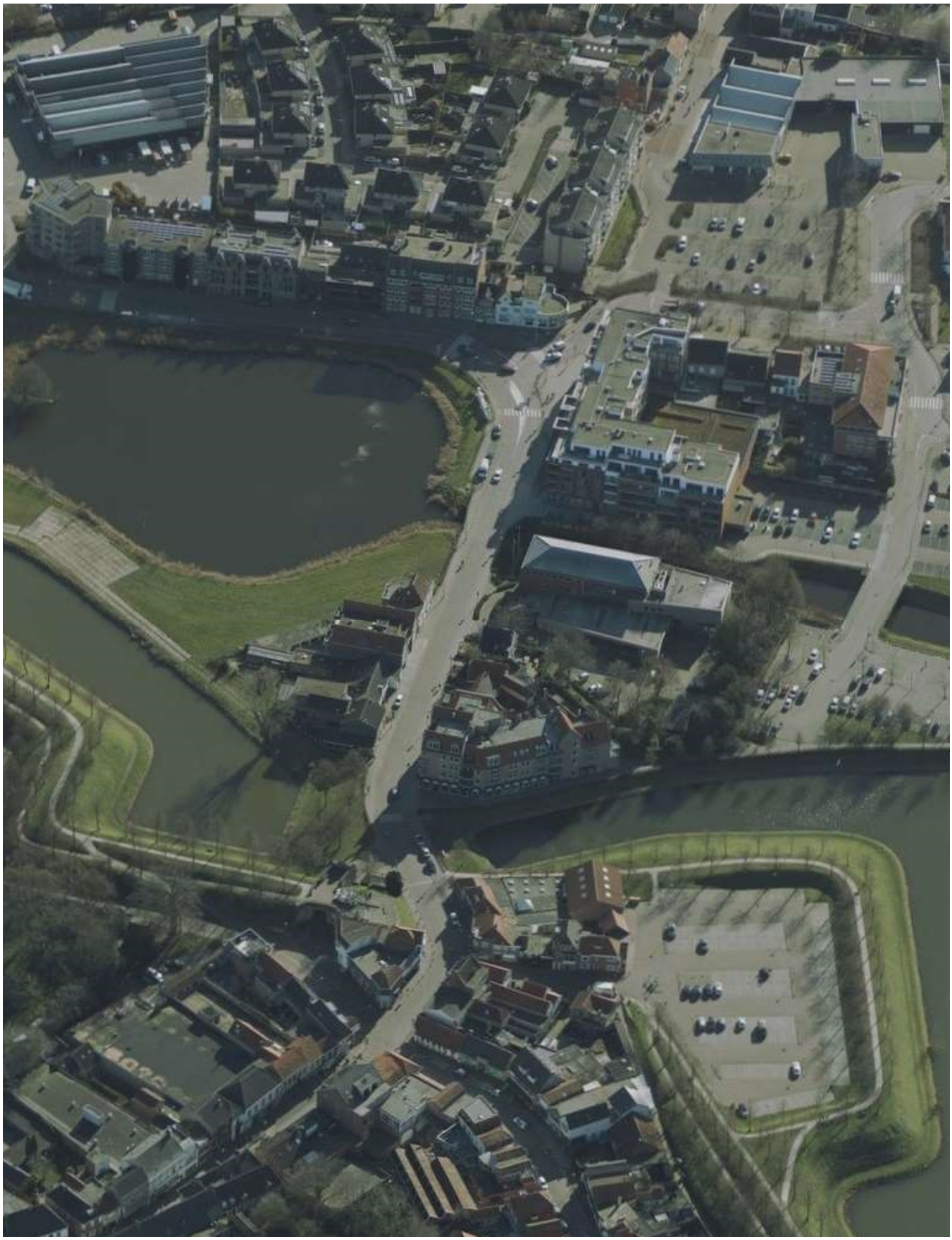
DORP STAD & LAND

STEDENBOUWKUNDIGE UITGANGSPUNTEN

STATIONSWEG

GEMEENTE HULST
FEBRUARI 2022





Bron: streetsmart.com

Inhoudsopgave

Inleiding	4
Conclusies	5
1. Historisch ruimtelijke ontwikkeling	7
2. De Stationsweg als ‘de poort van de regio’	16
3. Het ‘Informeel Productie Eiland’ - Ruimtelijke uitgangspunten	19
Bijlage 1: Begrenzing beschermd stadsgezicht	22
Bijlage 2: Toelichting beschermd stadsgezicht	24

Tekst, foto’s en tekeningen: Dorp, Stad en Land, tenzij anders vermeld.
® Dorp, Stad en Land 2022

Inleiding

In opdracht van de gemeente Hulst heeft Dorp, Stad en Land stedenbouwkundige uitgangspunten geformuleerd voor de mogelijke ruimtelijke ontwikkeling van de Stationsweg.

De Stationsweg ligt sinds de jaren' 70 van de vorige eeuw binnen de contouren van het Rijksbeschermd stadsgezicht. Een zorgvuldige omgang met de plek, ten behoeve de herkenbaarheid van de historische vesting is daarom geboden.

Tegelijkertijd ligt er door de positie van Hulst in de regio, nu druk op Stationsweg als ontwikkellocatie voor woningbouw. De gemeente wil graag ruimte bieden voor de ontwikkeling van woningbouw, zonder de cultuurhistorische waarde van de plek aan te tasten. Daartoe wil zij een visie opstellen voor de ruimtelijke ontwikkeling van de Stationsweg in een groter verband.

De gemeente Hulst heeft Dorp, Stad en Land gevraagd stedenbouwkundige uitgangspunten te formuleren als basis voor de visie van de Stationsweg. Zij heeft daarbij gevraagd specifieke uitgangspunten te definiëren voor de ruimtelijke ontwikkeling van de percelen met de huisnummers 1, 3, 5, 8, 11 en 13-15. De uitgangspunten zijn geen beleid, maar dienen als leidraad voor het opstellen van een visie waarmee ruimtelijke ontwikkeling mogelijk gemaakt wordt met behoud (en waar mogelijk versterking) van de cultuurhistorische waarden van de Stationsstraat en omgeving.

Leeswijzer

Om tot de uitgangspunten te komen, is het belangrijk te bepalen wat de essentie van de Stationsstraat is in ruimtelijk cultuurhistorische zin. Daartoe is een historische analyse gemaakt van de ontwikkeling van de straat in relatie tot verschillende schaalniveaus. Hiervoor is gebruik gemaakt van historische kaartmateriaal van topotijdreizen.nl, de beeldbank van Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed en Wikipedia. De uitkomsten van deze analyse zijn te lezen in hoofdstuk 1.

Deze uitkomsten hebben geleid tot een typering van de Stationsweg als geheel, in haar omgeving, te lezen in hoofdstuk 2. Deze typering kan dienen als uitgangspunt voor de mogelijke ruimtelijke ontwikkeling.

Daarnaast worden voor de ruimtelijke ontwikkeling van de percelen met de huisnummers 1, 3, 5, 8, 11 en 13-15 meer specifieke uitgangspunten gegeven in hoofdstuk 3.

Wij hopen hiermee inspiratie te bieden voor een mogelijke ruimtelijke ontwikkeling van de Stationsweg die bijdraagt aan Hulst als cultuurhistorisch centrum in de regio.

Conclusies

De entree, die nu de Stationsweg heet, heeft door de eeuwen heen gefungeerd als toegang tot de vesting en kan daarmee historisch gezien worden als ‘de poort naar de regio’. De verschuiving van vervoer over het water, via vervoer over het spoor, naar vervoer over de weg heeft voor een ruimtelijk historische gelaagdheid van de Stationsweg gezorgd.

Voor een mogelijke ruimtelijke ontwikkeling van de Stationsweg:

- wordt Hulst gezien als cultuurhistorisch- en detailhandelcentrum op (sub) regionaal niveau;
- is het versterken van de cultuurhistorische waarden van de vesting van groot belang;
- is het weer beleefbaar maken van de overgang van de Polder, via het “Informeel Productie Eiland” naar De Vesting het uitgangspunt. Hiervoor is het belangrijk om:

    - ◊ de weg van de Steensedijk naar de Gentse Poort als één rechte doorgaande lijn ervaarbaar te maken;
    - ◊ de inrichting van de publieke ruimte af te stemmen met de genoemde sferen;
    - ◊ de brug als herkenbaar element vorm te geven;
    - ◊ de omvang en positie van de bebouwing op de Rabobank locatie terughoudend uit te voeren;
    - ◊ de bebouwing op het “Informeel Productie Eiland” kleinschalig te houden.

