een stedelijke ontwikkeling. Er is in dit geval sprake van een grotendeels onverhard

terrein van circa 2,5 ha met zandbanen in de buitenlucht en bouwwerken die daarbij horen. Er wordt weliswaar een gebouw ten behoeve van opslag mogelijk gemaakt. Deze omvang is echter zeer beperkt. Onder deze omstandigheden is het mountainbikemapk niet aan te merken als een ontwikkeling waarvoor artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro is bedoeld.

3.2 Provinciaal beleid

De **Zeeuwse Omgevingsvisie** is een strategische langetermijnvisie voor Zeeland en beschrijft de volle breedte van de leefomgeving en alle andere onderwerpen die van belang zijn voor de toekomst van Zeeland. Er worden vier Zeeuwse Ambities voor 2050 uitgesproken:

1. Uitstekend wonen, werken en leven in Zeeland;
2. Balans in de grote wateren en het landelijk gebied;
3. Een duurzame en innovatieve economie;
4. Klimaatbestendig en CO2-neutraal Zeeland.

Zorgen voor een schone, gezonde en veilige woonomgeving en een omgeving die uitnodigt tot bewegen maken onderdeel uit van de eerste ambitie. De Zeeuwse woonomgeving bevat nu al veel ingrediënten die een goede gezonde leefomgeving kenmerken, zoals veel (stedelijk) groen en gevarieerde openbare ruimte, een over het algemeen goede milieukwaliteit en voldoende aanbod van voorzieningen. Dat er zo veel groen in Zeeland is komt onder andere door het grote netwerk van erkende natuurgebieden én de Zeeuwse traditie van natuur en natuurbeheer op particuliere terreinen, verspreid over de regio. Het stimuleren van een omgeving die uitnodigt tot bewegen, gezond eten, ontmoeten en ontspannen wordt steeds belangrijker, omdat dit een positief effect op gezond gedrag heeft. Bijna driekwart van de Zeeuwse bevolking wil dat het leuker en gemakkelijker wordt gemaakt om te bewegen in de openbare ruimte (bron: Zeeland nu en in de toekomst, ZB|Planbureau, 2020). Voor het bieden van wandel-, sport- en spelvoorzieningen zijn rollen weggelegd voor de gemeenten, Sport Zeeland, de GGD en vrijwilligers. Het Rijk en de provincie ondersteunen de uitvoering van de initiatieven

Ook de derde ambitie is van belang is het kader voor de voorgenomen ontwikkeling. De provincie stelt dat de toeristische infrastructuur en toegankelijkheid van alle verschillende vormen van activiteiten en routes (wandelen, fietsen, ruitersporen, MTB etc.) in de basis op orde is. Het beheer en onderhoud, ook van de routeinformatie en bebording, is van een goede kwaliteit. Dit geldt niet alleen voor de kust, maar ook voor de andere delen van Zeeland. Deze infrastructuur versterkt voor gasten de beleving op de rand van land en water, door mogelijkheden als buitendijks fietsen, vervoer over water door veerdiensten, pontjes en goede duiklocaties. Door een goed fietsnetwerk met snelfietspaden wordt een alternatief geboden voor de auto en een bijdrage geleverd aan de energietransitie, de leefbaarheid en de gezondheid van de Zeeuwen. Daarbij wordt er een toename verwacht van het aantal bezoekers in Zeeland. Om in te spelen op deze prognose is het belangrijk om de huidige kwaliteit van onze leefomgeving behouden en de ingezette koers tot versterking van Zeeuwse Kustkwaliteit te bereiken.

De ontwikkeling van een openbaar mountainbikemapk in aansluiting op bestaande routenetwerken zorgt voor een omgeving die uitnodigt tot bewegen en tegelijkertijd wordt het recreatief product verbreid. De ontwikkeling is dan ook passend in het beleid.

De **Omgevingsverordening Zeeland 2018** gaat ook over de fysieke leefomgeving van de provincie. Bij de beoordeling van ruimtelijke plannen is vooral hoofdstuk 2 over het ruimtelijk domein van belang.

Vanwege de ligging in de nabijheid van delen van het Natuurnetwerk Zeeland (gebied Zoetevaart) zijn er twee afwegingszones van toepassing:

1. *Afwegingszone natuurgebieden*

In de toelichting bij een bestemmingsplan wordt een beschrijving gegeven van de wijze waarop rekening is gehouden met de wezenlijke kenmerken en waarden van de natuurgebieden en wordt aannemelijk gemaakt dat geen onevenredige aantasting van de bedoelde kenmerken en waarden plaatsvindt. Deze afweging is gemaakt in paragraaf 4.6 Ecologie.

2. *Toetsingszone verdrogingsgevoelige natuurgebieden*

Het is van belang dat verdrogingsgevoelige natuurgebieden (zoveel mogelijk) worden beschermd tegen nadelige gevolgen van grondwatertekorten. Verder verdient de kwaliteit van het grondwater bescherming in geval van infiltratie van water. Op het waterschap rust als bevoegd gezag de zorgplicht om te beoordelen of voldaan wordt aan de voornoemde eisen. In paragraaf 4.4 Water wordt hier verder op ingegaan.

3.3 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Hulst

De structuurvisie Hulst, die op 15 mei 2012 is vastgesteld, laat zien dat de strategie 'behouden' van toepassing is op het plangebied. De strategie van behoud is gekozen voor die delen van de gemeente waar binnen de looptijd van de structuurvisie geen of zeer beperkte veranderingen zijn te verwachten. Het huidige ruimtelijk beeld en het functioneren van deze gebieden is goed. Daarom is er voor de gemeente geen aanleiding om hier actief plannen of projecten te initiëren. Dit laat onverlet dat door een gebrekkig beheer en onderhoud van de ruimte kwaliteitsverlies, veroudering en verrommeling op de loer liggen. Kleinschalige aanpassingen aan de ruimtelijke structuur of ontwikkelingen die passen binnen de functionele omgeving zijn mogelijk, waarbij de nadruk ligt op de kwaliteit van het leefklimaat.

De structuurvisie geeft aan dat voor een goede gezondheid en actieve leefstijl van inwoners deelname aan sporten beweegactiviteiten van belang is. Daarnaast is het stimuleren van sport een belangrijk middel in de aanpak van maatschappelijke problemen en het behalen van maatschappelijke doelen. Om drempels te verkleinen is het wenselijk om het sport- en beweegaanbod op relatief korte afstand van de woonomgeving beschikbaar te hebben. Daarnaast is bij (her)inrichting van de openbare ruimte een belangrijk aandachtspunt of en hoe gebruikers kunnen worden uitgenodigd c.q. gestimuleerd om te (blijven) bewegen. Dit kan bijvoorbeeld door goede fietspaden aan te leggen en te onderhouden in de groene ruimte.

