

VISIE VESTINGSTAD HULST

De raad van de gemeente Hulst;

gezien het voorstel van het college van burgemeester en wethouders betreffende het vaststellen van de Visie Vestingstad Hulst;

overwegende:

1. dat het ontwerp van de Visie Vestingstad Hulst gedurende de periode van 6 augustus tot en met 16 september 2015 ter inzage heeft gelegen;
2. dat er binnen de daarvoor beschikbare periode 1 zienswijze is ingediend;
3. dat deze zienswijze van een reactie is voorzien in de notitie 'Visie Vestingstad Hulst, advies zienswijzen';
4. dat de ingediende zienswijze niet heeft geleid tot wijzigingen in de visie;
5. dat er geen beletsel is voor het ongewijzigd vaststellen van de visie.

Gehoord de commissie Ruimte in haar vergadering van 27 oktober 2015;

BESLUIT:

De Visie Vestingstad Hulst ongewijzigd vaststellen

VISIE VESTINGSTAD HULST

Voorwoord

Voor u ligt het resultaat van een proces, waarin de gemeente Hulst, de Ondernemersvereniging Hulst Vestingstad (OVHV) en de Wijkraad Hulst Binnenstad (WRHB) elkaar gevonden hebben in een gezamenlijk gedragen ambitie voor de binnenstad van Hulst. Een uniek verbond van drie partijen met een gezamenlijk doel: het bestaansrecht van de binnenstad naar de toekomst toe blijvend verzekeren. Dit verbond komt voort uit een proces waarin met negen groepen van betrokkenen bij de Hulster binnenstad is gesproken, waaronder bewoners, detailhandel, horeca, dienstverlening, historische verenigingen en organisatoren van evenementen. Een proces waarin nu een punt is bereikt dat de drie partijen hun handtekening willen zetten onder een gezamenlijke visie op de binnenstad en elkaar het vertrouwen geven om samen de schouders te zetten onder de realisatie van de visie.

Samen, mede vanuit het besef dat de binnenstad van Hulst in het verleden en in de toekomst haar unieke karakter ontleent aan het samenspel van bewoners, ondernemers en overheid. Realistisch in de wetenschap dat er ook bij de verdere uitwerking nog ongetwijfeld uiteenlopende ideeën zullen ontstaan over de uitvoering. Vol vertrouwen om elkaar op te zoeken en elkaars ideeën te integreren en te optimaliseren. Dat is nu juist de kracht van een binnenstad die zich al meer dan 800 jaar bewijst als het onbetwiste middelpunt van het gehele gemeentelijke grondgebied en een deel daarbuiten.

De voorliggende visie bevat een mix van ingrediënten die door de drie partijen in de afgelopen jaren zijn ingebracht. De visie integreert eerder verschenen bijdragen van de gemeente over verkeerscirculatie en parkeren, het Masterplan op hoofdlijnen van de OVHV en de rapportage 'Van binnen naar buiten en andersom' van OVHV en WRHB. De visie mondt uit in een agenda, waarin er van de drie partijen een substantiële inspanning wordt gevraagd.

Alle partijen spreken daarom naar elkaar uit zich tot het uiterste te zullen inspannen om de afspraken die in deze visie zijn verwoord tot realisatie te brengen. Helpt u als bewoner, ondernemer, gast of liefhebber in de binnenstad van Hulst mee?

Hulst, 17 juli 2015,

Gemeente Hulst

D.van Damme-Fassaert

wethouder

[geanonimiseerd]

Ondernemersvereniging Hulst Binnenstad

E.Peerbolte

voorzitter

[geanonimiseerd]

Wijkraad Hulst Binnenstad

R.Picavet

Voorzitter

[geanonimiseerd]

Leeswijzer

Het visieboekje bestaat uit zes katernen. In het eerste katern benoemen we de urgentie om de binnenstad aan te pakken en de ambitie om er de "place to be" van te maken. Sla de handen ineen voor een ontwikkeling van het merk Hulst naar een vitale vestingstad! In het tweede katern positioneren we de vesting Hulst ten opzichte van het BACK-terrein en Morres wonen. In het derde katern is verbinding het centrale thema. Verbinding in termen van ruimtelijke kwaliteit, veelzijdigheid van programma en samenwerking aan een gezamenlijke identiteit van Hulst als vestingstad. Het vierde katern zoomt in op het gebruik van de stedelijke ruimte en beslecht de jarenlange discussie over verkeerscirculatie en parkeren. De dominantie van de auto in het beeld van de vestingstad neemt af ten faveure van een betere verblijfskwaliteit. In het vijfde katern staat het beeld van de vesting centraal. Welke ontwerpprincipes worden consequent gebruikt en welke materialen en kleuren maken de vesting tot een eenheid? Ten slotte geeft het zesde katern de agenda weer. Welke activiteiten worden ontplooid om de visie waar te maken? Hoe worden de verschillende deelprojecten gefaseerd? En gefinancierd?

1. INLEIDING

De beleidsmatige positie van de binnenstad van Hulst als "hoofdrecreatieve knoop en onthaalplek" van een gebied dat deels over de landsgrens reikt is onomstreden. In de structuurvisie Hulst is deze positie nog eens bevestigd. Hét centrale strategische project van de structuurvisie is de profilering en uitwerking van de binnenstad van Hulst als de "place to be" met een meerledige doelstelling:

- *De vesting als woonomgeving voor een verscheidenheid aan bewoners in een evenwichtige bevolkingsopbouw;*
- *De vesting als bezoekersdomein met publieksfuncties in de plinten van de ontmoeting s ruimte, die passen bij de schaal en maat van de binnenstad;*
- *De vesting met een bruisende ambiance door velerlei evenementen;*
- *De vesting als aantrekkelijke verblijfsruimte, zowel overdag als 's avonds, gebruik makend van en respectvol omgaand met de historische entourage;*
- *De vesting met een geoptimaliseerde verkeerscirculatie en parkeersysteem.*

Urgentie

Van place to buy naar place to be

De economische positie van de binnenstad is in deze veranderende tijd al lang niet meer vanzelfsprekend. Er was altijd wel een economische drager die verband hield met de verschillen tussen Nederland en België. Zo kwamen kort na de oorlog Belgen massaal naar Hulst voor de goedkope boter. Later deden veel Vlaamse bank- en sekstoeristen de vesting aan. Nu geeft de zondagsopenstelling nog enig respijt. Maar de gemiddelde Vlaamse bezoeker aan Hulst wordt ouder, de bezoekersaantallen lopen terug en vernieuwing blijft uit. De ontwikkelingen in de retail bieden geen soelaas: internet wordt een steeds belangrijkere bron van aankopen en veel binnensteden hebben net als die van Hulst te kampen met leegstand. De slogan "Hulst Koopstad" is niet meer van deze tijd. De binnenstad als "place to buy" is achterhaald en zal vervangen moeten worden door de binnenstad als "place to be".

Daarvoor is verandering nodig. De toeristen en recreanten die Hulst wil trekken, zijn verwend en hebben al veel van de wereld gezien. Ze willen wat beleven. Liever nog, zeker weten dat er verwacht of onverwacht wat te beleven valt. Want hoe verwend ook, de toerist komt terug daar waar hij/zij zich thuis voelt en besteedt ter plaatse meer. Met alle positieve gevolgen voor de binnenstadseconomie.

Nu ingrijpen

Om het bestaansrecht van de binnenstad veilig te stellen voor de toekomst is het nodig NU in te grijpen om Hulstenaren en bezoekers dat 'thuisgevoel' te geven. Door de sleetse openbare ruimte her in te richten. Door de dominantie van de auto in het stadsbeeld terug te dringen, zonder de bereikbaarheid aan te tasten. Door de plinten langs de ontmoetingsruimte in te vullen (tegengaan leegstand), zonder dat daar (te) hoge vastgoedprijzen voor betaald moeten worden. Door overnachtingsmogelijkheden aan te bieden die aansluiten bij de behoeften van de moderne recreant voor een meerdaags bezoek. Door voorzieningen met een publiek karakter te combineren met evenementen, tentoonstellingen en interactieve opstellingen. Door de vestingstad als een merk bij de buitenwereld bekend te maken. Door de inwoners en ondernemers als ambassadeurs van hun vesting te laten optreden. Hoe meer bezoekers Hulst trekt en blijft trekken, hoe meer geld er uitgegeven wordt, hoe meer ondernemers er brood in zien, des te meer kansen voor beleving ontstaan. Een vitale binnenstad, ook op termijn. Het is NU tijd om de handen ineen te slaan!

Ambitie

Identiteit vestingstad

De ambitie is duidelijk: Hulst als place to be! Een place to be niet alleen voor de bewoners van de binnenstad of de inwoners van de regio, maar meer en meer ook voor mensen van buiten de regio. Mensen die Hulst op hun lijstje zetten voor een dagje uit of een weekendje weg. Een belangrijk deel van de doelgroep bestaat uit ouderen en gezinnen met kinderen uit de Benelux en een kleine cirkel daaromheen.