Om dit te kunnen bereiken worden ruimtelijke uitgangspunten voorgesteld.



Hulst anno 2022, met linksonder de Stationsweg. Bron: streetsmart.com

1. Historisch Ruimtelijke Ontwikkeling

In de 11e eeuw is Hulst ontstaan als nederzetting. In 1180 krijgt Hulst stadsrechten en ontwikkelt zich uiteindelijk tot een belangrijke vesting- en havenstad. Aanvankelijk was de Saxvliet de toegang tot de haven. De stad bloeit op als handelsstad door de aanwezigheid van de haven en de moernering die ten noorden van de stad plaatsvindt. Moernering is het afgraven van moer, ooit door de zee overspoeld veen, om daaruit door verbranding zout te kunnen winnen.

Door de eeuwen heen werden diverse verdedigingswerken opgebouwd, uitgebreid en ook weer verwoest. Van 1615 - 1621 wordt de stad voorzien van de uitgebreide vestingwerken die ook tegenwoordig nog te zien zijn.

Binnen de vesting waren meerdere abdijen met refugiehuizen te vinden. Deze dienden voor de bewoners van abdijen en kloosters als een toevluchtshuis in perioden waarin zij zich, door oorlog of andere onrust, niet veilig voelden in hun dikwijls afgelegen hoofdverblijf. Hiermee fungeerde Hulst als internationaal toevluchtsoord voor kloosterlingen uit onder andere Frankrijk.

De Stationsweg is één van de drie ontsluitingsstructuren van de vesting. De weg heeft daarmee altijd een belangrijke functie gehad voor de stad, op verschillende schaalniveaus. In functie en ruimtelijke verschijningsvorm kent deze ontsluiting grofweg drie tijdperken:

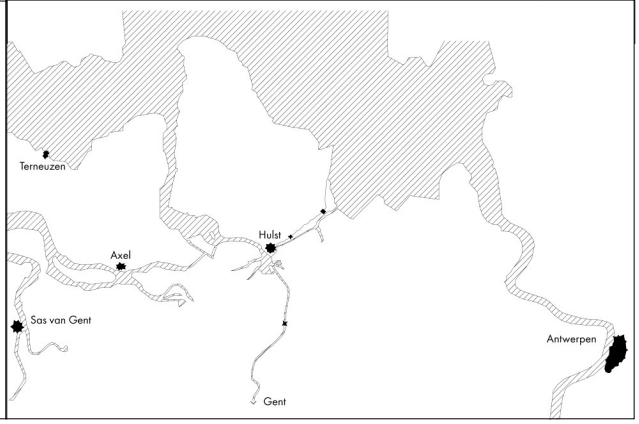
Water: 17e eeuw - 19e eeuw
Spoor: 19e eeuw - eerste helft 20e eeuw
Weg: tweede helft 20e eeuw

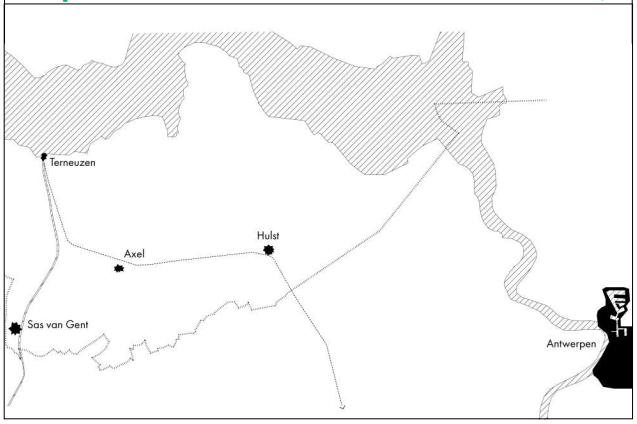
Hierna wordt per tijdperk, op verschillende schaalniveaus, de ruimtelijke ontwikkeling van de Stationsweg als ontsluitingsstructuur aangegeven in beeld en tekst. Daarbij wordt ook de hedendaagse situatie aangegeven.