Voor het langzaam verkeer – fiets en voetganger – beschikt Hulst over een uitgebreid netwerk. Verbetering van de infrastructuur richt zich op het optimaliseren van het utilitaire en recreatieve fietsnetwerk met veiligheid, comfort en directheid als belangrijke aandachtspunten. De toename van recreatie leidt tot een toenemende vraag naar fiets- en wandelroutes in het buitengebied. Diverse (recreatieve) routes zijn beschikbaar.

Expliciet werd in de structuurvisie het (oostelijke) grootschalige poldergebied als een uitgelezen gebied voor wielrenners beschouwd en werd al een professionalisering van parcoursen en trainingsobjecten voorgestaan. Dit krijgt nu mede vorm in het mountainbikepark aan de Wittebrugstraat. Het mountainbikepark past goed in de ruimtelijke structuur van het gebied. De wegenstructuur blijft onveranderd. Het betreft een klein resterend semi-agrarisch gebied dat ingeklemd ligt tussen twee wegen en een sportpark. De voormalige agrarische gronden die rondom deze percelen stonden zijn inmiddels in gebruik als sportpark, natuurgebied en aan de overzijde van de N290 bedrijvigheid.

De locatie heeft potentie voor de voorgenomen realisatie van het mountainbikepark. De locatie ligt nabij bestaande sportvoorzieningen, nabij de woonkern en er kan direct worden aangesloten op

bestaande fiets en wandelroutes die het vertrekpunt hebben bij Reijnaertland, door het naastgelegen natuurgebied. Het initiatief van het mountainbikepark komt vanuit de inwoners van Hulst en wordt inmiddels door vele partijen gedragen.

Toeristisch ontwikkelingsplan Hulst 2016 – 2020

Hulst heeft de mooiste vestingstad van Nederland en wil een duidelijk onderscheidend productaanbod binnen, op en buiten de vesting met een koppeling tussen de vesting, de Schelde en het daar tussen liggende gebied realiseren, zowel in fysieke zin als in de beleving van ondernemers en recreanten.

Er wordt in het ontwikkelingsplan aangegeven dat met name op het gebied van dagrecreatie en kort verblijf er kansen liggen voor de regio. Dagrecreanten kunnen aangetrokken worden vanuit het Vlaamse achterland en vanuit verblijfsconcentratiegebieden aan de Zeeuws Vlaamse kust. Hierbij zijn cultuur- en natuurzoekers en actieve recreanten (fietsers, wandelaars) de belangrijkste doelgroep.

De routenetwerken voor fietsen en wandelen in Hulst zijn aanwezig en goed op orde. Deze kunnen wel veel meer benut worden door routes duidelijk te koppelen aan thema's, maar ook door zowel te voet als op de fiets de vesting en de Schelde duidelijker met elkaar te verbinden. Routes houden niet op bij de grens maar dienen ook grensoverschrijdend door te lopen. Nieuwe routeontwikkelingen zijn mogelijk om juist ook het avontuurlijke karakter van de regio te versterken. Te denken valt hierbij aan onder andere het verbeteren van de mountainbikeroute.

Door het mountainbikepark te realiseren en aan te sluiten op de bestaande mountainbikeroute wordt de route uitdagender. Het mountainbikepark vervult dan ook een functie als onthaalpoort voor het Grenspark Groot Saeftinghe. Vanuit Vlaanderen is het park eenvoudig bereikbaar en daarmee krijgt ook de mountainbikeroute op het grondgebied van Hulst meer betekenis. De openbaarheid van dit park zorgt voor een uitbreiding op het toeristisch recreatief profiel van Hulst. Los daarvan blijft het mountainbikepark vooral ook een voorziening voor de inwoners van Hulst.

4 Sectorale aspecten

4.1 Archeologie

Op grond van de Erfgoedwet mag de gemeente haar eigen beleidsinhoudelijke en financiële afwegingen maken. Voorwaarde is dat het selectie- en vrijstellingenbeleid archeologisch-inhoudelijk is onderbouwd en bestuurlijk is vastgesteld. Daarenboven dient op grond van Bro art. 3.1.6 sub 2a de toelichting "een beschrijving van de wijze waarop met de in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden" te bevatten.

In het bestemmingsplan Archeologische en Aardkundige waarden, vastgesteld op 8 juni 2017, is het archeologiebeleid van de gemeente Hulst verankerd. Hierin heeft het gehele plangebied Waarde-Archeologie 2. Voor te roeren grond onder de 40 cm onder maaiveld geldt een vrijstelling voor het uitvoeren van archeologisch onderzoek tot een oppervlakte van 500 m². De vrijstellingenkaart kan tussentijds door het College van B&W worden gewijzigd en geactualiseerd. Het betreft dan een actualisatie op grond van gegevens uit nieuw onderzoek. Hiermee wordt het mogelijk om op een betrekkelijk eenvoudige manier meer gebieden op verantwoorde wijze vrij te geven voor grondbewerkingen op grotere diepte. Voor een wijziging van deze kaart wordt advies gevraagd bij de adviseur archeologie van de gemeente Hulst.

In het vigerende bestemmingsplan 'Kernen Hulst 1H' zijn de archeologische dubbelbestemmingen overgenomen. Deze dubbelbestemming blijft in het onderhavige bestemmingsplan van kracht. Bij de vergunningverlening voor de bouw van een eventuele opslagruimte en de realisatie van het parcours met de waterberging wordt zo nodig archeologisch onderzoek uitgevoerd. De dubbelbestemming zorgt voor de planologische zekerheid.

4.2 Aardkunde en cultuurhistorie

Aardkunde

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. Aardkundige waarden zijn als dubbelbestemming opgenomen in het bestemmingsplan 'Kernen Hulst 1H'. Het plangebied maakt geen deel uit van als zodanig bestemd aardkundig waardevol gebied.

Het plangebied ligt volgens de provinciale signaleringskaart in een zone van nationale betekenis waar aardkundige waarden te verwachten zijn. Het plangebied maakt deel uit van het dekzandgebied tussen Hulst en Kapellebrug. Op grond van het voorliggende plan vindt geen (verdere) verstoring van het dekzandgebied plaats.

Cultuurhistorie

De Wittebrugstraat vormt een deel van het tracé dat vroeger een waterweg tussen Gent en Hulst vormde. Zij werd voornamelijk gebruikt voor het transport van turf. De Gentsevaart werd in het begin van de 19^e eeuw van Kemzeke tot Hulst gedempt. In de plaats ervan kwam een wegtracé dat nu de N403 in België en de N290 door Kapellebrug vormt. In de jaren zestig van de 20^e eeuw werd het traject vanaf de veerpont Perkpolder naar de Belgische grens omgebouwd tot een doorgaande route met een omleiding rond de vesting Hulst. Direct ten zuiden van het plangebied komen de omleiding en het oorspronkelijke tracé weer bij elkaar. Bij de werkzaamheden werd de Mosdijk

(tussen Sint Jansteen en het tracé van de Gentsevaart) deels geslecht (thans Geslechtendijk) en met een boog (de huidige Verrekijker) aangesloten op de omleiding.