De identiteit van Hulst die als merk in de markt gezet kan worden (branding) is snel gevonden. De kwaliteit van de stad is 'vestingstad' en die kwaliteit kan uitgebouwd worden. Niet voor niets is de stad door de ANWB benoemd tot 'Mooiste Vestingstad van Nederland'. Sterke punten zijn de gave wallen, die de hele stad omgeven, de stadspoorten en de imposante historische gebouwen, waaronder het stadhuis, de basiliek en de refugia. Die rijkdom vraagt wel om het nog beter benutten van het voorhanden materiaal. De openbare ruimte van de vestingstad straalt die kwaliteit momenteel zeker niet uit, de ontmoetingsruimte kan veel meer bruisen dan nu het geval is en de verbinding met de omgeving vraagt aandacht.

Samen het "merk Hulst" ontwikkelen

De omslag van de binnenstad zoals die nu is naar de aantrekkelijke vitale vestingstad met een eigen 'merk' vergt op veel fronten inspanningen. Het gaat om de kwaliteit en diversiteit van het aanbod van allerlei functies (commercieel en maatschappelijk), om een evenwichtige bevolkingsopbouw van de binnenstadsbewoners, om de kwaliteit van de openbare ruimten, om de beleefbaarheid van de historie, om het vullen van het gat van overnachtingsmogelijkheden, om het aanboren van nieuwe bezoekersdoelgroepen die hier geld willen uitgeven, om de stadspromotie/branding, om een gastvrij onthaal van stadspoort tot kassa, om slim eigentijds ondernemen met bijzondere verkoopconcepten, om het inzetten van de bewoners van de binnenstad als ambassadeurs, om de mogelijkheid voor bezoekers ongedwongen te kunnen dwalen en kijken, om het doorzetten en versterken van de evenementenkalender.

Deze inspanningen zullen in gezamenlijkheid moeten worden geleverd door de gemeente Hulst, de ondernemers en de inwoners van de binnenstad. Iedere partij brengt zijn eigen expertise en verantwoordelijkheden in, maar elke inspanning is er op gericht Hulst als levende en levendige stad op de kaart te zetten. Als eerste markering van die gezamenlijke inspanning is dit document als coproductie vervaardigd.

Herinrichting openbare ruimte als aanleiding

Een van de aanleidingen voor de gemeente om met de visievorming te starten is de ambitie om een duidelijke lijn uit te zetten voor de herinrichting van de openbare ruimte van de vestingstad. Het gaat niet meer om de vraag of dat wel nodig is, maar alleen nog om de vraag in welke kwaliteit en in welk tempo.

2. G OUD

De binnenstad van Hulst is uniek, maar vele locals beschouwen de kwaliteiten van de fraaie vestingstad nog als vanzelfsprekend. Waar andere plaatsen zich al op de kaart hebben gezet en het unieke karakter van de openbare ruimte versterkt hebben om zo publiek te trekken en te binden, blijft Hulst te bescheiden. Het besef dat we op goud zitten, mag duidelijker doorklinken.

P ositionering van de vesting

Thans r egionale betekenis

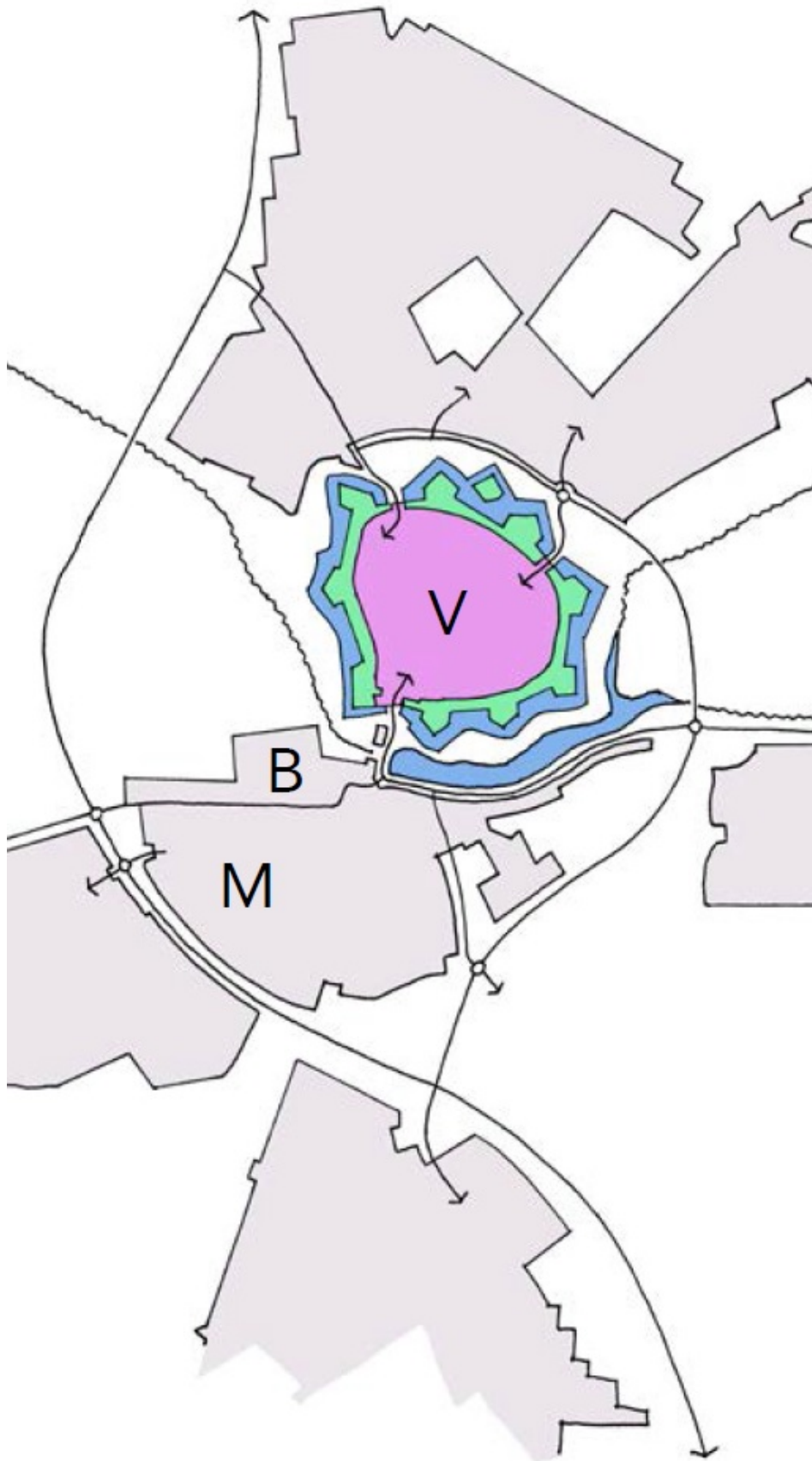
Op dit moment is de betekenis van Hulst beperkt tot op het niveau Oost Zeeuws-Vlaanderen en aangrenzend Linieland. Die regionale betekenis bestaat er op vele fronten: op het gebied van onder meer openbaar bestuur, detailhandel, middelbaar onderwijs, gezondheidszorg, commerciële voorzieningen en horeca vormt Hulst het regionale centrum. In de meeste gevallen is een regionale betekenis het hoogst haalbare en zijn de ruimtelijke posities bepaald.

Grotere potentiële trekkracht vesting en Morres

De vesting heeft een trekkracht met een bovenregionale betekenis. Dit geldt ook voor Morres, de woonwinkel die al jaren aan de rand van Hulst is gevestigd. Beide functies hebben de potentie in zich om mensen te verleiden tot een bezoek aan Hulst. Ieder op eigen wijze, waarbij de binnenstad zich bij uitstek leent om meerdaags te worden bezocht. Bezoek aan de vesting kan gecombineerd worden met fiets-, wandel- en andere routetochten in het directe achterland. Natuurbeleving (onder meer Verdonken Land van Saeftinghe), cultuurhistorie (Staats-Spaanse Linies) en geologie (Meester van der Heijden groeve) zijn voorbeelden van te combineren bezoekdoelen.

Duidelijke r ofilering vesting

Morres en de vesting verschillen van elkaar en hebben ruimtelijk een duidelijk andere positie. Het tussenliggende BACK-terrein neemt vanwege het runshop-karakter ook een aparte plaats in. Korte bezoeken op basis van een bewust aankoopvoornemen zijn de basis. Het BACK-terrein is zowel voor inwoners als voor bezoekers een belangrijk winkelgebied voor met name de dagelijkse boodschappen. Alhoewel de binnenstad voornamelijk een fun-bestemming is, mag de aanwezigheid van "boodschappen"-winkels niet worden onderschat. In het schema zijn de drie locaties tegen elkaar afgezet. Alle locaties zijn van grote economische betekenis voor Hulst, maar elk van de locaties met een duidelijk ander profiel.