Water: 17e eeuw - 19e eeuw

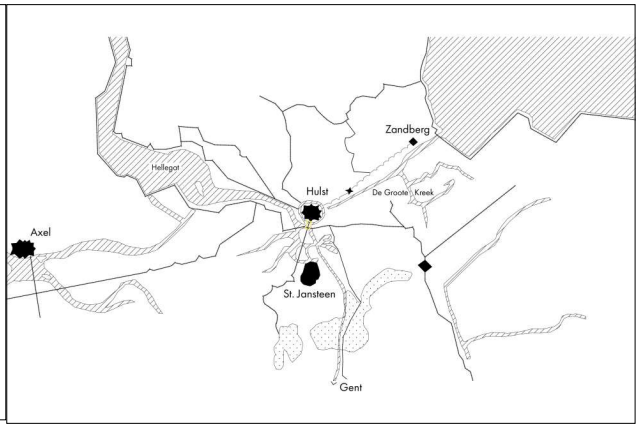
Spoor: 19e eeuw - eerste helft 20e eeuw

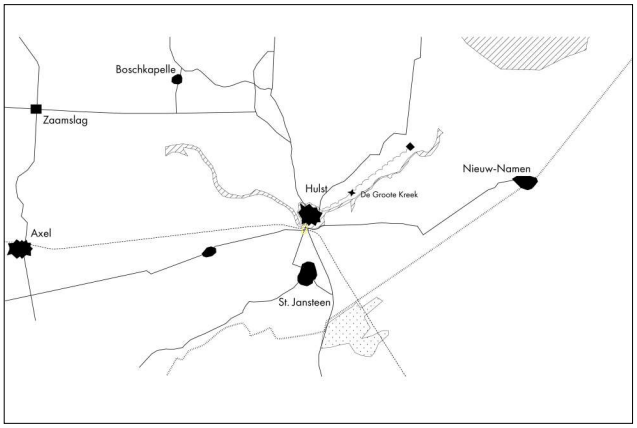
Boven regionaal





Sub regionaal





Stad



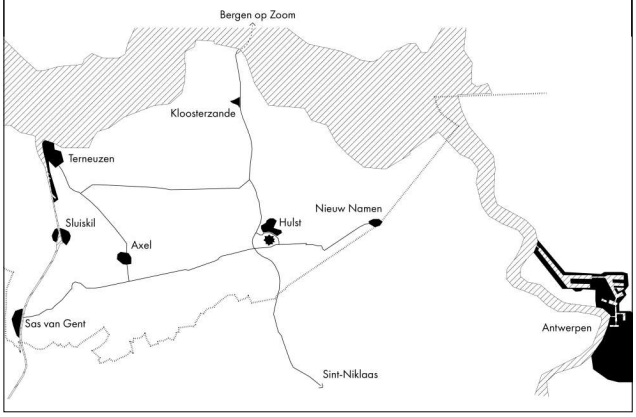


Stationsweg

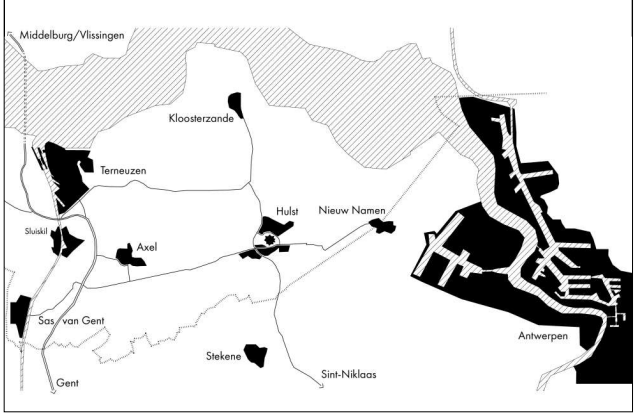


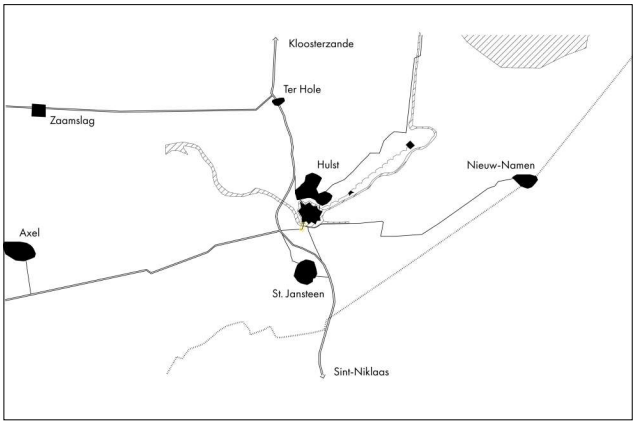


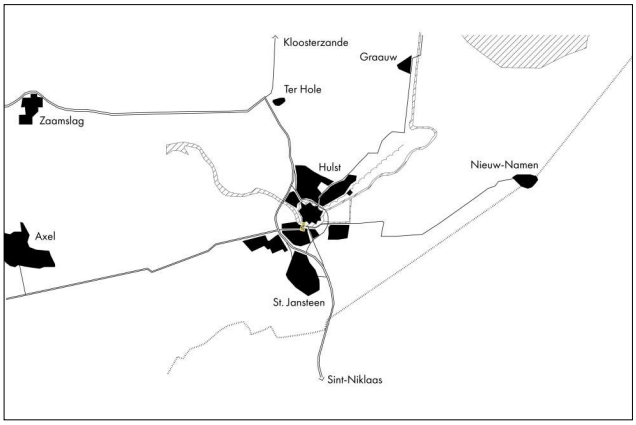
Weg: tweede helft 20e eeuw

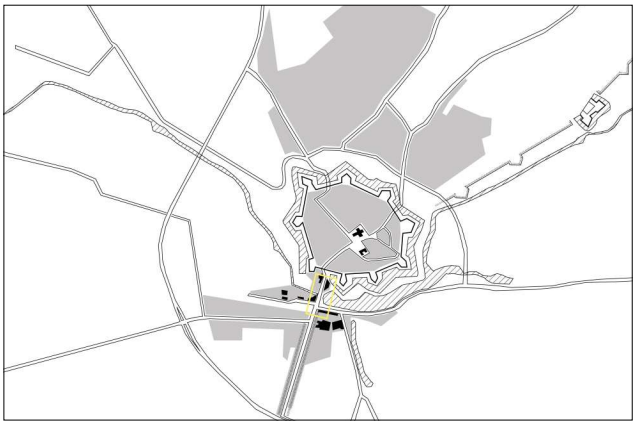


Heden















Water: 17e eeuw - 19e eeuw

De tussen 1615 - 1621 gebouwde vesting kent meerdere poorten, door middel waarvan de stad ontsloten wordt met het ommeland. In het zuiden is de Gentse Poort gelegen, dit is de ontsluiting waar momenteel de Stationsweg ligt.

Hulst had in die tijd een belangrijke functie in het systeem van water. Echter verzandde de Saxvliet, waarmee de bestaande haven binnen de vesting in onbruik raakte. Nadat het omliggende gebied in 1585 was geïnundeerd schuurde het Hellegat ten westen van de Saxvliet uit. Door middel van deze waterverbinding werd de nieuwe haven van Hulst, gelegen buiten de vesting, verbonden met de Westerschelde. Deze haven lag vermoedelijk ter hoogte van 'de Kaai'. Aan de zuidkant was Hulst met de stad Gent verbonden door het Gents kanaal.

Op subregionaal niveau was Hulst door een systeem van kreken (water) en dijken (land) verbonden. Het aan de zuidkant gelegen Sint Jansteen, waar veel vlas verbouwd werd, was door de Steensedijk (precies gelegen in het verlengde van de huidige Stationsweg) in één rechte lijn verbonden met de eerder genoemde Gentse Poort.

De plek waar de huidige Stationsweg nu ligt fungeerde zo als belangrijke entree van de vesting op (boven) regionaal en subregionaal niveau.

Herkenbaar is de ruimtelijke opeenvolging (gezien vanuit de vesting) van de Gentse Poort, de Binnenvest, het 'eilandje', water, land, de 'Kaai' en de Steensedijk in de polder.

Spoor: 19e eeuw - eerste helft 20e eeuw

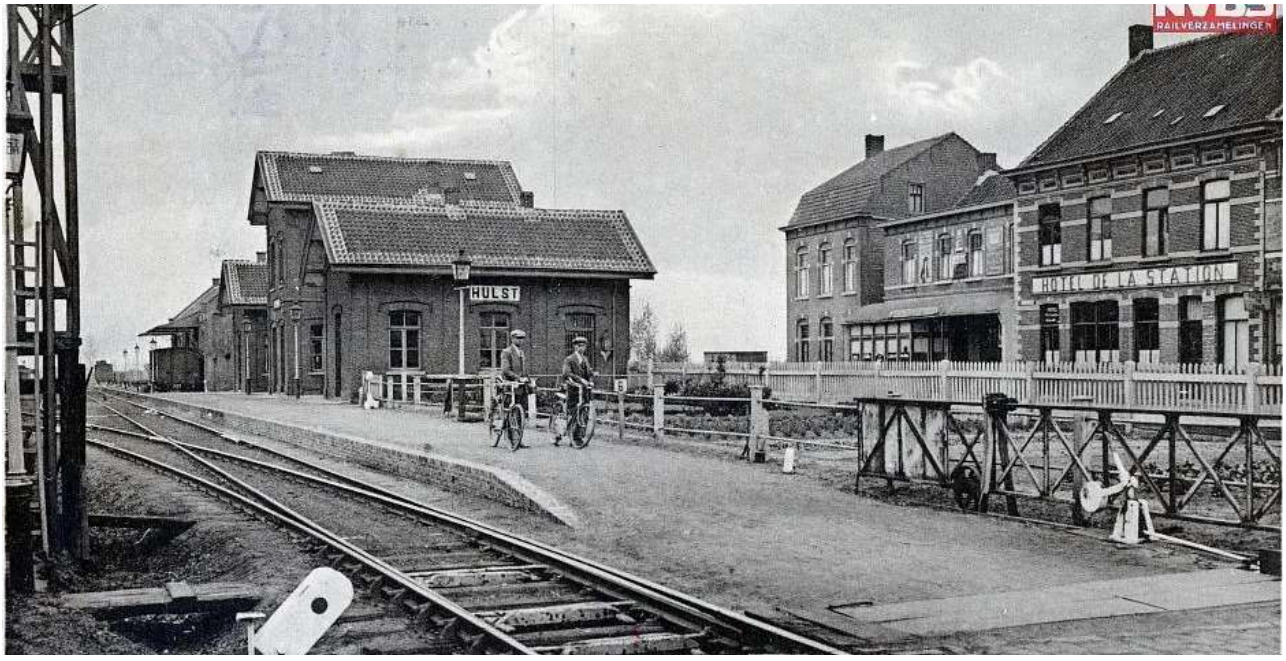
Door het verzanden en vervolgens afdammen van het Hellegat was de haven van Hulst niet meer bereikbaar vanaf de Westerschelde. Het kanaal Gent-Terneuzen vormt een nieuwe belangrijke verbinding van Gent met de Westerschelde. Antwerpen groeit sterk als havenstad. Hulst maakt geen onderdeel meer uit van dit netwerk via het water en verliest hiermee haar functie van belangrijke havenstad in de regio.

Het opheffen van de vesting als verdedigingswerk in 1816, leidt er toe dat halverwege de 19e eeuw bebouwing buiten de vesting is toegestaan. Zo wordt ten zuiden van 'de Kaai', haaks op de Steensedijk een station gebouwd. Hiermee wordt de stad aangesloten op het spoor van Terneuzen via Sint-Niklaas naar de stad Mechelen, in het inmiddels onafhankelijke België. Voor Nederland is de spoorlijn vooral van belang voor de ontsluiting van de haven van Terneuzen en het vergroten van het afzetgebied van Zeeuwse landbouwproducten.

In de subregio groeien kernen als Sint Jansteen, Clinge, Nieuwnamen, Ter Hole en Abdale. Deze zijn verbonden met de stad Hulst door middel van de Steensedijk, de Lange Nieuwstraat en de Absdaalse straat naar Hulst. Deze straten komen allemaal bijeen ter hoogte van het station.