Op de Cultuurhistorische Waardenkaart van de provincie Zeeland wordt de oude situatie met de dijken weergegeven (figuur 8). In het plangebied zijn zichtbaar de dammen/dijken langs de voormalige Gentsevaart (Wittebrugstraat) en vanuit Sint Jansteen (voormalige Mosdijk). Er zijn echter geen oorspronkelijke elementen van de bovengenoemde waarden meer aanwezig in het plangebied. Andere cultuurhistorische aspecten zijn ook niet in het geding. De beoogde ontwikkeling vormt vanuit cultuurhistorie geen belemmering.



Figuur 8. Uitsnede cultuurhistorische waardenkaart op Bonneblad 1925 en met plangebied (witte contour)

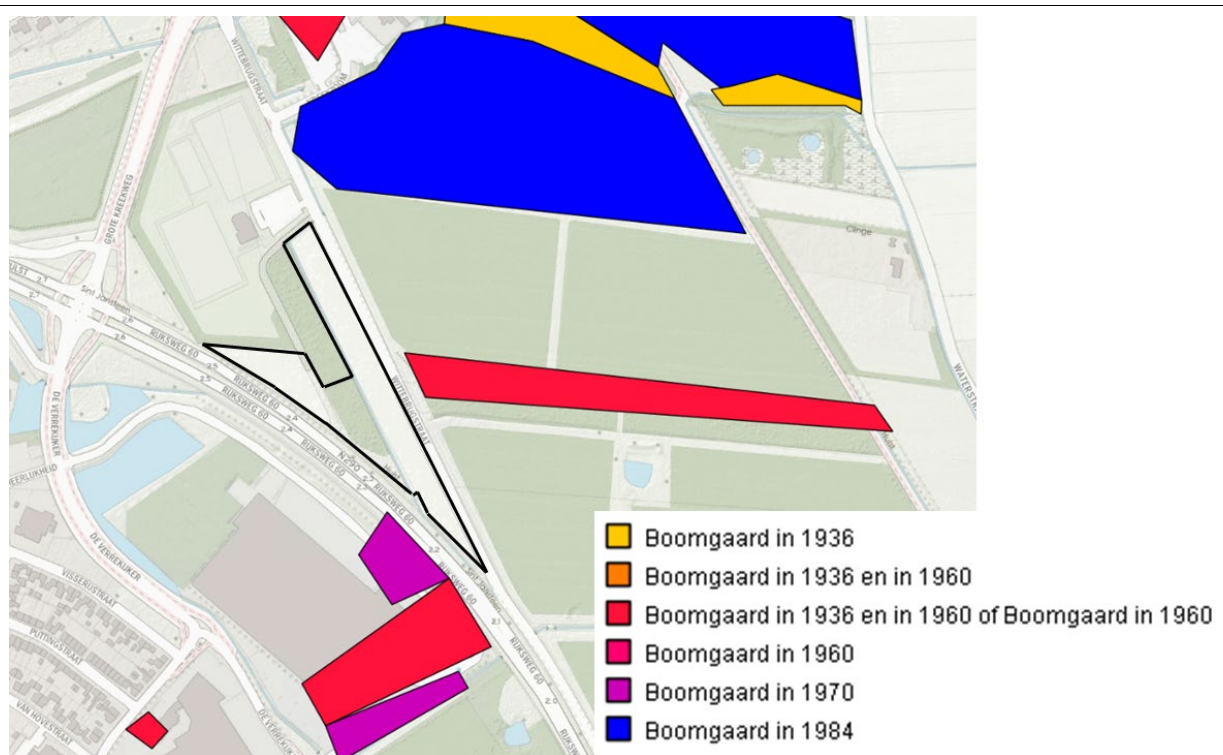
4.3 Ondergrond

Bodemkwaliteit

De gemeente Hulst beschikt samen met de gemeenten Sluis en Terneuzen over de Bodemkwaliteitskaart (de laatste keer herzien en vastgesteld op september 2019). In deze bodemkwaliteitskaart, valt het plangebied in de zone 'Buitengebied en Woonwijken > 1960'. De bodem in deze zone voldoet aan de achtergrondwaarde voor de functie wonen. Op grond van historie en gebruik is het niet aannemelijk dat op de locatie sprake is van bodemverontreiniging (geen verdachte locatie).

In het verleden is er in het plangebied geen sprake geweest van boomgaarden (figuur 9). Daarmee kan voor de bodemkwaliteit uitgegaan worden van de kwaliteit zoals vastgelegd in de

Bodemkwaliteitskaart Zeeuwsch-Vlaanderen. Vrijstelling van de bodemonderzoekplicht is derhalve aan de orde.



Figuur 9. Voormalige boomgaarden (bron: Provincie Zeeland)

Kabels en leidingen en andere belemmeringen

Volgens het vigerende bestemmingsplan liggen er twee planologisch relevante leidingen in de noordpunt van het plangebied. Het betreft een gasleiding en een waterleiding. Deze leidingen vallen niet onder het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Wel is het voor beheer en onderhoud van belang om dit soort buisleidingen te beschermen. Om deze reden wordt de dubbelstemming gehandhaafd. Een nadere afweging ten aanzien van deze leidingen is niet noodzakelijk.

4.4 Water

Op grond van informatie en maatregelen uit het vigerende waterbeheerplan 2022-2027 en het Verbreed gemeentelijk rioleringsplan Hulst is de waterparagraaf opgesteld. De watertoetstabel is opgenomen in bijlage 1. De conclusies daaruit zijn onderstaand verwoord.

Watersysteem

Het grootste gedeelte van het terrein bestaat uit leemarm en zwak lemig fijn zand, een kleiner gedeelte aan de zijde van de Wittebrugstraat bestaat uit kalkarme poldervaaggronden. De gemiddeld hoogste grondwaterstand (winter) ligt ter plaatse van het plangebied dieper dan 55 cm beneden maaiveld en de gemiddeld laagste grondwaterstand (zomer) ligt dieper dan 150 cm beneden maaiveld. Het plangebied is weinig zettingsgevoelig en heeft ruime mogelijkheden voor infiltratie.