De ruimtelijke positie van de vestingstad ten opzichte van BACK en Morres

MORRES	BACK	VESTING
fun	run	fun en run
bovenregionaal	regionaal	(boven)regionaal
wonen als thema	boodschappen	run en multi fun (vesting)
indoor	in- en outdoor	binnen en buiten (dwalen)
grootschalige omgeving	grootschalige omgeving	kleinschalige omgeving
P op locatie	P op locatie	P op locatie en op afstand
doel op zich	geen combi	doel op zich

Profiel van de vesting ten opzichte van Morres en BACK

De vesting onderscheidt zich van beide andere locaties door de kleinschalige omgeving en de mogelijkheid zowel binnen als buiten vertier te geven. De identiteit van de kleinschalige, niet door auto's gedomineerde omgeving zal sterk moeten worden aangezet, teneinde het contrast met de andere trekkers duidelijk te maken. Daarvoor zijn alle ingrediënten voorhanden, maar deze moeten nog wel opgepoetst worden!

Identiteit als vestingstad

Sfeer in potentie aanwezig

De vesting biedt een prettige mengeling van wonen, winkelen, werken, musea, horeca, recreatie en toerisme. Die functies zijn gevestigd langs een middeleeuws stratenpatroon met een monumentaal karakter. De binnenstad is goed bereikbaar, waarbij een flink areaal aan parkeervoorzieningen bij de zuidentree buiten de vesting aanwezig is. Door de goed gevulde evenementenkalender is er vaak wat te beleven. De sfeer is in potentie aanwezig, maar zal overal consequent doorgevoerd moeten worden om het unique selling point van Hulst te versterken. Daarbij is de focus er op gericht wel een levende vesting te blijven, geen museumstuk. Hulst zou op kleinere schaal moeten kunnen werken als levende binnensteden zoals Gent en Utrecht, waarbij historie gekoppeld wordt aan programma. En waarbij verhalen verbonden worden aan ruimtelijke kwaliteit.

Sterke punten om op voort te bouwen

Een deel van de basis is op orde. In de eerste plaats de gordel rond de binnenstad met wallen en bastions. Dit cadeautje van de geschiedenis is goed geconserveerd. Het gezicht van de stad is daardoor in het algemeen hetzelfde gebleven. Het beeld van de vestingpromenade is min of meer intact gebleven. De situatie bij de Gentse poort is aangepast om verkeer in de binnenstad toe te laten. De Keldermanspoort is nu dichterbij het stadshart gekomen door het graven van de Nieuwe Bierkaai. De buitenvest is grotendeels intact. Van de verloren gegane ravelijnen is nog een aantal sporen te vinden.

Sterke punten zijn verder de stadspoorten en de imposante historische gebouwen, waaronder het stadhuis, de basiliek en de refugia. De architectuur van de gebouwen is in de loop van de tijd

weinig veranderd. De functie van de ontmoetingsruimte ligt al eeuwenlang op dezelfde plaats, met de Gentsestraat als winkelstraat, de Grote Markt als huiskamer van de stad en de Steenstraat als rijke straat. Het Cornelis de Vosplein en de Houtmarkt waren tot enkele jaren geleden de bruisende omgeving voor de jeugd. Door de herontwikkeling van de Nieuwe Bierkaai en de restauratie van de Keldermanspoort heeft het noordwestelijk stadsdeel een tweede leven gekregen.

Uitdaging om verbindingen te leggen

De verbinding tussen de elementen is nog onder de maat. Met name de openbare ruimte nodigt niet uit om te dwalen. De huidige leegstand in de plinten zorgt ervoor dat bezoekers zich beperken tot delen van de ontmoetingsruimte. Door herinrichting van de buitenruimte en het vullen van de plinten met programma krijgt Hulst een enorme meerwaarde. Die meerwaarde kan alleen verzilverd worden als het totaalplaatje van het bezoek klopt. Van de parkeerplaats tot en met de vriendelijke kassajuffrouw. Van de cultuurhistorische beleving tot en met het aanbod op het terras en in de ijssalon. Een meerwaarde die alleen bereikt kan worden als gemeente, ondernemers en bewoners de handen ineen slaan.

3. VERBINDEN

In de afgelopen decennia trok Hulst uit zichzelf voldoende bezoekers. Op drie fronten is nu een substantiële inspanning nodig om de achterstand op andere steden in te halen:

1. *hardware: versterking van de ruimtelijke kwaliteit, zowel renovatie en waar nodig herontwikkeling van bebouwing als herinrichting van de buitenruimte;*
2. *software: het veelzijdiger maken van het programma, zowel de functiemix als de evenementenkalender;*
3. *orgware: het gezamenlijk (ondernemers, bewoners en gemeente) op de kaart zetten van Hulst en beheer en doorontwikkeling van de identiteit.*

R ruimtelijke kwaliteit

De openbare ruimte binnen de vesting mist kwaliteit. Een kwaliteitsslag is nodig om een levendige en betekenisvolle plek te worden, uitnodigend voor de bewoners en bezoekers van Hulst. Een dergelijke plek ontstaat als de 'Hulstenaren' zich ermee kunnen identificeren, omdat het bestaansrecht én het succes van een mooie buitenruimte mede wordt bepaald door haar omwonenden, gebruikers en bezoekers.

Van autodomein naar verblijfsgebied

De hoofdpogave daarin is de omvorming van een sleetse autostad naar een aantrekkelijk en sfeervol verblijfsgebied. Herinrichting gaat gepaard met beïnvloeding van gedrag van verkeersdeelnemers (automobilisten, fietsers en voetgangers). Keuzes in het ontwerp en vormgeving van de herinrichting bepalen in belangrijke mate de sfeer en ondersteunen de identiteit. Uiteindelijk zijn het echter de gebruikers die de ruimte "adopter" en de identiteit echt inhoud geven.

Die gebruikers hebben tijdens het planvormingsproces de handen op elkaar gekregen voor een gastvrije vesting, waar wonen, werken en recreëren hand in hand gaan en waar de automobilist te gast is. Die gaat gepaard met de vervanging van de huidige verkeerskundige inrichting, waarin de auto dominant aanwezig is, door een inrichting als verblijfsgebied waar samengaan van verkeersstromen vanzelfsprekend is. Dit betekent onder meer: geen aparte stroken meer voor fietsers, geen parkeerpaaltjes (Hulstenaarpaaltjes), minder parkeermeters, minder parkeerverwijsborden, geen slagbomen ... Maar in de ontmoetingsruimte veel meer een "shared space".

Tijdloos en klassiek ontwerp buitenruimte

Diezelfde gebruikers hebben eveneens aangegeven qua beleving toe te willen naar een mix van een Zuid-Nederlandse en Vlaamse sfeer. Los daarvan is het streven een tijdloos mooi en vanzelfsprekend ontwerp te maken dat past bij het historische karakter (klassiek). Kernwoorden van de gewenste sfeer zijn: ingetogen en beheerst, niet te hip of trendy, uniform materiaalgebruik bestaande uit gebakken rode klinkers, natuurstenen keitjes en grijze banden.

De gewenste sfeer moet voelbaar zijn in en om de gehele vesting. De groene component (wallen, park en tuinen) en de rode component (pleinen, straten, hofjes, stegen) vormen een geheel. In de materialisering wordt gebruik gemaakt van één familie van materialen waarbij in de ontmoetingsruimte de wat rijkere tak van de familie gebruikt mag worden.



In de herinrichting onderscheiden we zes gebiedstypen waarvoor we samenhangende ontwerpkeuzes maken:

1. De centrale ontmoetingsruimte van de vestingstad;
2. De overige straten, stegen, hofjes van de vestingstad;
3. De verborgen tuinen van de vestingstad;
4. De vestingwallen;
5. Het vestinglandschap buiten de wallen;
6. De drie invalswegen.

V eelzijdig programma

De vesting Hulst onderscheidt zich van Morres door niet te kiezen voor één thema, maar juist een veelheid van initiatieven te herbergen, zowel indoor als outdoor. Een deel van het programma is er al, maar een veelzijdiger programma is nodig om bezoekers uit een grotere regio te trekken. Op voorhand wordt niet voorgeschreven welke programmaonderdelen ontbreken of zouden moeten worden toegevoegd. Initiatieven van onderop worden gewaardeerd, of het nu om evenementen, pop-ups of duurzame invullingen gaat.

Welke onderdelen van het programma zijn er al?