Bovenstaande draagt eraan bij dat langs het deel van de Steensedijk gelegen tussen het station en de vesting, toepasselijk omgedoopt tot Stationsweg, kleinschalige industrie zich gaat ontwikkelen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan een bierbrouwerij. De bebouwing concentreert zich op het 'eilandje' gelegen tussen de Binnenvest en de Buitenvest/Kaai. Het water tussen de 'Kaai' en het eilandje wordt gedempt.

Herkenbaar is de ruimtelijke opeenvolging (gezien vanuit de vesting) van de Gentse Poort, de Binnenvest, het 'eilandje', de 'Kaai', het spoor en de Steensedijk in de polder.



Station Hulst, gezien vanaf de kruising met de Steensedijk. De panden rechts zijn nog steeds aanwezig bij het huidige 'Stationsplein'.
Bron: Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Spoor- en tramwegwezen (NVBS)

Weg: tweede helft 20e eeuw

Na de Tweede Wereldoorlog wordt de spoorlijn opgeheven. Van het station blijft alleen een bijgebouw behouden.

Daar staat echter tegenover dat de mobiliteit per auto sterk toeneemt. Met het aanleggen van de Rijksweg wordt Hulst noordwaarts ontsloten met het veer bij Kloosterzande en zuidwaarts met Sint Niklaas. De stad wordt hiermee onderdeel van een bovenregionale verbinding tussen de Zeeuwse eilanden en België. Westwaarts wordt de verbinding met Axel en Terneuzen versterkt.

Op subregionaal niveau betekent dat dat kernen als Nieuwe Namen een goede verbinding krijgen voor de auto. Ook wordt het nabij gelegen Sint Jansteen op dit nieuwe netwerk van wegen aangesloten, waarmee de historische verbinding van het dorp met Hulst via de Steensedijk minder belangrijk wordt.

Deze verbindingen voor het autoverkeer op verschillende schaalniveaus komen ten zuiden van de vesting samen. Met name rond de ontsluiting van de Rijksweg, vindt ruimtelijke ontwikkeling van grootschalige logistieke bedrijven en lichte industrie plaats.

In deze periode is de gedachte dominant dat iedere plek goed per auto te bereiken zou moeten zijn. Deze focus op het autoverkeer is van significante invloed op de ruimtelijke ontwikkeling en inrichting van de Stationsweg. Deze wordt zo ingericht dat autoverkeer uit de regio in één vloeiende beweging de Markt van Hulst kan bereiken. Daartoe wordt de van der Maelstedeweg met een ruime bocht verbonden met de Stationsweg. Een nieuwe coupure naast de Gentse Poort maakt het mogelijk het vele autoverkeer de vesting in te begeleiden.

Daarnaast wordt een deel van de Binnenvest gedempt ten behoeve van industriële bebouwing. Samen met het afgenomen belang van de Steensedijk voor de verbinding met Sint Jansteen, maken deze ruimtelijke ingrepen dat de entree van de historische binnenstad vanuit de omliggende polder niet meer als één continue lijn met onderscheidende ruimtelijke sferen ervaren wordt, zoals dat eerder het geval was.

In deze periode wordt de vesting van Hulst aangewezen als Rijksbeschermd stadsgezicht. Hierbij wordt niet alleen de vestingwal en de bebouwing daarbinnen beschermd, maar ook die delen van de omgeving die van belang zijn voor het ervaren van de vesting. Denk hierbij aan de schootsvelden. De Stationsweg wordt tot aan de Kaai opgenomen als beschermd stadsgezicht (zie bijlage 1 voor de begrenzing en bijlage 2 voor de toelichting).



Luchtfoto van de vesting van Hulst in de jaren ’70. Linksonder is de Stationsweg gelegen. Te zien is hoe deze onderdeel is geworden van een doorgaande autoroute van buiten de stad in één doorgaande beweging naar de Markt. Samen met het dempen en bebouwen van de Binnenvest is zo de entree van de vesting langs deze zijde nauwelijks meer herkenbaar. Bron: beeldbank.cultureelerfgoed.nl

Heden

Met het gereed komen van de Westerscheldetunnel, wordt Terneuzen voor het autoverkeer direct verbonden met Borsele. Hiermee verplaatst de bovenregionale verbinding met de Zeeuwse eilanden en België naar de lijn Terneuzen-Gent. Het belang van Hulst op bovenregionaal niveau verdwijnt hiermee grotendeels.

Samen met de ontwikkeling van diverse woonwijken rond Hulst en in Sint Jansteen, maakt dit dat Hulst zich met name ontwikkelt als cultuurhistorisch- en detailhandelscentrum op (sub) regionaal niveau.
Hoewel het spoor al weer enkele decennia verdwenen is, heeft de locatie rond het voormalige station nog steeds de benaming 'Stationsplein'. Het plein is dusdanig ingericht dat bezoekers uit de regio hun auto goed kunnen parkeren en bewoners van Sint Jansteen, via de Steensedijk, per fiets het plein kunnen bereiken en passeren. Het Stationsplein fungeert hiermee als subcentrum naast de historische vesting, en voorziet in diverse grootschalige supermarkten en warenhuizen met voldoende parkeergelegenheid. Met het herbestemmen tot restaurant, refereert het bijgebouw van het station nog aan de benaming van dit plein en de Stationsweg.

Vanaf het Stationsplein benadert men per fiets of te voet, via de Stationsweg, het historisch centrum. Het weer openmaken van de eerder gedempte Binnenvest maakt de vesting aan deze zijde weer beleefbaar.

Ten zuiden van de Kaai, in de voormalige polder is langs de Stationsweg en de van der Maelstedeweg een wat grotere korrel ontstaan met hoogtes tussen 3 en 5 bouwlagen plus kap of setback. Gezien de ligging in de polder, waar historisch gezien een grotere maat past is, is dit voorstelbaar.

Op het 'eilandje' tussen de Kaai en de Binnenvest is naast de Kaai een gebouw van de Rabobank geplaatst. Deze wijkt in schaal en maat en rooilijn af ten opzichte van de historische kleinschalige industriële bebouwing. Het plaatsen van dit bankgebouw en het publiek ontoegankelijk maken van de Kaai aan deze zijde hebben ertoe geleid dat het Eiland niet meer als dusdanig herkenbaar is. Ook het ontbreken van een herkenbare brug, zowel in karakteristiek, vormentaal en in materiaalgebruik, doet afbreuk aan deze herkenbaarheid.

Aan de noordzijde van de historische kleinschalige industriële bebouwing is in de jaren '80 Residentie "Reynaerde" gebouwd; een appartementengebouw met afwijkende korrel en hoogte ten opzichte van de historische bebouwing ter plaatse.

Herkenbaar is de ruimtelijke opeenvolging (gezien vanuit de vesting) langs de Gentse Poort, de Binnenvest, het 'eilandje', de 'Kaai' en bebouwing met een grotere korrel.



Zicht op het recent ontwikkelde appartementencomplex aan de Stationsweg, gezien vanaf de van der Maelstedeweg. Bron: streetsmart.com



Zicht op de Rabobank, gezien vanaf de Stationsweg in noordelijke richting.
Bron: streetsmart.com