Grondwaterbeheer

Het plangebied maakt geen deel uit van het grondwaterbeschermingsgebied. Wel ligt het plangebied in de bufferzone van het naastgelegen natuurgebied Zoetevaart. Dit gebied is aangewezen als kwetsbaar gebied. Dat wil zeggen dat in dit gebied onder bepaalde omstandigheden een

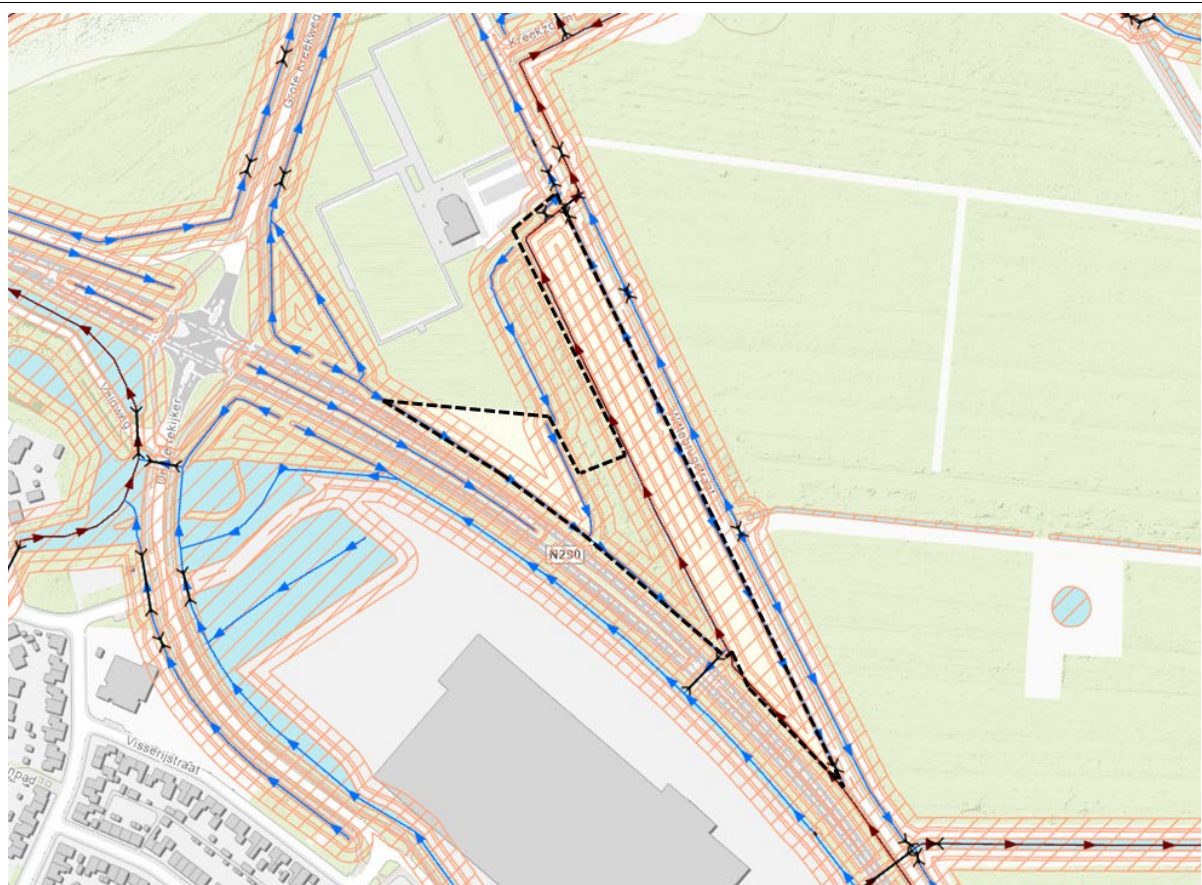
watervergunning nodig is voor het onttrekken van grondwater en infiltreren van water in de bodem. Er wordt ten behoeve van de beoogde ontwikkeling geen grondwater onttrokken.

Waterkering

Het plangebied ligt niet in de nabijheid van een waterkering.

Oppervlaktewater

Midden in het plangebied ligt op grond van de legger een primaire watergang van waterschap Scheldestromen (figuur 10). De overige watergangen in en rondom het plangebied zijn secundaire watergangen. Bij de inpassing van het parcours op het mountainbikepark wordt in samenspraak met het Waterschap Scheldestromen een vernieuwd watersysteem ontworpen, waarbij de primaire watergang wordt verlegd naar de zijde van de Wittebrugstraat, maar de afvoerfunctie van zuid naar noord gegarandeerd blijft. In de grondruil worden deze afspraken verankerd. Zie ook paragraaf 2.3.



Figuur 10. Watergangen (onderbroken zwarte lijn is grens plangebied) (bron: Waterschap Scheldestromen)

Waterberging

Het Waterschap Scheldestromen heeft met de gemeente Hulst afspraken gemaakt over de waterberging en –afvoer bij nieuwe ontwikkelingen. Bij extreme neerslagsituaties geldt het principe ‘eerst vasthouden, dan bergen en dan pas afvoeren’.

Als gevolg van de bouw van een opslaggebouw en de inrichting van de het mountainbikepark neemt het oppervlak aan verharding mogelijk beperkt toe. De maximale oppervlakte aan verharding en bebouwing is op dit moment niet goed in te schatten aangezien de inrichting van het mountainbikepark nog niet is uitgewerkt. De bebouwing is gemaximeerd tot 100 m². Verharding zal alleen bij de toegang aangebracht worden, tem behoeve van een mogelijke toegang voor het

parkeren van auto's bij evenementen. Verder is het idee van mountainbiken juist dat er zo min mogelijk sprake van verharding is.

Het hemelwater op het gehele perceel blijft relatief schoon. Mede gelet op verdroging is het uitgangspunt dat het hemelwater in het gehele gebied wordt afgekoppeld en via bodeminfiltratie wordt afgevoerd.

Aan het waterschap wordt een wateradvies gevraagd, een verplicht onderdeel van de procedure. Het wateradvies wordt als bijlage 1 opgenomen.

4.5 Verkeer en parkeren

Verkeer

De hoofdontsluiting van het plangebied bevindt zich aan de noordzijde, naast de entree van het sportpark van Mixed Hockey Club Rapide. Voor auto's is het alleen mogelijk via de rotonde Grote Kreekweg-Wittebrugstraat het plangebied te bereiken. In zuidelijke richting is de Wittebrugstraat verboden voor autoverkeer. De Grote Kreekweg maakt deel uit van de rondweg rond Hulst en is een gebiedsontsluitingsweg die bedoeld is om autoverkeer op te vangen. Voor fietsers (en mountainbikers) wordt ook een toegang aan de zuidzijde voorzien, zodat fietsers uit Kapellebrug en België niet eerst langs het park hoeven te fietsen.