- De vesting is en blijft woonstad voor een brede doelgroep. De laatste jaren zijn met name senioren en zorgbehoevenden toegevoegd aan het inwonertal van de binnenstad, maar er wonen nog steeds ook gezinnen met kinderen, jongeren en alleenstaanden. Van belang is een mix te houden van alle leeftijden en leefstijlen. Daarmee leeft de binnenstad niet alleen in het weekend als de bezoekers in groten getale komen, maar ook door de week.
- De vesting is en blijft het bestuurlijke centrum, waar het gemeentebestuur huist en aanpalend ook andere maatschappelijke organisaties een belangrijke vestiging hebben. Dit leidt ook gedurende de hele week tot reuring. Maatschappelijke organisaties worden zoveel mogelijk verleid domicilie in de binnenstad te kiezen.
- Detailhandel is al eeuwenlang een belangrijke drager van de binnenstad. Nu nog zijn er speciaalzaken met een rijke historie. Maar er is al een slag geweest, waarbij het runshoppen is geconcentreerd net buiten de vesting op het BACK-terrein. Voor de binnenstad een zegen, omdat onze moderne manier van boodschappen doen niet past in de historische context en de belevering

ook steeds meer problemen met zich mee brengt. Dat betekent wel dat de detailhandel, veel meer dan vroeger, cross-overs aan zal moeten aangaan met bijvoorbeeld horeca, cultuur en spel, om mensen op grond van beleving naar de binnenstad te trekken. Voorbeelden zijn er te over, maar nog te veel in andere steden: Hulst heeft hier nog een inhaalslag te maken.

- Horeca is sinds tijden de andere drager van de binnenstad. Dat blijft ook zo, maar de focus op alleen het Vlaamse echtpaar van 60 jaar en ouder die wat komt eten, is wat te beperkt. Die doelgroep blijft, maar wordt uitgebreid met dagjestoeristen. Gastronomie kan Hulst verder op de kaart zetten, maar de concurrentie daarin van andere steden is groot. Wel tekent zich een concentratie af op drie locaties met een verschillende doelgroep: jongeren op het Cornelis de Vosplein en Houtmarkt, cultuur in het Bierkaaigebied en terrassen op de Grote Markt.
- Cultuur en cultuurhistorie worden in de hele binnenstad (wallen, monumenten) ingeademd. Ook het museum doet een duit in het zakje. De belangrijkste monumentale gebouwen (basiliek, stadhuis, Landshuis) kunnen echter een belangrijker rol spelen door ze open te stellen voor passende evenementen, uitvoeringen en pop-ups.
- De evenementenkalender is al rijk gevuld met onder meer de Vestingdagen, carnaval, Vestrock, de kermis en de marathon Zeeuws-Vlaanderen. Vernieuwing zal hier vooral van onderop moeten komen met verzamelaarsmarkten, historische spelen, sportevenementen of anderszins.

Wat wordt er in ieder geval gemist?

- Met stip op één overnachtingsmogelijkheden. Om bezoekers te trekken voor een meerdaags verblijf (met combinatiemogelijkheden in de regio) is het van het grootste belang dat er een diversiteit van overnachtingsmogelijkheden ontstaat voor elke beurs. Bed & breakfast, stadshotel, hotelappartementen of op een andere manier. Het initiatief om leegstaande ruimtes op de verdiepingen boven de plinten aan de ontmoetingsruimten daarvoor in te richten verdient krachtige opvolging.
- In het kielzog voorzieningen voor dagrecreatie. De wandeling over de vestingwallen biedt daarvoor kansen en in het vestinglandschap buiten de wallen is ruimte voor kleinschalige waterrecreatie. De Binnen- en de Buitenvest zijn geschikt te maken voor kanovaren en de strook land ertussen biedt ruimte voor buitensport en recreatie.
- Verder voorzieningen voor vermaak in de avonduren. Als bezoekers langer blijven, willen ze ook 's avonds vermaakt worden. De bouw van een bioscoop aan de Houtmarkt wordt dan ook toegejuicht. De Keldermanspoort en de Nieuwe Bierkaai bieden ruimte voor kleinschalige culturele evenementen in de open lucht (concerten, voorstellingen, tentoonstellingen). Dit geeft een impuls aan het Bierkaaigebied en biedt kansen voor cross-overs met bijvoorbeeld horecafuncties en andere culturele functies in de stad.

De herontwikkelingslocaties aan het 's-Gravenhofplein en de locatie van het voormalige postkantoor bieden fysiek ruimte voor nieuwe programmaonderdelen. De positie van deze locaties aangehaakt aan het Bierkaaigebied is perspectiefvol. Het streven is om hier een vanzelfsprekend en aantrekkelijk knooppunt in het toeristisch recreatieve routenetwerk te creëren.

S amen de identiteit doorontwikkelen

De stenen kunnen nog zo mooi zijn, het groen nog zo doordacht, de winkel en de horeca op de goede plek, dan nog is er geen stad. De stad wordt gemaakt door haar bewoners en gebruikers. Naast de herinrichting van de openbare ruimte (vooral een overheidsaangelegenheid) en het uitbreiden van programma (vooral een ondernemersaangelegenheid), is het enthousiast en actief informeren en verleiden van bezoekers een taak die ook bij de bewoners op het bordje ligt. Bewoners zijn immers de belangrijkste ambassadeurs van hun eigen stad. Hoe trotser de Hulstenaar is op de vesting, hoe meer hij dat zal uitdragen. De herinrichting gaat dan ook in nauw overleg met bewoners en ondernemers.

De investeringen die met de herinrichting van de openbare ruimte gepaard gaan, dienen als aanjager voor investeringen in het private domein. Ondernemers en inwoners geven daarbij aan te willen investeren in het zo nodig verfraaien, maar in ieder geval in stand houden van de kwaliteit van de gebouwde en groene omgeving. Vanuit het adagium 'schoon, heel en veilig'.

Het doorontwikkelen van de identiteit krijgt verder vorm in vier dimensies:

- Het opzetten en uitdragen van een uniforme citymarketing in woord en beeld. Een samenbindend beeldmerk dat wordt ontwikkeld en gebruikt in alle communicatiekanalen.
- Het uitdragen van de geschiedenis van de stad in de openbare ruimte. Gedacht wordt daarbij aan gedichten op gevels, luisterbanken, museale tentoonstellingen en het gidsen van bezoekers.
- Het consequent doorvertalen van de identiteit van de vestingstad op de digitale snelweg, zodat bezoekers zich al op voorhand kunnen informeren en verheugen op hun bezoek.

- Het benutten van mensen die in de binnenstad wonen, als ambassadeurs van de identiteit.

4. GEBRUIK VAN DE STEDELIJKE RUIMTE

In de binnenstad van Hulst domineert thans de (geparkeerde) auto. Afnemende dominantie van de auto in het beeld van de vestingstad wordt door alle betrokken partijen gedragen, zolang dat niet leidt tot een voor de auto slecht bereikbare binnenstad en een te grote afname van het aantal parkeerplaatsen. Binnen de vesting is de auto te gast en verdwijnen verkeerskundige ingrepen als fietssuggestiestroken en anti-parkeerpaaltjes. De parkeerregulering wordt vereenvoudigd, waardoor ook de veelheid aan bewegwijzering en verkeersborden verminderd kan worden.