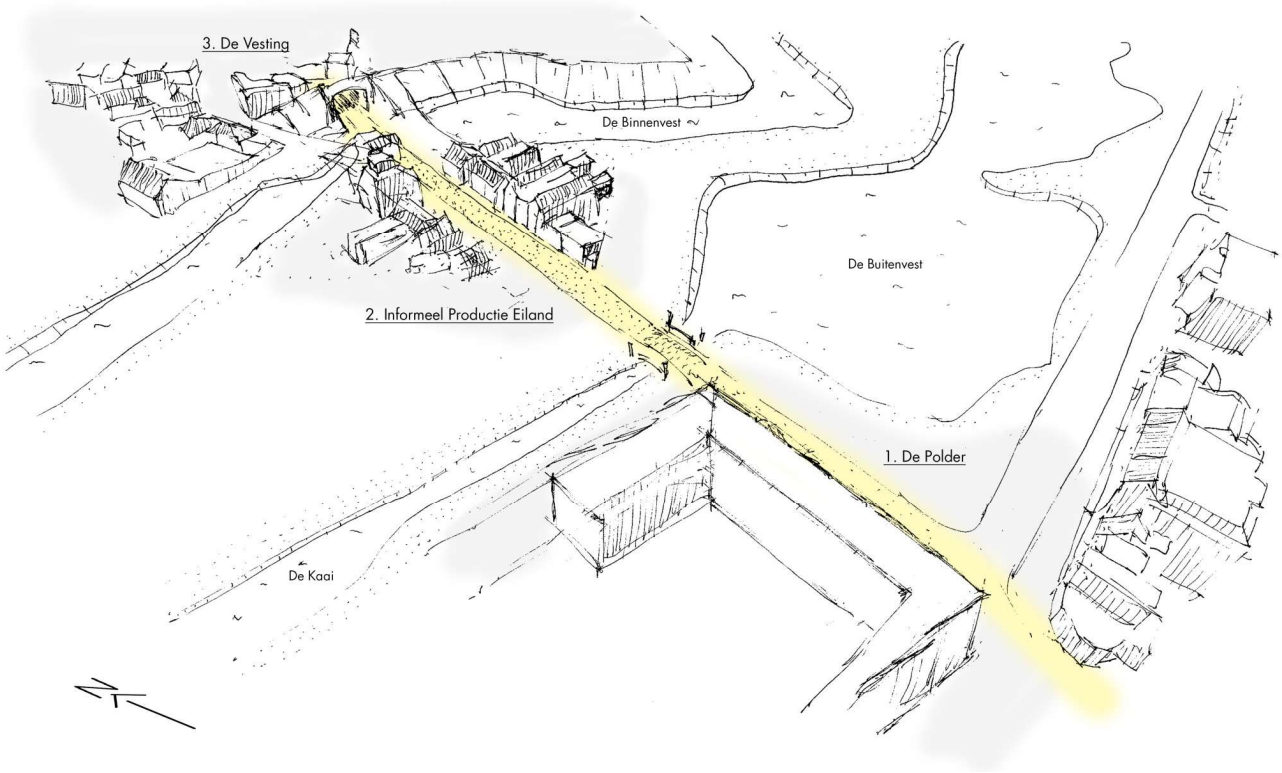
Zicht op Residentie “Reynaerde”, gezien vanaf de Stationsweg in zuidelijke richting.
Bron: streetsmart.com

2. De Stationsweg als ‘de poort van de regio’

Uit de historisch ruimtelijke analyse volgt dat Hulst als cultuurhistorisch- en detailhandelscentrum op (sub) regionaal niveau functioneert. Daarbij is een onderscheidt te maken in het Stationsplein als mobiliteitsknooppunt voor de regio met grootschalige detailhandel en de vesting als het cultuurhistorisch centrum.
Van oudsher vormt de Stationsweg hiertussen een belangrijke schakel. Voor de toekomst is het wenselijk dat dit een aantrekkelijke entree van de vesting wordt voor fietsers en voetgangers, vanuit het Stationsplein. De Stationsweg functioneert daarmee als ‘de poort van de regio’.

Daarmee is het uitgangspunt bij ruimtelijke ontwikkelingen langs de Stationsweg het versterken en beleefbaar maken van de kwaliteit als historische entree van de vesting. De gelaagdheid die uit de historisch ruimtelijke analyse naar voren komt biedt daarbij een logische aanleiding om de Stationsweg als volgt te zien:

Bezoekers uit de (sub)regio komen tezamen op het in 1. de Polder gelegen Stationsplein. Vanuit deze mobiliteitshub met grotere korrel betreedt men in één rechte lijn via 2. Het Informeel Productie Eiland (ruimtelijk gescheiden door de Kaai en de Binnenvest) 3. De Vesting.



Uitgangspunten voor de ontwikkeling van de Stationsweg als geheel

Om de Stationsweg weer beleefbaar te maken als historische entree van de vesting, is het uitgangspunt om de weg van de Steensedijk naar de Gentse Poort als één rechte doorgaande lijn ervaarbaar te maken, met de polder, het Informeel Productie Eiland en de vesting als onderscheidend ruimtelijke elementen. Daarvoor zijn de volgende zaken van belang:

De inrichting van de publieke ruimte af te stemmen met de genoemde sferen;
Om de Stationsweg herkenbaar te maken als 'poort van de regio' is het essentieel hierbij ook het straatprofiel zo in te richten dat de route vanaf de Steensedijk naar de Gentse Poort als één rechte lijn ervaren wordt. Maak daarbinnen onderscheidt tussen de polder, het Informeel Productie Eiland en de vesting , waarbij de scheidende/verbindende elementen de Kaai en de Binnenvest als dusdanig herkenbaar en uitgesproken zijn. De volgende kenmerken zijn daarbij van belang:

- De kruising Steensedijk/Stationsplein, Van der Maelstedeweg en de Stationsweg is dusdanig ingericht dat de historische lijn van Steensedijk naar Stationsweg weer als één recht doorgaande lijn ervaarbaar wordt;
- Daar waar de Stationsweg de Gentse Poort bereikt, is het straatprofiel zo ingericht dat de Gentse Poort in één rechte lijn vanuit de Stationsweg benaderd wordt;
- De brug over de Kaai is in karakteristiek, vormentaal en materiaalgebruik herkenbaar als brug;
- Beide zijden van de Kaai zijn vrij van bebouwing en publiek toegankelijk.
- De gehele Stationsweg is aantrekkelijk voor gebruik door fietser en voetganger.

Rabobank locatie;
Om de historische gelaagdheid te ervaren is het gewenst dat de locatie, waarop momenteel het gebouw van de Rabobank staat, een terughoudende positie inneemt. Op een manier waardoor de overgang van polder, via het productie eiland naar de vesting, gescheiden door respectievelijk de Kaai en de Binnenvest volledig tot haar recht komt.

Bebouwing op dit kavel is voorstelbaar maar met een terugliggende rooilijn ten opzichte van de overige bebouwing aan de Stationsweg, een beperkt vrijstaand volume en enkelvoudig georiënteerd op de Stationsweg. De Kaai is in de zijde van dit kavel publiek toegankelijk.

Het "Informeel Productie Eiland" als ruimtelijke eenheid herkenbaar houden
Cruciaal in de beleefbaarheid van de Stationsweg als historische entree van de vesting, is de herkenbaarheid van het Informeel Productie Eiland als ruimtelijke eenheid. Daarover wordt in het volgende onderdeel verder ingegaan.



Bron: streetsmart.com

3. het 'Informeel Productie Eiland' - Ruimtelijke uitgangspunten

Het eilandje tussen de Binnenvest en de Kaai heeft in de geschiedenis van de vesting en in het bijzonder de ontwikkeling van de Stationsweg, een belangrijke rol gespeelt in het karakter hiervan. De kenmerkende schuine hoeken, ontstaan door het verloop van het water van de vesting, zijn nog steeds herkenbaar in de verkaveling. Vanaf het moment dat de gronden buiten de vesting bebouwd mochten worden, ontwikkeld op het eiland kleinschalige industriële bebouwing, gericht op de Stationsweg. Zo ontstaat een informeel ruimtelijk beeld.

Met het terug beleefbaar maken van de Stationsweg als historische entree van de vesting, is het versterken van dit kleinschalige informele karakter essentieel. Dit gebeurt door de bebouwing in hoogte en korrel bescheiden te houden. Dit benadrukt het historische karakter van een eigen entiteit met informele, kleinschalige, industriële bebouwing.

De huisnummers/kavels 1, 3, 5, 8, 11 en 13-15 liggen allen op het Informeel Productie Eiland. Bij de ontwikkeling van deze kavels is het belangrijk de informele karakteristiek van dit eiland als dusdanig herkenbaar te houden.

Dit eiland bevat een informele ruimtelijke opzet. Het betreft een geschakelde structuur met een kleine stedenbouwkundige korrel (een ruimtelijke eenheid in hoogte, breedte en diepte) en wisselende rooilijnen en kaprichtingen. De hoofdgebouwen zijn gericht op de Stationsweg, met daarachter kleine bijgebouwen.