Parkeren

Om de parkeerbehoefte te bepalen moet duidelijk zijn welke functie het plangebied heeft. In dit geval betreft het een dagrecreatieve functie. Het mountainbikemapk zal in de eerste plaats door de inwoners van Hulst worden gebruikt. Deze zullen mede vanwege de ligging nabij de kern en de functie van het terrein (mountainbikemapk) veelal per fiets hiernaartoe komen. De andere doelgroep zijn dagrecreanten vanuit Zeeland of Vlaanderen die het mountainbikemapk apart bezoeken of als startpunt zullen gebruiken van een mountainbikeroute of wandelroute in de omgeving. Deze doelgroep zal ook per auto naar het plangebied komen.

De gemeente Hulst heeft geen specifieke parkeernormen. Daarom wordt normaliter uitgegaan van de cijfers die zijn opgenomen in Publicatie 381 van het CROW 'Toekomstbestendig parkeren van parkeercijfers naar parkeernormen' en van referentieprojecten. In de publicatie van het CROW zijn echter geen parkeernormen die direct kunnen worden toegepast op de onderhavige ontwikkeling. Het dichtst in de buurt komt een sportveld, waarvoor alleen globale kencijfers gegeven kunnen worden. Uitgegaan wordt van 13 tot 27 parkeerplaatsen per hectare netto terrein. In dit geval betreft het netto terrein het parcours op het mountainbikemapk en niet de landschappelijke inpassing of het water. Het totale plangebied heeft een omvang van 2 hectare en er is sprake van een spievormige structuur: netto zal dan ook niet meer dan 1 hectare worden benut. Dat zou betekenen dat er 13 tot 27 parkeerplaatsen nodig zijn.

Referentieprojecten bieden wellicht een beter beeld. In Zeeland zijn op twee andere locaties (Goes en Vlissingen) mountainbikemapken aangelegd. Hiervoor zijn echter geen extra parkeerplaatsen gerealiseerd. Op beide locaties wordt gebruik gemaakt van de in de omgeving aanwezige parkeerplaatsen. In het reguliere gebruik is er nauwelijks behoefte aan parkeerruimte. Immers, in geval van een training, komen de leerlingen met de fiets/mountainbike en heeft de trainer een sleutel van de slagboom om de eigen auto op het voorterrein te kunnen neerzetten.

Omdat het mountainbikemapk ook deel uitmaakt van de onthaalpoort van het Grenspark Groot Saeftinghe, is voldoende parkeerruimte in de omgeving van het plangebied wel een vereiste. In de huidige situatie zijn rondom het plangebied 180 parkeerplaatsen (Mixed Hockey Club Rapide 60

parkeerplaatsen en Reynaertland 120 parkeerplaatsen) aanwezig. Op dit moment dient de parkeerplaats bij Reynaertland als startpunt van de mountainbikeroute en wordt hiervoor al gebruik gemaakt van deze parkeerplaats. De bestaande parkeerplaatsen (zie figuur 11) zijn op loop- en fiets afstand gelegen van het mountainbikepark (MHC Rapide op circa 60 meter en Reynaertland op circa 225 meter). De parkeerplaatsen zijn dan ook geschikt voor medegebruik van het parkeren ten behoeve van het mountainbikepark. Primair geldt dat voor het parkeerterrein van Reynaertland dat openbaar toegankelijk is en niet zoals het parkeerterrein van MHC Rapide met een hek is afgesloten.



Figuur 11. Toegangsroute en parkeergelegenheid in de nabijheid

Functie	eenheid	omvang	kental		Parkeerbehoefte per functie		
			minimum	maximum	minimum	maximum	gemiddeld
Binnenbad	100 m ² bassin	525	10,5	12,5	55,1	65,6	60,4
Buitenbad	100 m ² bassin	450	11,9	15,9	53,6	71,6	62,6
Grote zaal	100 m ² bvo	1100	6,9	11,0	66,0	121,0	93,5

Figuur 12. Parkeerbehoefte functies Reynaertland

Voor de functies in Reynaertland is ruim voldoende parkeergelegenheid (figuur 12). Op mooie dagen waarop het buitenbad open is en het binnenbad voor de helft wordt meergerekend zijn er, uitgaand van een gemiddeld parkeerkencijfer, 92,8 parkeerplaatsen nodig. Voor de grote zaal zijn, uitgaand van een gemiddeld parkeerkencijfer, 93,5 parkeerplaatsen nodig. Afgezien van specifieke momenten, waarop evenementen plaatsvinden, zijn er daarmee regulier 27 parkeerplaatsen over (120-93). Dit is voldoende om de reguliere parkeerbehoefte van het mountainbikemapk te dekken.

Op sommige momenten – in het kader van een evenement of een clinic – kan er sprake zijn van een grotere behoefte aan parkeerruimte. Deze momenten zijn op voorhand bekend. De parkeergelegenheid bij Reynaertland en MHC Rapide dient dan als parkeergelegenheid.

Verkeer en parkeren vormt geen belemmering voor de ontwikkeling.

4.6 Ecologie

Natura 2000

De dichtstbijzijnde Natura 2000 gebieden in Nederland liggen op grote afstand (circa 10 kilometer naar Westerschelde & Saefthinghe en de Vogelkreek). In België ligt net over de grens op circa 1 kilometer het Stropersbos, onderdeel van het Natura 2000-gebied 'Zandig Vlaanderen Oost'. De ontwikkeling van een mountainbikemapk kan op die afstand geen significant effect hebben door verstoring of via grondwaterstromen. Alleen externe werking door stikstofdepositie (door de lucht) zou aan de orde kunnen zijn.

Op 29 mei 2019 heeft de hoogste bestuursrechter (de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State) beslist dat de Programmatische Aanpak Stikstof niet ten grondslag mag worden gelegd aan de toestemmingverlening voor activiteiten die leiden tot een toename van de stikstofdepositie ter plaatse van stikstofgevoelige habitattypen in een Natura 2000-gebied. Voor nieuwe bestemmingsplannen geldt de verplichting voor de gemeenteraad om te beoordelen of als gevolg van de met het bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen relevante stikstofdeposities kunnen optreden ter plaatse van stikstofgevoelige habitattypen in Natura 2000-gebieden.

Bezien is of de nieuwe situatie zou kunnen leiden tot relevante stikstofdeposities op stikstofgevoelige habitattypen in Natura 2000-gebieden. Daarbij wordt gebruik gemaakt van AERIUS, waarbij ook op de dichtstbijzijnde punten in het nabijgelegen Belgische Natura 2000-gebied enkele rekenpunten worden gezet¹.