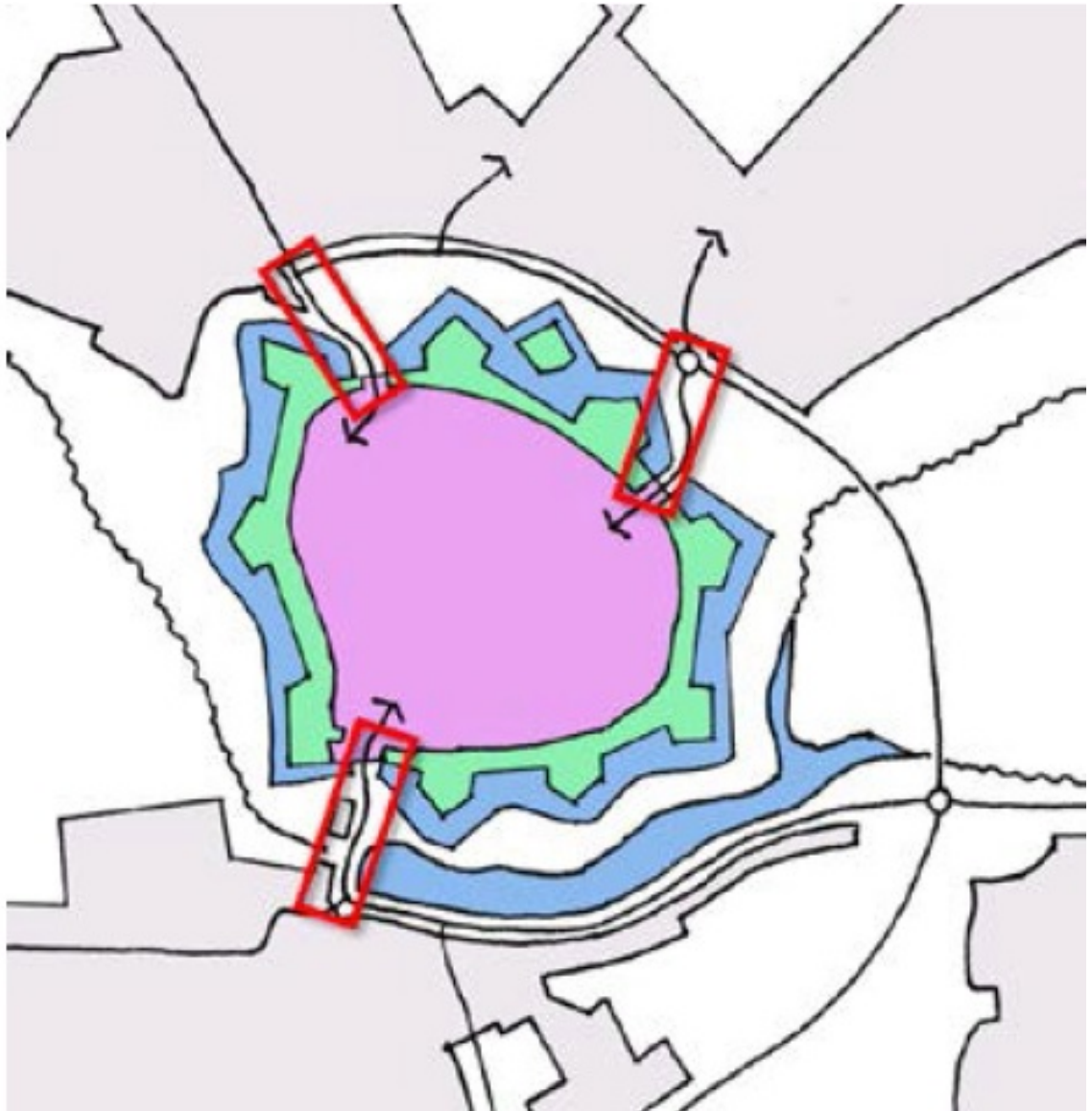
Toegangen en bezoekdoelen

Drie toegangen

De vesting Hulst vormt inclusief de wallen en de groene omlijsting één geheel. Er zijn drie duidelijke toegangen (drie poorten tot de vesting met een eigen "oprijlaan") met elk een kruising waar bewust een keuze gemaakt kan (en moet) worden om al dan niet de vesting met de auto in te rijden. Het betreft de kruisingen Stationsweg–Van der Maelstedeweg, Tivoliweg-Glacisweg en Zoutestraat-Glacisweg-Koolstraat.

Op die kruisingen wordt aan alle gebruikers en bezoekers van de binnenstad duidelijk gemaakt dat:

1. de automobilist een bijzonder gebied inrijdt met een van de cultuurhistorisch meest gave voorbeelden van vestingwerken;
2. de mensen in de auto van harte welkom zijn in de sfeervolle, gezellige en bruisende binnenstad;
3. de auto te gast is en er derhalve een formeel snelheidsregime van 30 km per uur heerst, maar dat na 100 meter (bij het betreden van de vesting) een adviessnelheid geldt van 20 km per uur;
4. het binnen de stadsmuren niet mogelijk is onbetaald te parkeren, maar dat dat op loopafstand buiten de stadsmuren wel kan.



De drie oprijlanen naar de vesting

Negen bezoekdoelen

Diegenen die met de auto in of bij de vesting rijden, zijn op grond van bezoekdoel te verdelen in de volgende typen:

- A. Bewoners binnenstad
- B. Zakelijk belanghebbenden (werknemers van instellingen en ondernemingen in de binnenstad)
- C. Bezoekers bewoners
- D. Bezoekers zakelijke adressen
- E. Veelvuldig bezoeker binnenstad
- F. Runshopper binnenstad (kort bezoek)
- G. Bezoeker vesting (dagtoerist)
- H. Bezoeker vesting (toerist met overnachting)
- I. Expeditieverkeer

Voor al deze typen moet een adequate aanrijdroute beschikbaar zijn. Een parkeersysteem dient toegesneden te zijn op deze typen.

Verkeerscirculatie

Afleiden van een deel van de bezoekersstromen naar de Dubbele poort

Er zijn drie mogelijkheden om met de auto de vesting te benaderen. Op basis van verkeerstellingen bedraagt de verhouding tussen Gentse poort-Dubbele poort-Graauwse poort 60%-25%-15%. De overheersende opinie is dat gevoelsmatig de verhouding eerder op 75%-20%-5% ligt. Doelstelling is om een deel van de bezoekersstroom die nu vanuit het zuiden de vesting nadert af te leiden via de noordzijde (Dubbele poort). Ambitie is in de toekomst een verhouding tussen Gentse poort-Dubbele poort-Graauwse poort van 50%-35%-15% te bewerkstelligen. Deze verschuiving is alleen realistisch als er adequate parkeervoorzieningen aan de noordwestzijde buiten de vesting worden gerealiseerd en als de bewegwijzering eenduidig op bestemmingsdoelen wordt geënt. Dit vergt een omslag in bewegwijzering die al begint op de N290 en de N258. Verwijzingen naar bezoekdoelen als Grote Markt, Nieuwe Bierkaai, BACK en Morres liggen dan voor de hand.

Auto ondergeschikt in de vesting

Het beeld van de vesting is die van een uniek ensemble met een sfeervol en gemoedelijk karakter. Daarbij passen geen opgelegde parkeerroutes naar "protestants model". Evenmin passen daar verkeerskundige inrichtingen bij in de vorm van parkeermeters met bijbehorende borden, strepen op de weg, slagbomen, etcetera. Voordat de automobilist de vesting binnenrijdt is al duidelijk gemaakt wat er van hem/haar wordt verwacht. De inrichting van de openbare ruimte zorgt ervoor dat de automobilist nergens de neiging heeft harder te gaan rijden. In de ontmoetingsruimte wordt gekozen voor een shared-space benadering, een gedeelde ruimte voor alle verkeersoorten zonder stoepranden en zonder paaltjes, ingericht met hoogwaardige materialen die horen bij een voetgangersdomein.

Fietser krijgt vrijheid en verantwoordelijkheid

In de shared-spacebenadering is geen ruimte voor aparte fietsstroken, zoals die nu nog in enkele straten te vinden zijn. Fietzers kunnen in beginsel alle straten in twee richtingen rijden, maar ze zullen de verkeersruimte wel moeten delen met voetgangers en met auto's. Vrijheid leidt dan ook tot verantwoordelijkheid. Op drukke tijdstippen zullen met name de Gentsestraat of de Steenstraat voetgangersdomein zijn en zullen fietsers eerder geneigd zijn alternatieve routes te gebruiken.

Aanpassingen voor in- en uitgaand verkeer

Bij binnenkomst van de vesting dienen er bij elke poort minimaal twee mogelijkheden te zijn om binnen de vesting verder te rijden. Voor uitgaand verkeer is één route in beginsel genoeg, omdat de automobilist na het bezoek aan de stad buiten de vesting wel bekijkt hoe verder terug naar huis te rijden.

Om binnenkomend verkeer twee mogelijkheden te geven om door te rijden zijn er bij de *Dubbele poort* zijn geen aanpassingen nodig; er is al de mogelijkheid om linksaf het Godsplein op te rijden of rechtdoor over de weg Dubbele Poort door te rijden.

Ook de *Graauwsepoort* voldoet formeel aan de eis, omdat na de weg Schuttershof de mogelijkheid bestaat linksaf de Grote Bagijnestraat in te rijden of rechtdoor de Nieuweweg op te gaan. Het nadeel hier is echter dat uitgaand verkeer door de Graauwse poort altijd via de ontmoetingsruimte (Houtmarkt) moet rijden. Door op de weg Schuttershof tweerichtingsverkeer toe te staan (dit is bij herinrichting goed mogelijk; de fysieke ruimte is er beschikbaar), worden bewoners en bezoekers van het noordelijk deel van de vesting niet meer gedwongen via de ontmoetingsruimte te rijden.