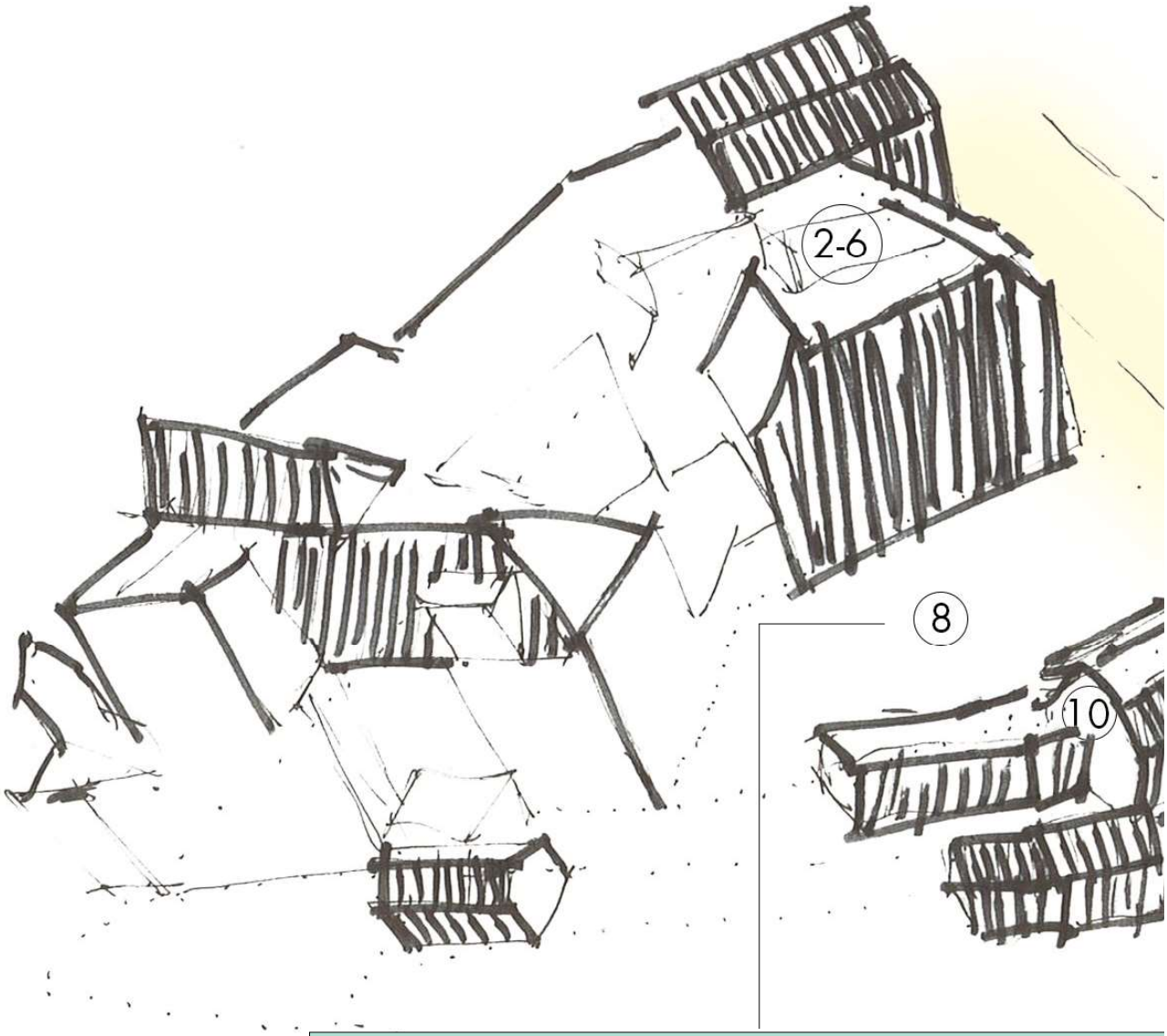
Residentie "Reynaerde" op de noordhoek refereert daarbij aan een incidenteel industrieel pand met grotere korrel.

Algemene uitgangspunten

- **De ruimtelijke ontwikkeling draagt bij aan een kleinschalige stedenbouwkundige korrel;**
- De verdiepingshoogte van de bebouwing bedraagt maximaal 3 verdiepingen met een volwaardig kap;
- 75% van de diepte van het kavel mag bebouwd worden, gemeten van kavelgrens aan de Stationsweg tot het diepste punt van het kavel;
- De breedte maat van een stedenbouwkundige korrel is ongeveer 6 meter
- Het onderscheidt tussen twee aangrenzende stedenbouwkundige korrels wordt bereikt middels:
    - ◊ een tussen 0,5 m en 3m wisselende voorgevel rooilijn en
    - ◊ een wisselende goothoogte of kaprichting;
- De maximaal overbrugbare goothoogte tussen twee naastgelegen korrels is 1 verdieping;
- Iedere individueel herkenbare stedenbouwkundige korrel wordt uitgevoerd met een volwaardige zadelkap met een dakhelling tussen 30º en 60º;
- Een kaprichting evenwijdig aan de straat is mogelijk, mits er geen kopgevel ontstaat; dit valt te bereiken door deze kap uit te voeren als schildkap of door de naastgelegen korrel hoger te maken en uit te voeren met een kaprichting haaks op de weg;
- Ook aan de achterzijde is de korrel van het hoofdgebouw herkenbaar;
- Bijgebouwen zijn toegestaan, mits 1 laag met een kap, geplaatst achter het hoofdgebouw, haaks op of evenwijdig aan de Stationsweg;
- Uitpandige balkons zijn niet toegestaan;
- Dakkapellen zijn conform het beleid zoals dat voor de vesting geldt.

Aanvullende Uitgangspunten specifiek per perceel

Op de volgende pagina's worden per perceel aanvullende uitgangspunten gegeven zoals die specifiek voor dat perceel gelden. Waar deze afwijken van de algemene uitgangspunten gaan de hierna gegeven perceelspecifieke uitgangspunten voor.



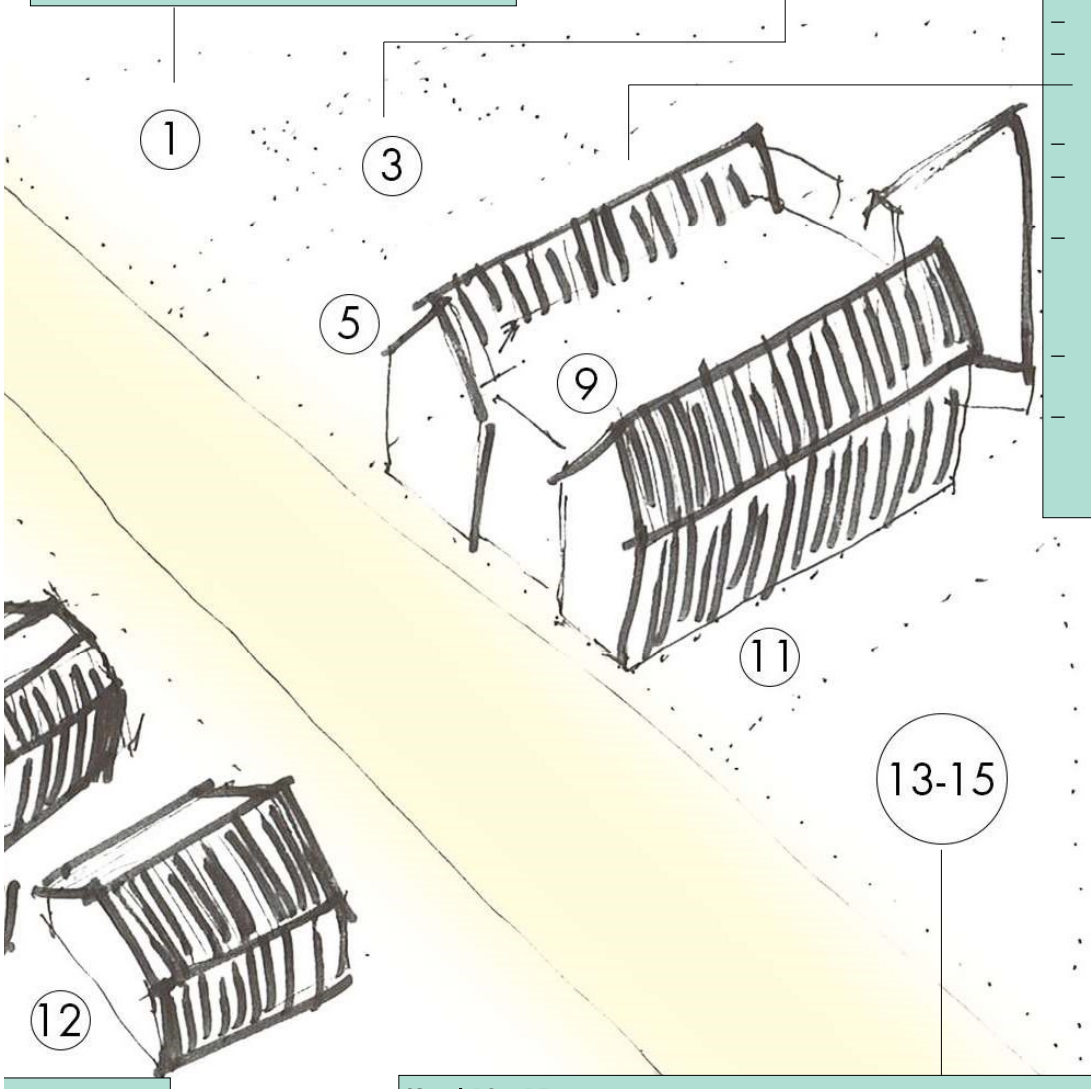
Kavel 8.