In de nieuwe situatie wordt een mountainbikemapk aangelegd. Bij de aanleg kan stikstofuitstoot optreden als gevolg van aanlegwerkzaamheden. Aanleg gaat vooral gepaard met grondverzet om tot een geaccidenteerd terrein te komen en de waterhuishouding aan te passen. Uitgangspunt daarbij is een zoveel mogelijk gesloten grondbalans, zodat er tijdens de werkzaamheden alleen sprake is van verkeersbewegingen van en naar de locatie door de loonwerker, en zo min mogelijk door zwaar verkeer met vrachtbewegingen grond. Op basis van referentieprojecten wordt uitgegaan van het gebruik van een mobiele kraan gedurende 200 uur (5 weken voltijd) en 100 bewegingen met zwaar vervoer. In de gebruikssituatie wordt veiligheidshalve rekening gehouden met 54 verkeersbewegingen per etmaal op grond van twee bewegingen per parkeerplaats, uitgaande van de maximale parkeerbehoefte van 27 plaatsen (zie paragraaf 4.5). De verkeersbewegingen moeten worden meegenomen tot het punt waar het opgaat in het heersende verkeersbeeld. Dit is het geval bij een

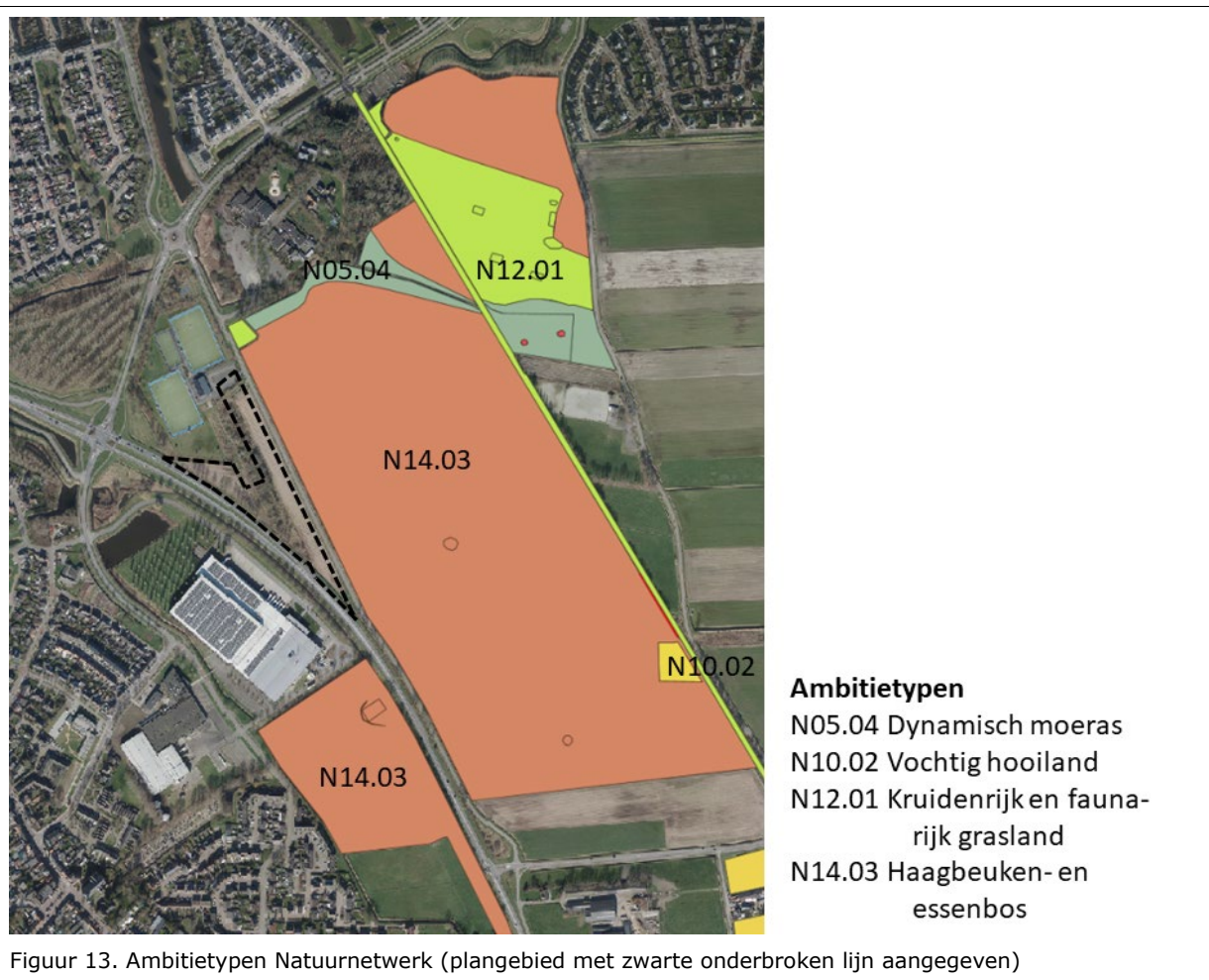
¹ Nu het Vlaams beoordelingskader in strijd is geoordeeld met artikel 6 Habitatrichtlijn (zie RvVb 25 februari 2021, RvVb A-2021-0697), kan niet meer alleen volstaan worden met een (kwalitatieve) toetsing aan het Vlaams beoordelingskader.

provinciale of rijksweg. De verkeersbewegingen worden meegenomen tot aan de kruising Grote Kreekweg-N290. De aanlegfase en de gebruiksfase zijn als worst case in één jaar in AERIUS versie 2023 gezet. Er is geen rekening gehouden met de afname van stikstof als gevolg van een verminderd gebruik van mest.

Uit de berekening blijkt dat er geen sprake is van enig significant negatief effect op stikstofgevoelige habitattypen in Natura 2000-gebieden, noch in Nederland noch in België. De berekening is opgenomen in bijlage 2. Er hoeft derhalve geen vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming te worden aangevraagd.

Natuur Netwerk Zeeland

Het plangebied ligt in de directe nabijheid van twee onderdelen van het Natuur Netwerk Zeeland, te weten het gebied Waterstraat aan de oostzijde van de N290 en het gebied Sint Jansteen aan de westzijde van de N290. Deze twee gebiedsdelen liggen deels binnen de afwegingszone van 100 meter, zoals die in de Omgevingsverordening Zeeland is verankerd.



In figuur 13 is te zien dat het ambitietype van de direct aangrenzende delen voornamelijk bestaat uit het type N14.02 Haagbeuken- en essenbos. In de huidige situatie is er nog sprake van Vochtig bos met productue (type N16.04). Er wordt een verandering voorgestaan naar een meer natuurlijk en gevarieerder bostype. De inrichting van het plangebied kan een rol spelen in deze ambitie door bij het dunnen van de bestaande bosaanplant de juiste soorten te behouden en door in de nieuwe aanplant aan te sluiten op het ambitietype. Daarmee is er sprake van een versterking.