Bij de *Gentse poort* is sowieso een aanpassing nodig. Het verkeer dat via de Stationsweg binnenkomt kan in de huidige situatie uitsluitend via de Gentsestraat verder rijden. Uitgaand verkeer uit de binnenstad kan alleen via het zuidelijk deel van de Frans van Waesberghestraat de stad verlaten. In de huidige situatie is bij evenementen en bij grote drukte de toegang Gentse poort praktisch gezien niet te gebruiken. Er is echter geen acute noodzaak voor rigoureuze ingrepen. In de praktijk blijken bewoners en regelmatige bezoekers op drukke tijdstippen (zondagmiddag) al gebruik te maken van een van de andere poorten om op de plaats van bestemming in de binnenstad te komen. Een alternatieve route is bedoeld voor (een beperkt aantal) onbekende bezoekers en voor diegenen die toch op de bolwerken willen parkeren. Een alternatieve route zou logisch in het systeem moeten brengen. Niet tijdelijk (bijvoorbeeld alleen op de drukke zondagmiddag), maar permanent, zodat er duidelijkheid ontstaat voor alle verkeersdeelnemers.



voorstel verkeerscirculatie

Twee alternatieve routes, beide met oplossend vermogen, zijn denkbaar:

- a. Door in het zuidelijk deel van de Frans van Waesberghestraat tweerichtingsverkeer toe te staan en de rijrichting in het noordelijk deel van de Frans van Waesberghestraat om te draaien, ontstaat een tweede route de binnenstad in. Deze leidt - zo lang de rijrichting in de Steenstraat niet wordt omgedraaid en daar bestaat geen noodzaak toe - niet direct naar de Grote Markt, maar wel naar de omgeving van de Nieuwe Bierkaai en naar het parkeerareaal van het 's Gravenhofplein. Via de noordzijde van de binnenstad (Godsplein) blijft de Grote Markt wel bereikbaar. Verkeer dat vanuit de omgeving Grote Markt de stad weer wil verlaten via de Gentse poort kan gebruik maken van de route Steenstraat-Overdamstraat-Minderbroedersstraat-Houtenkwartier.
- b. Door het Princebolwerk te koppelen met het Solmsbolwerk, ontstaat eveneens een tweede route (eenrichtingsverkeer, bij voorkeur de stad uit). Deze maakt via Korte en Lange Bellingstraat een kortsluiting met de omgeving van de Grote Markt. Vanuit de binnenstad is er dan, ook in geval van evenementen rond de Grote Markt, een extra route de stad uit via de Paardenmarkt de Lange Bellingstraat.

Het verdient de voorkeur beide alternatieve routes (op termijn) mogelijk te maken, omdat er daarmee een flexibel systeem ontstaat met logische koppelingen en de mogelijkheid om lichtvoetig met de verkeersafwikkeling om te gaan, zonder mensen (binnen de vesting) te dwingen. De route met eenrichtingsverkeer via het Princebolwerk is vooral geschikt voor uitgaand verkeer. Deze route is in de huidige situatie al door hulpdiensten te gebruiken, maar momenteel niet geschikt voor bezoekersstromen. Een aanpassing nabij de Willibrordusschool is noodzakelijk om deze route te kunnen realiseren.

Het verkeersmodel wijst uit dat met alleen de eerste alternatieve route een goede doorstroming in de binnenstad wordt gerealiseerd. Berekeningen wijzen uit dat het in de Frans van Waesberghestraat zelfs iets minder druk wordt dan in de huidige situatie. Immers, op de meeste tijdstippen is het niet zo druk en zullen bezoekers gewoon de Gentsestraat inrijden; de terugweg die nu vooral via de Frans van Waesberghestraat loopt, wordt dan niet benut. Alleen op de drukke zondagmiddag zal het verkeer afbuigen en de Frans van Waesberghestraat gebruiken. Het ligt voor de hand op korte termijn een verkeersbesluit te nemen, waarbij de rijrichting in de Frans van Waesberghestraat wordt omgedraaid en tussen de aansluitingen met de Gentsestraat en het Houtenkwartier tweerichtingsverkeer wordt toegeestaan. Dit verkeersbesluit kan worden gecombineerd met het besluit om in de weg Schuttershof tweerichtingsverkeer toe te staan.

Moet de Gentsestraat op gezette tijden afgesloten kunnen worden, bijvoorbeeld met een paal? Deze vraag houdt de gemoederen al langere tijd bezig. De noodzaak daartoe lijkt na de inwerkingtreding van het verkeersbesluit niet aanwezig, omdat op basis van de drukte automobilisten zelf de afweging maken. Een paal is daarbij een vorm van een opgelegde route die minder goed past in de organisch gegroeide historische binnenstad van Hulst met een gemoedelijke bevolking. Bij de herinrichting van de Gentsestraat wordt voorgesteld in de ondergrond de voorziening te treffen om op termijn alsnog een paal te kunnen plaatsen. Daarbij is er een voorkeur voor een handbediende paal, omdat daar geen bebording bij nodig is en de binnenkomst van de binnenstad niet gelijk een verkeerskundig karakter krijgt.



voorstel parkeersysteem

P arkeersysteem

Doelstellingen van het parkeerbeleid

Iedereen is welkom in de gastvrije vesting, dus ook om te parkeren. Tegelijkertijd mag dat niet leiden tot aantasting van de leefbaarheid (woongebieden) als gevolg van zoekend autoverkeer of tot een te dominante aanwezigheid van de auto in het beeld van de binnenstad (centrale ontmoetingsruimten). Om aan deze doelstellingen te voldoen en om de bezoeker gastvrij welkom te heten is een helder parkeersysteem nodig met parkeermogelijkheden die passen bij de verschillende bezoekdoelen. Efficiënte benutting van de capaciteit en gebruik maken van innovaties in digitalisering zijn daarvoor nodig.

Balans tussen aantal parkeerplaatsen en behoefte

Standaard beleid is dat bij herontwikkelingen in de binnenstad de parkeerbehoefte op eigen terrein opgevangen moet worden. Hiermee wordt een verhoging van de parkeerdruk in de openbare ruimte voorkomen. Op basis van tellingen kan geconstateerd worden dat er in de afgelopen jaren zeker geen tekort aan parkeerplaatsen was. Bij de telling bleken vooral de gratis parkeerplaatsen (bijvoorbeeld op het BACK-terrein) vol te staan, terwijl er bijvoorbeeld op het 's Gravenhofplein nog wel ruimte was. De herinrichting van de binnenstad zal ongetwijfeld tot gevolg hebben dat de parkeersituatie in bepaalde straten verandert. Bij herinrichting zal het voorkomen dat bestaande parkeerplaatsen gaan vervallen. Dit zal met name het geval zijn in de ontmoetingsruimte. Parkeerplaatsen in bijvoorbeeld de Gentsestraat en de Steenstraat passen niet in het gewenste verblijfskarakter, het historische beeld en/of bij de shared-space benadering. Niet elke vermindering van het aantal parkeerplaatsen zal één op één vervangen worden, maar er wordt wel nadrukkelijk balans gehouden tussen het aantal aanwezige en voor gebruikers en bezoekers benodigde parkeerplaatsen. Voor de herinrichting van de Grote Markt geldt als vertrekpunt dat per saldo ongeveer de helft van het aantal parkeerplaatsen verdwijnt ten faveure van een bruisende binnenstadseconomie met terrassen en evenementen. Een substantiële afname van het aantal parkeerplaatsen binnen de vesting wordt teruggebracht buiten de vesting, op loopafstand. Daarbij is het zaak vooral aan de noordwestzijde van de binnenstad nieuwe parkeerruimte buiten de vesting te vinden, teneinde een betere spreiding van verkeer te bewerkstelligen. Monitoring van de balans tussen het aantal parkeerplaatsen en de behoefte is de komende jaren noodzakelijk. Een jaarlijkse telling helpt om de vinger aan de pols te houden.

Buiten de vesting gratis, binnen de vesting betaald parkeren

De huidige parkeerregulering is aan de buitenwacht moeilijk uit te leggen. Ter versimpeling en om duidelijk te maken dat de ruimte binnen de vesting bijzonder is, wordt het basisprincipe ingevoerd dat op en binnen de wallen voor parkeren betaald moet worden en dat het daarbuiten gratis is. Het gratis parkeren geldt dan voor de thans nog betaalde terreinen aan het Havenfort en Stationsplein; hierdoor zal er op het parkeerterrein van het BACK-terrein minder geparkeerd worden door mensen die niet voor het runshoppen op het BACK-terrein in Hulst moeten zijn. Dit geldt ook voor de nog aan te leggen parkeerruimte buiten de vesting in de nabijheid van de Dubbele poort. Een parkeerterrein hier schept ook ruimte voor de in de toekomst te verwachten bouwactiviteiten met bijbehorend bouwverkeer op het 's Gravenhofplein en omgeving. Daar staat tegenover dat op alle bolwerken, dus ook Nassaubolwerk en Galgebolwerk betaald dient te worden.

PARKEERTERREINEN:	GRATIS/BETAALD
1. Albert Hein 2. Back terrein 3. EMTĒ 4. Havenfort 1 5. Havenfort 2 6. Stationsplein 7. Stuntmarkt	Gratis
8. Nassaubolwerk 9. 's Gravenhofplein 10. Oranjobolwerk 11. Princebolwerk 12. Solmsbolwerk 13. Grote Markt 14. Paardenmarkt 15. Houtmarkt 16. Galgebolwerk	Betaald

Uitgangspunten voor vernieuwing van de parkeerregulering

Door de volledige invoering van betaald parkeren binnen de vesting, ontstaat al eenduidigheid. De ingezette lijn om het parkeren makkelijker te maken met behulp van verdergaande digitalisering, waarbij achteraf betaald wordt op basis van het werkelijke aantal parkeerminuten, wordt doorgezet. Ook daarmee wordt het parkeerregime al moderner. Verdergaande digitalisering ligt in het verschiet en het verdient aanbeveling daar in de uitwerking al rekening mee te houden.