– Aan de zijde van 10:
  - 1 verdieping met een kap;
    OF
  - 2 verdiepingen met een kap zónder kopgevel.
– Opbouw naar 2 verdiepingen met kap is mogelijk;
– Meer dan 1 korrel met dezelfde voorgevelrooilijn, verdiepingshoogte en kaprichtin kavel is mogelijk mits:
  - een kaprichting evenwijdig aan de Stationsweg;
  - maximaal 2 verdiepingen;
  - de bovenstaande uitgangspunten worden gehandhaafd;
  - de overige algemene uitgangspunten worden gehandhaafd.

Kavel 1.
- Geen kopgevel op de noordzijde
- De korrel aan de noordzijde is 1 verdieping met kap
- Opbouw binnen het kavel naar 2 verdiepingen is mogelijk volgens de algemene uitgangspunten

Kavel 3.
- Maximaal 2 verdiepingen

Kavel 5.
- Meer dan 1 korrel met dezelfde voorgevelrooilijn, verdiepingshoogte en kaprichting binnen dit kavel is mogelijk mits:
- een kaprichting evenwijdig aan de Stationsweg;
- maximaal 2 verdiepingen;
- de overige algemene uitgangspunten worden gehandhaafd;
- OF
- 3 lagen / verdiepingen met een plat dak;
- een voorgevelrooilijn minimaal 5 meter terug van de kavelgrens met de Stationsweg;
- een uitstraling van een magazijn/opslagrumte;
- de overige algemene uitgangspunten worden gehandhaafd.



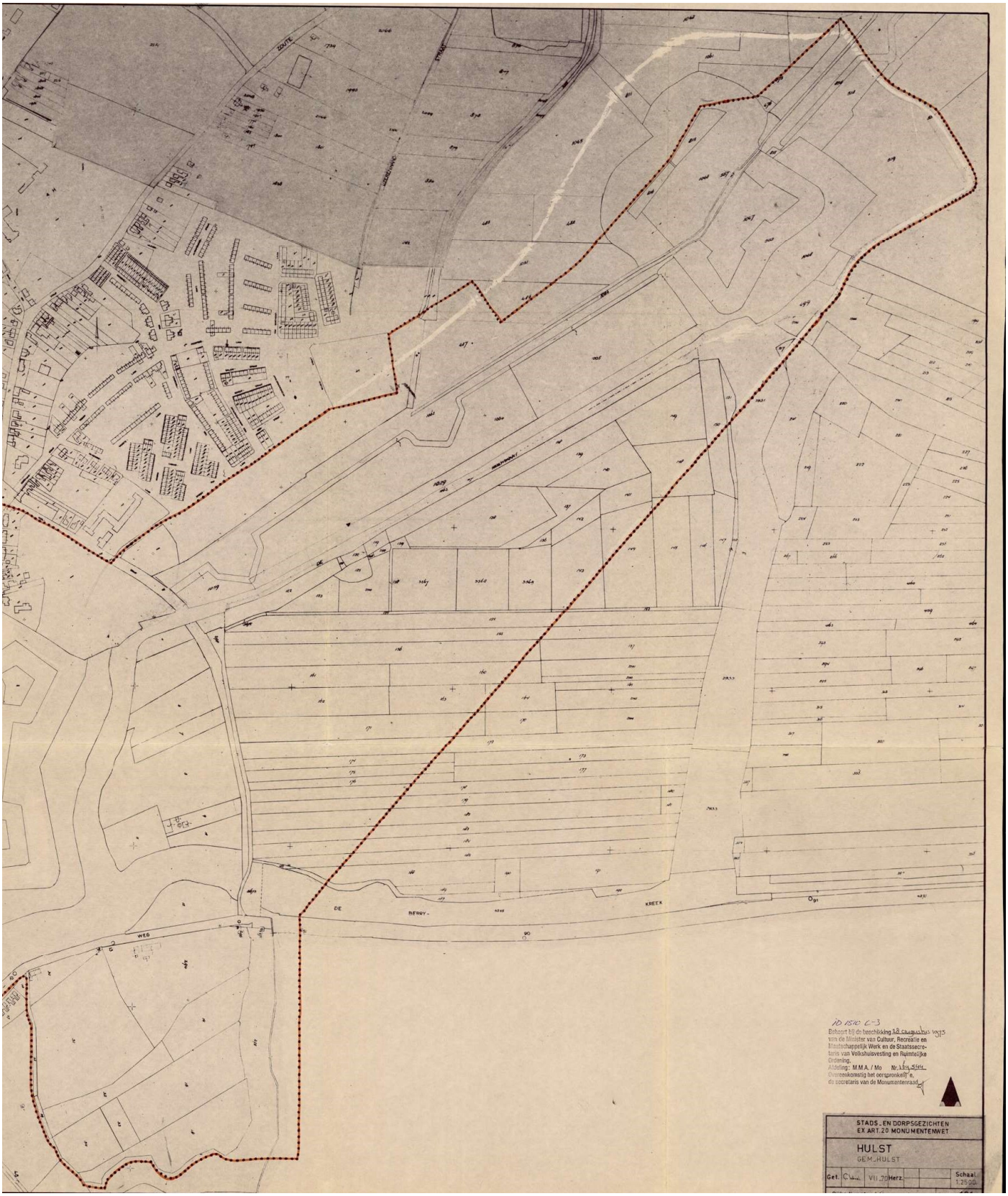
g binnen dit

Kavel 13 - 15.
- Geen kopgevel aan de zuidzijde;
- De korrel aan de zuidzijde is 1 verdieping met kap;
- Opbouw binnen het kavel naar 2 verdiepingen is mogelijk volgens de algemene uitgangspunten;
- Meer dan 1 korrel met dezelfde voorgevelrooilijn, verdiepingshoogte en kaprichting binnen dit kavel is mogelijk mits:
  - een kaprichting evenwijdig aan de Stationsweg;
  - maximaal 2 verdiepingen;
  - de bovenstaande uitgangspunten worden gehandhaafd;
  - de overige algemene uitgangspunten worden gehandhaafd.