Onder de voorwaarde dat geen verlichting of geluidsapparatuur geplaatst wordt, is er geen direct effect op dit natuurgebied. Deze voorwaarde wordt in de regels verankerd. Indirect zou sprake kunnen zijn van een effect door een toenemend gebruik van de aangrenzende bestaande natuurgebieden. Dit risico wordt evenwel sterk verminderd door de N290 enerzijds die het ter plaatse niet mogelijk en/of aantrekkelijk maakt over te steken naar het gebiedsdeel Sint Jansteen en door de keuze om de hoofdwatgang langs de Wittebrugstraat te leggen. Hierdoor worden de relaties tussen het mountainbikepark en het bestaande natuurgebied (gebiedsdeel Waterstraat) beperkt tot alleen de toegangen. Deze toegangen sluiten aan op de bestaande fiets- en wandelroutes. Er is daarmee eerder minder dan meer risico op betreding buiten de paden.

Het plangebied zelf maakt geen deel uit van het Natuur Netwerk, maar met een inrichting waarbij nieuwe natuurwaarden tot ontwikkeling kunnen komen, is een verbetering mogelijk.

Flora en fauna

Bij iedere ontwikkeling geldt de zorgplicht vanuit de Wet natuurbescherming, onder meer gericht op zorg voor in het wild levende dieren en planten en hun directe leefomgeving. Voor de bescherming van dieren en planten moeten schadelijke handelingen in beginsel achterwege worden gelaten dan wel moeten maatregelen worden genomen om schadelijke gevolgen (zoveel mogelijk) te voorkomen. Om de invloed van het mountainbikepark op de natuurwaarden in beeld te brengen is er een Quicksan natuurwetgeving uitgevoerd door Adviesbureau Wieland. Deze quick scan heeft betrekking op een gebied dat iets groter is dan het uiteindelijke plangebied.

Uit deze Quicksan (bijlage 3) komt naar voren dat de bosschages in het plangebied een geschikte biotoop kunnen vormen voor diverse grondgebonden zoogdieren (Konijn, Wezel, Hermelijn, Bunzing, Veldspitsmuis, Eekhoorn), voor diverse soorten vleermuizen en voor diverse broedvogels, waaronder Buizerd, Ransuil en Sperwer. Er is daarom nader onderzoek uitgevoerd. In dit nader onderzoek (bijlage 4), dat eveneens betrekking heeft op een gebied dat iets groter is dan het uiteindelijke plangebied, is bepaald of deze soorten ook daadwerkelijk voorkomen in het plangebied.

In het nader onderzoek is van de grondgebonden zoogdieren alleen de Wezel aangetroffen, maar niet in de voortplantingsperiode. Door voldoende ruigten en schuilmogelijkheden (houtstapels) te bieden en geen verlichting te gebruiken, blijft het fourageergebied voor de Wezel in stand. In het ontwerp wordt hier rekening mee gehouden.

In het nader onderzoek zijn de broedvogels Buizerd, Ransuil en Sperwer, waarvan de nesten jaarrond beschermd zijn, niet aangetroffen. Er zijn wel algemene broedvogels aangetroffen. Deze soorten zijn beschermd als ze broeden. Een gunstige periode om te werken is van 15 augustus tot 1 maart.

In het nader onderzoek zijn geen verblijfplaatsen van vleermuizen vastgesteld. Aan de oostzijde is wel een vliegroute van vleermuizen en in het middendeel is een foerageergebied van vleermuizen. Met de beoogde landschappelijke inpassing en het vermijden van verlichting blijft de vliegroute behouden en wordt het foerageergebied vergroot. Er zijn daarmee geen negatieve effecten op vleermuizen te verwachten.

Het plangebied is niet van belang voor watervogels, ongewervelden en vaatplanten. In de quick scan is aangegeven dat de watervogels in het plangebied beschermde amfibieën (Bruine kikker, Groene kikker, Kleine watersalamander, Gewone pad) en vissen (Tiendoornige stekelbaars, Driedoornige stekelbaars) kunnen herbergen. Omdat ingrijpen in de waterhuishouding aan de orde zal zijn, wordt een ecologisch deskundige ingeschakeld om de effecten van een eventuele demping en/of verlegging van watervogels te mitigeren.

Conclusie is dat er - uitgaande van de beoogde landschappelijke inpassing - geen ontheffing hoeft te worden aangevraagd van de Wet natuurbescherming. Wel is ecologische deskundigheid vereist bij de verlegging van de watergang. Verder wordt in het inrichtings- en beheerplan voor het mountainbikepark een ecologische paragraaf opgenomen, waarin de maatregelen in detail worden uitgewerkt.

4.7 Milieuhinder

Door afstand te houden tussen bedrijvigheid en gevoelige bestemmingen kan de milieuhinder ten gevolge van bedrijfsactiviteiten zo laag mogelijk gehouden worden. Er is sprake van de toevoeging van een mountainbikepark, een dergelijke functie wordt niet als milieugevoelige bestemming aangemerkt. Een mountainbikepark is nog het meest vergelijkbaar met een 'veldsportcomplex met kunstverlichting' waarvoor een richtafstand geldt van 50 meter op basis van het aspect geluid. Opgemerkt wordt dat er geen vaste verlichting wordt aangebracht, zodat de geluidbelasting 's avonds en 's nachts niet speelt. De dichtstbijzijnde milieugevoelige (woon)bestemming ligt op meer dan 250 meter. Het mountainbikepark vormt daarvoor geen belemmering.

Het waterwingebied Sint Jansteen is aangewezen als stiltegebied. Op grond van de provinciale Omgevingsverordening geldt hier een normstelling van 48 dB(A). Het mountainbikepark ligt op meer dan een kilometer afstand. Over die afstand kan menselijk geluid niet tot overschrijding van de normstelling leiden. Milieuhinder vormt geen belemmering voor de ontwikkeling.

4.8 Grijze milieu-aspecten

Verkeerslawaaai

De beoogde sportactiviteiten kwalificeren niet als een geluidsgevoelig object of geluidsgevoelige activiteit in de zin van de Wet geluidhinder. Dit houdt in dat er niet hoeft te worden aangetoond dat (weg)verkeerslawaaai ter plaatse geen negatieve effecten teweegbrengt voor de toekomstige functie. Een akoestisch onderzoek kan in dit geval achterwege blijven. De beoogde ontwikkeling betreft geen geluidsgevoelige bestemming.

Luchtkwaliteit

In de 'Wet luchtkwaliteit' (artikel 5.16 van de Wet milieubeheer) is aangegeven in welke gevallen de luchtkwaliteitseisen geen belemmeringen vormen voor ruimtelijke ontwikkelingen:

1. Er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde
2. Een project leidt – al dan niet per saldo- niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit
3. Een project draagt 'niet in betekenende mate' bij aan de luchtverontreiniging
4. Een project past binnen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, of binnen een regionaal programma van maatregelen.