Het enige zinvolle onderscheid in parkeervoorwaarden binnen de vesting is het verschil tussen de centrale ontmoetingsruimte en de rest van de binnenstad, waarbij de bolwerken een bijzondere rol kunnen vervullen. Het verdient aanbeveling op de parkeerplaatsen in de centrale ontmoetingsruimten alleen parkeerders toe te laten die kort willen parkeren. Dat zijn de bezoekers van de binnenstad die de binnenstadseconomie draaiende houden. Het tarief kan hier ook hoger zijn dan elders in de vesting. Het regime van kort parkeren in de centrale ontmoetingsruimte geldt ook zonder uitzondering voor de bewoners van de binnenstad en de zakelijk belanghebbenden inclusief het daarbij behorende personeel. Voor deze groepen is er parkeerruimte in de overige straten en woonhofjes van de binnenstad en op de bolwerken. De loopafstand is dermate kort dat het niet nodig is dat deze groepen in de centrale ontmoetingsruimte voor een langere periode parkeren.

In de uitwerking van het systeem kunnen voor de typen bewoners binnenstad (A), zakelijk belanghebbenden (werknemers van instellingen en ondernemingen in de binnenstad (B)), bezoekers van de bewoners (C), bezoekers van de zakelijke adressen (D) en veelvuldig bezoekers van de binnenstad die elders in de gemeente Hulst wonen (E) parkeerproducten worden georganiseerd die meer het karakter van een vergunning of jaarkaart hebben. Deze hoeven niet veel af te wijken van de huidige producten. De uitwerking van de parkeerregulering valt echter buiten het bestek van deze visie en maakt deel uit van de agenda.

In het regime van kort parkeren in de centrale ontmoetingsruimte zullen in dezelfde uitwerking nog afspraken gemaakt moeten worden over de:

- de werkingstijd van het kort parkeren; normaliter wordt in Nederland een periode van 2 uur gebruikt;
- het gebruik van het stop & shop principe, waarbij de eerste minuten gratis zijn en bij invoering de duur van het stop & shop principe; normaliter wordt in Nederland een periode van 10 minuten tot maximaal een half uur aangehouden;
- het tarief, zowel absoluut in euro's als in vergelijking met het tarief op de bolwerken.

De insteek bij de uitwerking is om zo min mogelijk verschillende producten en zo min mogelijk differentiatie in tarieven en werkingstijden te gebruiken. Uniform waar het kan, maatwerk als het moet. Maatwerk is bijvoorbeeld nodig voor minder validen en wellicht voor oplaadpunten voor elektrische auto's. Meer uniformiteit heeft ook een positieve invloed op de beheerkosten en daarmee op de parkeerexploitatie. Het ligt voor de hand op korte termijn een besluit te nemen, waarin het parkeerregime inclusief vergunningen en tarieven is uitgewerkt en vastgelegd. De streefdatum voor de invoering hiervan is 1 januari 2016.

Logistiek en evenementen

Logistiek past zich aan de vesting aan

Een vesting met een binnenstadseconomie vraagt ook om beleving van goederen. De vesting is echter niet gebouwd om grote voertuigen doorgang te kunnen verlenen, of het nu gaat om grote vrachtwagens of om bussen voor personenvervoer. De stelregel is in dit geval dat de vesting zich niet aanpast aan de vergroting van de voertuigen, maar dat de bevoorrading en ook het openbaar vervoer zich aanpassen aan de vesting.

Venstertijden voor de bevoorrading

Voor de bevoorrading worden er venstertijden ingesteld, zodat er op momenten dat er veel bezoekers zijn, geen bevoorrading mogelijk is. In de huidige situatie betekent dat dat er op zondagmiddag in ieder geval geen bevoorrading mogelijk is maar de vensters zouden in de loop van de tijd kunnen verkleinen. Monitoring is ook hier aan de orde. Tegenover de beperking met venstertijden en omvang van voertuigen staat het voordeel dat er meer vrijheid is om in de shared space dichterbij de bestemming te laden en te lossen. Specifieke laad- en losplaatsen die nu nog met bebording en afwijkende bestratingen zijn duidelijk gemaakt, vervallen na herinrichting.

Openbaar vervoer

Voor het openbaar vervoer is de vesting benaderbaar vanuit de noordzijde (huidig busstation) en de zuidzijde (halteplaats aan de Van der Maelstedeweg). De looproutes vanuit de halteplaatsen naar de binnenstad mengen zich snel met de looproutes vanuit de parkeerplaatsen aan de buitenzijde van de vesting. Alleen de kleine buurtbus rijdt door de vesting.

Evenementen

Om evenementen te kunnen organiseren is aandacht voor veiligheid van groot belang. Veiligheid is ermee gediend dat er ook in geval van afsluitingen van delen van de binnenstad alternatieve routes zijn. De bewoners van de binnenstad kennen de verschillende toegangsroutes en zullen bij de meest geëigende poort binnenrijden. Als het verkeersbesluit is genomen om de rijrichting in de Frans van Waesberghestraat om te draaien en in het zuidelijke deel tweerichtingsverkeer toe te staan, is het eenvoudiger verschillende routes tijdens evenementen open te hebben. Voor de hulpdiensten is aan de zuidzijde de koppeling tussen het Princebolwerk en het Solmsbolwerk beschikbaar.

Een tweede belangrijk aandachtspunt bij evenementen is de beschikbaarheid van een obstakelvrije vlakke vloer. Deze is met name van belang op die plekken waar podia komen te staan, in casu de Grote Markt. Bij de herinrichting van de Grote Markt is dit een belangrijk aandachtspunt.

5. BEELD VAN DE VESTINGSTAD

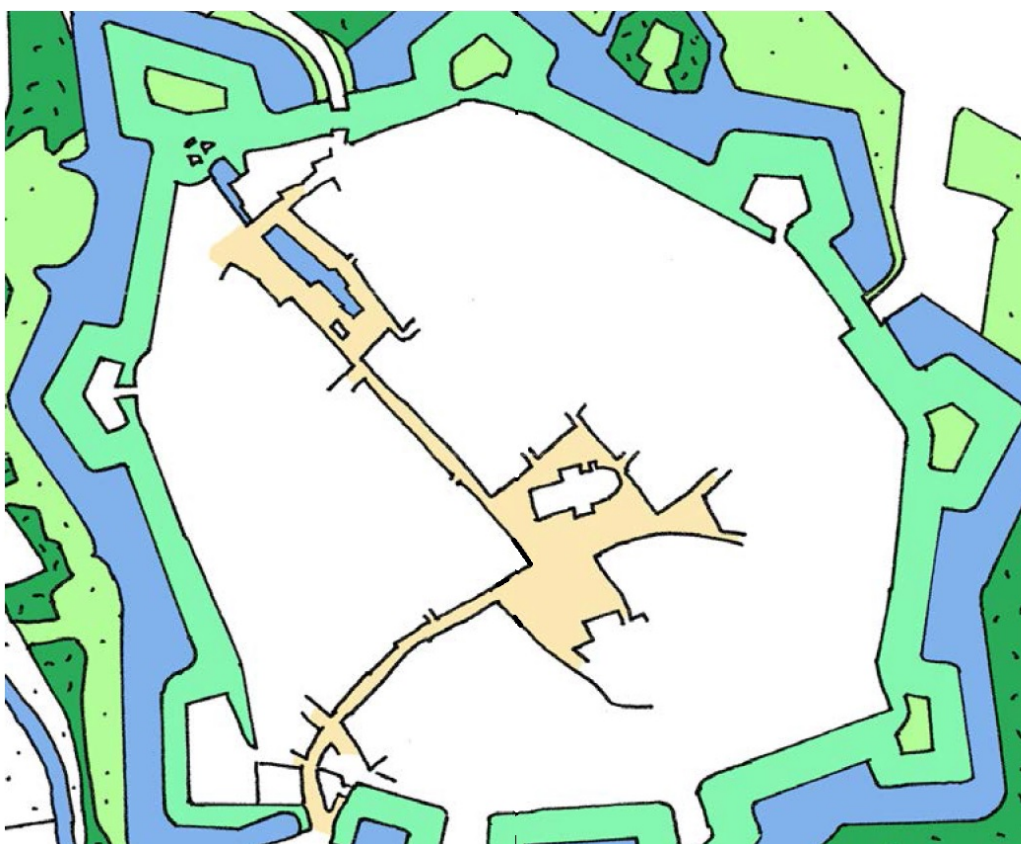
De openbare ruimte in de vesting inclusief de drie invalswegen worden in één stijl en sfeer ontworpen, geïnspireerd op de inrichting van de Nieuwe Bierkaai. De openbare ruimte wordt daardoor familie van elkaar, waarbij de centrale ontmoetingsruimte de rijke tak van de familie vormt. In de centrale ontmoetingsruimte is de shared-space benadering het uitgangspunt. Het blijft noodzakelijk om met een aantal basisgegevens over ontwerpprincipes, materiaal- en kleurgebruik steeds per openbare ruimte een passend ontwerp te maken.