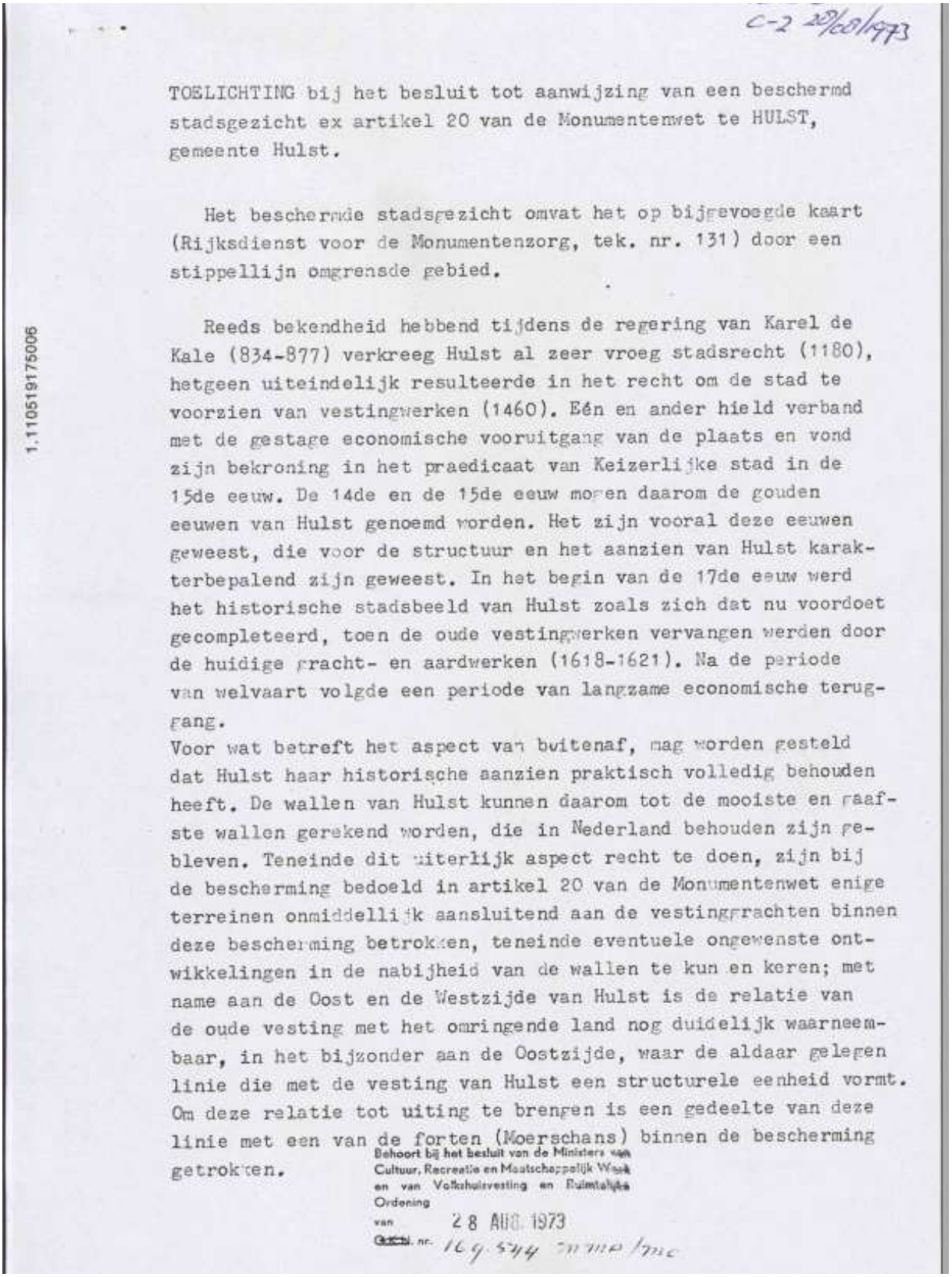
Bijlage 1: Begrenzing beschermd stadsgezicht



Bron: Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed


STADS- EN DORPSGEZICHTEN
EX ART. 20 MONUMENTENWET
HULST
GEM. HULST
Schaal
1:2500

Bijlage 2: Toelichting beschermd stadsgezicht



C-2 20/08/1973

TOELICHTING bij het besluit tot aanwijzing van een beschermd stadsgezicht ex artikel 20 van de Monumentenwet te HULST, gemeente Hulst.

Het beschermde stadsgezicht omvat het op bijgevoegde kaart (Rijksdienst voor de Monumentenzorg, tek. nr. 131) door een stippellijn omgrensde gebied.

Reeds bekendheid hebbend tijdens de regering van Karel de Kale (834-877) verkreeg Hulst al zeer vroeg stadsrecht (1180), hetgeen uiteindelijk resulteerde in het recht om de stad te voorzien van vestingwerken (1460). Eén en ander hield verband met de gestage economische vooruitgang van de plaats en vond zijn bekroning in het praedicaat van Keizerlijke stad in de 15de eeuw. De 14de en de 15de eeuw mogen daarom de gouden eeuwen van Hulst genoemd worden. Het zijn vooral deze eeuwen geweest, die voor de structuur en het aanzien van Hulst karakterbepalend zijn geweest. In het begin van de 17de eeuw werd het historische stadsbeeld van Hulst zoals zich dat nu voordoet gecompleteerd, toen de oude vestingwerken vervangen werden door de huidige gracht- en aardwerken (1618-1621). Na de periode van welvaart volgde een periode van langzame economische teruggang.
Voor wat betreft het aspect van buitenaf, mag worden gesteld dat Hulst haar historische aanzien praktisch volledig behouden heeft. De wallen van Hulst kunnen daarom tot de mooiste en raafste wallen gerekend worden, die in Nederland behouden zijn gebleven. Teneinde dit uiterlijk aspect recht te doen, zijn bij de bescherming bedoeld in artikel 20 van de Monumentenwet enige terreinen onmiddellijk aansluitend aan de vestinggrachten binnen deze bescherming betrokken, teneinde eventuele ongewenste ontwikkelingen in de nabijheid van de wallen te kunnen keren; met name aan de Oost en de Westzijde van Hulst is de relatie van de oude vesting met het omringende land nog duidelijk waarneembaar, in het bijzonder aan de Oostzijde, waar de aldaar gelegen linie die met de vesting van Hulst een structurele eenheid vormt. Om deze relatie tot uiting te brengen is een gedeelte van deze linie met een van de forten (Moerschans) binnen de bescherming getrokken.

1.110519175006

Behoort bij het besluit van de Ministers van Cultuur, Recreatie en Maatschappelijk Werk en van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening
van 28 AUG. 1973
Gebiedsnr. 169.544 mmo/mc

Bron: Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed

1.110519175007

Ook binnen de wallen wordt het historische aspect op vele plaatsen nog duidelijk vastgehouden. Niet alleen is de historische stadsstructuur voor het merendeel nog in het wegen- en stratenbeloop aanwezig, maar deze wordt nog geaccentueerd en versterkt door een reeks individueel belangrijke monumenten.

Hoofdmonumenten in het stadsbeeld vormen de Grote Kerk, die het stadsbeeld zowel van binnenuit als van buitenaf beheerst, en het Raadhuis dat met de Kerk schaal geeft aan de Markt. Voorts de voor Hulst zo typerende refugiehuizen, die met hun torentjes het stadsbeeld een bijzonder accent geven. Het beeld wordt mede bepaald door de drie in de wallen nog aanwezige stadspoorten, die met de gerestaureerde ruïne van de omstreeks 1500 gebouwde dubbele land- en waterpoort een harmonisch geheel vormen met de wallen. Eveneens dient met name de bebouwing aan de Gentsestraat en de Steenstraat genoemd te worden, die tezamen met de bebouwing rondom de Markt het historisch stadsbeeld vasthouden in een groot aantal aanzienlijke burgerhuizen. De huizen hebben wat hun uiterlijk betreft de gedaante aangenomen van de 18de- en 19de eeuwse bebouwing, doch zijn, getuige o.a. de aanwezigheid van de 17de eeuwse kelders, veelal verrezen op dezelfde plaats en in dezelfde rooilijnen als hun 17de eeuwse en wellicht oudere voorgangers.

Aangezien zowel het uiterlijk aspect van Hulst in zijn totaliteit, als het aanzien binnen de wallen voor een groot deel, het historische karakter behouden heeft, mag gesteld worden, dat de bescherming bedoeld in artikel 20 van de Monumentenwet voor Hulst alleszins gerechtvaardigd is.

Bij de voor dit gebied ex artikel 37, lid 5, te treffen stedebouwkundige regeling dient ernaar gestreefd te worden het historisch karakter van de stad, tot uitdrukking komend in rooilijnen en parcellering, hoogte, bekapping, gevelstructuur, materiaal- en kleurgebruik en indeling en detaillering van de openbare ruimte, zoveel mogelijk recht te doen.

Tenslotte zij opgemerkt, dat het stedebouwkundige plan niet tot doel moet hebben het stadsgezicht in zijn huidige vorm te bevriezen, doch dat aan de hand van een in te stellen onderzoek, onder discipline van de hierboven aangegeven uitgangspunten, de karakteristiek zo goed mogelijk wordt recht gedaan.

DORP STAD & LAND

Dorp, Stad en Land is een onafhankelijke kennispartner op het gebied van landschap, stedenbouw, architectuur en cultureel erfgoed. Met een integrale benadering vanuit deze expertises adviseert de vereniging sinds 1929 haar leden over optimale omgevingskwaliteit. 59 gemeenten uit 5 provincies zijn lid.

U kunt Dorp, Stad en Land bereiken via 010-280 94 45 en info@dorpstadenland.nl

Kantoor:
Stationsplein 45 | hoofdingang A
3e etage | unit A3.207
Postbus 29129 | 3001 GC Rotterdam
www.dorpstadenland.nl