Uit raadpleging van de grootschalige concentratie- en depositiekaarten Nederland (RIVM) blijkt dat de concentraties van de relevante stoffen NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} ver onder de grenswaarden zitten. De aanleg van een mountainbikepark is dermate kleinschalig dat deze niet 'in betekenende mate' bij draagt aan de concentraties van diverse verontreinigende stoffen, waaronder stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) in de buitenlucht². Toetsing aan de grenswaarden kan dus achterwege blijven.

Externe veiligheid

Externe veiligheid betreft de beheersing van de risico's en richt zich op het gebruik, de opslag en het transport van gevaarlijke stoffen. Voor bedrijven is het Besluit externe veiligheid inrichtingen van

² Conform artikel 5.16 van de Wet milieubeheer en de 'Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)'.

belang. Voor transport is de Wet vervoer gevaarlijke stoffen van belang, samen met het Besluit Externe Veiligheid Transportroutes (Bevt) en de Regeling Basisnet. Hierin is het basisnet van hoofd(vaar/spoor) wegen vastgelegd waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Daarnaast is het Besluit externe veiligheid buisleidingen van toepassing op onder andere aardgastransportleidingen.

Bij het opstellen van ruimtelijke plannen gelden bovenstaande kaders om veiligheidsafstanden tussen risicobronnen en personen of (beperkt) kwetsbare objecten te bepalen en daarmee het veiligheidsrisico zo laag mogelijk te houden. De te hanteren afstanden worden gebaseerd op het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans dat een persoon, die zich continu onbeschermd op een zekere afstand van de risicovolle activiteit bevindt, komt te overlijden als gevolg van die activiteit. De wettelijke norm voor het plaatsgebonden risico bedraagt 10^{-6} . Het groepsrisico (GR) geeft de kans per jaar dat een groep mensen van een zekere omvang (10, 100 of 1.000 mensen) binnen het invloedsgebied tegelijk slachtoffer wordt van een ongeval. Hiermee is het een maat voor de maatschappelijke ontwrichting in het geval dat er zich een ramp voordoet. Het groepsrisico wordt weergegeven in een curve waarin het aantal personen is afgezet tegen de kans per jaar op (gelijktijdig) overlijden. Ten aanzien van het groepsrisico bestaat er voor gemeenten een verantwoordingsplicht. Kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten staan gedefinieerd in Bevi artikel

De volgende constatering gelden:

- Door de omvorming van agrarische grond naar een mountainbikepark is er sprake van een nieuw beperkt kwetsbaar object.
- In en nabij het plangebied bevinden zich geen inrichtingen waar gevaarlijke stoffen worden op- en/of overgeslagen.
- Op de 'Atlas Leefomgeving' zijn voor het plangebied geen buisleidingen weergegeven die relevant zijn voor het aspect externe veiligheid.
- Binnen de gemeente Hulst vindt beperkt vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg plaats. Het gaat hierbij voornamelijk om het laden en lossen bij twee bedrijven. Hiervoor heeft de gemeente twee routes vastgelegd in de Routing vervoer van gevaarlijke stoffen. Deze routing is vastgesteld op 13 april 2017. De frequentie van het vervoer is zodanig dat de PR-contour ter plaatse niet buiten de weg is gelegen. De N290 maakt geen deel uit van het Basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en de omvang van het vervoer van gevaarlijke stoffen is dermate laag dat er geen sprake is van een significante stijging van de veiligheidsrisico's door aanleg van een mountainbikepark.

Externe veiligheid vormt geen belemmering voor de planvorming.

5 Juridische vormgeving

5.1 Standaard vergelijkbare bestemmingsplannen (SVBP)

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) en het daarbij behorende Besluit ruimtelijke ordening (Bro) vormen het wettelijk kader voor het bestemmingsplan. Nieuwe ruimtelijke plannen moeten digitaal, uitwisselbaar en vergelijkbaar zijn. 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). Het voorliggende bestemmingsplan is opgebouwd en vormgegeven conform de bindende afspraken van de SVBP 2012.

5.2 Opzet bestemmingsregeling

Verbeelding

De grens van het bestemmingsplangebied is gelijk aan de buitenste grens van de percelen als genoemd in paragraaf 2.1.

De agrarische bestemming wordt volledig vervangen door de bestemming 'Recreatie-Dagrecreatie'. Binnen de volledige nieuwe bestemming is de aanduiding 'specifieke vorm van recreatie-mountainbiketerrein' van toepassing.

Planregels

De regels die deel uitmaken van het bestemmingsplan 'Kernen Hulst 1H' zijn onverkort van toepassing op voorliggend(e) partiële herziening van het bestemmingsplan. Het begrip 'plan' en de slotregel zijn gewijzigd ten opzichte van het geldende bestemmingsplan.

Verder is aan de bestemming 'Recreatie-Dagrecreatie' toegevoegd de aanduiding 'specifieke vorm van recreatie-mountainbiketerrein' met de mogelijkheid een gebouw ten behoeve van opslag te realiseren met een omvang van maximaal 100 m² en een hoogte van maximaal 3 meter. Ter plaatse zijn vaste verlichting of vaste versterkte geluidsinstallaties niet toegestaan.

6 Uitvoerbaarheid en handhaving

6.1 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. Omdat de mogelijkheid wordt geboden om een opslagruimte te realiseren, is er sprake van een bouwplan.

Een exploitatieplan is niet nodig indien het kostenverhaal anderszins is verzekerd. De gronden komen in eigendom van de gemeente Hulst, ook het groot onderhoud blijft in beheer van de gemeente. Specifieke mountainbike onderdelen zullen worden aangedragen en beheerd door de mountainbike-vereniging. De kosten voor het opstellen van het bestemmingsplan, de exploitatiekosten en eventuele planschade zijn voor rekening van de gemeente.

Geconcludeerd kan worden dat de economische uitvoerbaarheid in voldoende mate is verzekerd.

6.2 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 afdgedwongen 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.

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.

6.3 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Op basis van artikel 3.1.1 Bro is het bestemmingsplan in vooroverleg gezonden naar de provincie Zeeland, het Waterschap Scheldestromen en Staatsbosbeheer.

De provincie Zeeland heeft in haar reactie aangegeven dat het nader onderzoek naar flora en fauna dient te worden uitgevoerd en mede op grond daarvan aangegeven zal moeten worden hoe met de afwegingszone van 100 meter rond bestaande natuurgebieden wordt omgegaan. Verder verzoekt de provincie in de regels te borgen dat er geen vaste verlichting of geluidsinstallaties kunnen komen. In het ontwerpbestemmingsplan zijn deze opmerkingen verwerkt.

Het ontwerp bestemmingsplan heeft gedurende zes weken ter visie gelegen. Er zijn geen zienswijzen ingediend. Het bestemmingsplan is ongewijzigd vastgesteld in de gemeenteraad van 21 maart 2024.