De centrale ontmoetingsruimte van de binnenstad

Herinrichting met hoge prioriteit

De straten en pleinen van de ontmoetingsruimte zijn, samen met de vestingbouwwerken, het visitekaartje van Hulst Vestingstad. Dit is immers het gebied waar toeristen en andere bezoekers vooral komen. Hier wordt gewinkeld, gegeten en gedronken, het museum, de basiliek of een evenement bezocht. Hier worden de indrukken opgedaan en de goede of slechte herinneringen mee naar huis genomen. Het rapportcijfer dat de bezoeker geeft aan Hulst ontstaat hier. En de kwaliteit van de openbare ruimte speelt daarbij een belangrijke rol. Het is daarom van belang dat de herinrichting van deze gebieden een hoge prioriteit krijgt.

Met die herinrichting ontstaat ook de kans om het gebied rond de Nieuwe Bierkaai meer bij de ontmoetingsruimte te betrekken. Dit kan door gehanteerde ontwerpprincipes, materiaalkeuzen, kleurstellingen en inrichtingselementen van Bierkaaistraat en Vismarkt ook toe te passen voor de andere openbare ruimten. Zo ontstaat dan in de gehele vesting één stijl en sfeer van het openbaar gebied. Naast de vanzelfsprekendheid van eenheid en samenhang in de inrichting van deze ontmoetingsruimten biedt dit ook voor het beheer en onderhoud de nodige voordelen.



de centrale ontmoetingsruimte

7 ONTWERPPRINCIPES

1. Alle openbare ruimten binnen de vesting zijn uiteindelijk 'familie' van elkaar. Dit betekent dat er sprake is van één stijl en sfeer in het ontwerp en de inrichting van de straten, pleinen en stegen.
2. Voor de verhardingen binnen de vesting worden uitsluitend roodgebakken klinkers en natuursteen (keitjes en banden) toegepast. Dit vanwege het historische karakter van de binnenstad en het creëren van een mix van Zuid-Nederlandse en Vlaamse sferen. Alle betonmaterialen verdwijnen dus stapsgewijs uit het straatbeeld.
3. De centrale ontmoetingsruimten vormen de 'rijke tak' van de familiestijl. Hier is de inrichting, ten opzichte van de overige straten en hofjes, wat representatiever en luxer. Dit onder meer door bijzondere ontwerpoplossingen, een groter aandeel van natuursteen in de verhardingen en het gebruik van bijzondere inrichtingselementen. De inrichting van het Bierkaaigebied is hiervan een voorbeeld. Ook de drie centrale pleinruimten (Grote Markt, Houtmarkt en de ruimte rond de Basiliek) komen vanwege hun representatieve betekenis in aanmerking voor een ontwerpbenadering die uitgaat van een extra ten opzichte van het basisniveau van inrichting.
4. Het gehele gebied binnen de vesting is een verblijfsgebied. De streefsnelheid voor auto's is 20 tot 30 km/u. Autoverkeer is te gast en wordt gemengd met het andere rijdende verkeer. In deze filosofie passen geen fietssuggestiestroken meer binnen de rijlopers.
5. Voor het ontwerp van de centrale ontmoetingsruimten geldt een shared space benadering. Het realiseren van een vlakke vloer is voor deze ruimten een belangrijk ontwerpbeginnsel. Het beoogde gebruik van de ruimten door autoverkeer (rijlijnen, parkeerplaatsen), is terughoudend vormgegeven.
6. Vanwege het historische karakter kennen alle straten de klassieke driedeling in het profiel. De indeling bestaat uit een centrale rijloper, geflankeerd door twee loopzones tot de gevels. Een brede grijze band markeert de overgang tussen de zones. Op deze overgangen wordt ook de afwatering geïntegreerd.
7. De rijloper in de straten volgt op vloeiende wijze de eventuele krommingen in het straatverloop. (geen asverspringingen).

Streefbeeld en ontwerpprincipes pleinen

De herinrichting van de grotere ruimten vormt een specifieke ontwerpogave die in deze visie niet met 'handboekachtige richtlijnen' kan worden verwoord. Dit visiedocument beschrijft daarom op een globaler niveau de kansen en de ambities. Voorafgaand aan plannen voor een concrete herinrichting zal daarom voor deze grote ontmoetingsruimten een fase ingelast moeten worden van een ontwerpstudie.

De centrale pleinen moeten bij het ontwerp van de herinrichting als één samenhangend stelsel van ruimten benaderd worden. Dit vereist een sterke verwantschap in materiaal- en kleurgebruik. Uiteraard is de inrichting van de pleinen familie van de rest van de ontmoetingsruimte. Maar door hun bijzondere betekenis en positie is het vanzelfsprekend hier een extra kwaliteit aan toe te voegen.

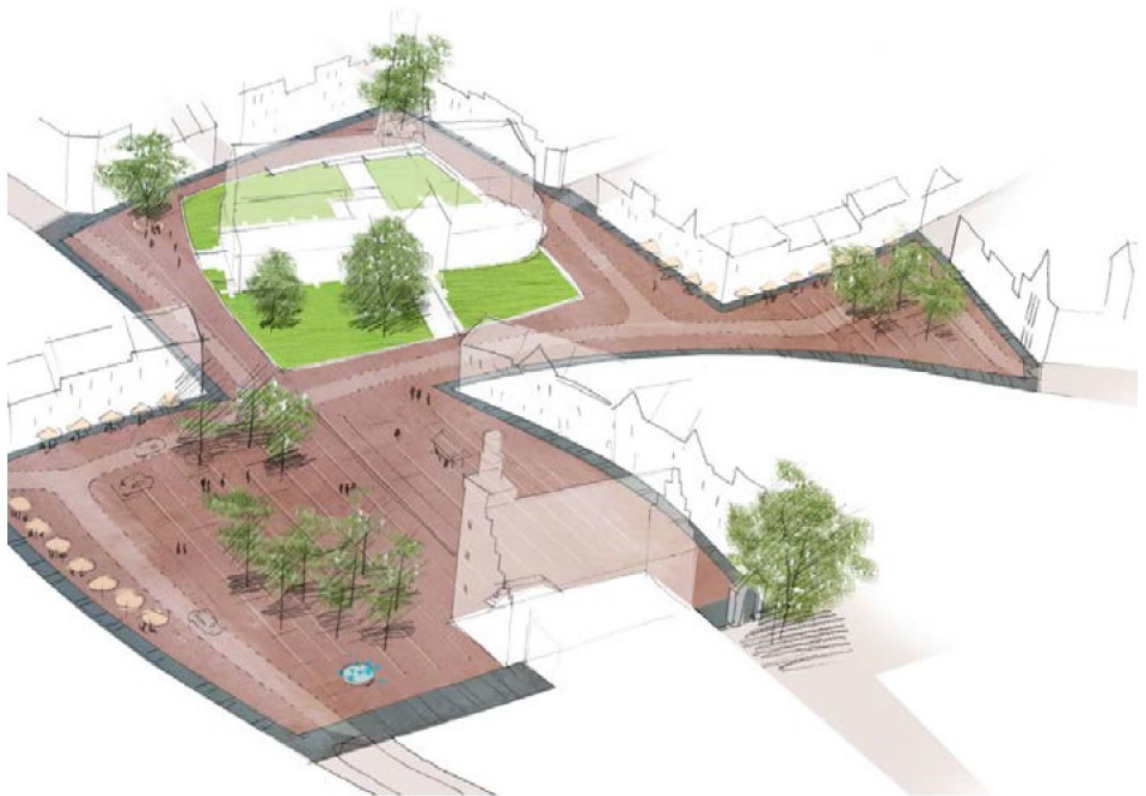
Iets vergelijkbaars heeft inmiddels plaatsgevonden bij de inrichting rond de Nieuwe Bierkaai. Hier zijn het water, de brug en de verlaagde met natuursteen bestrate kades de componenten die het gebied extra cachet geven. Het extra gebruik van natuursteen, het toevoegen van bijzondere elementen en aandacht voor aanvullende vormen van verlichting of verlichtingsobjecten zijn enkele voorbeelden die bij de herinrichtingsopgave van de pleinen meegenomen moeten worden.

Streefbeeld Rond de basiliek

De uitdaging is om de basiliek met het groene 'kerkplein' weer meer te integreren met de omliggende stedelijke openbare ruimten. De randen rond de basiliek van Korte Nieuwstraat, Lange Nieuwstraat, Cornelis de Vosplein en Steenstraat kunnen aan gebruikskwaliteit en verblijfskwaliteit een winst boeken. Dit terwijl het groen rond de kerk grotendeels intact blijft en de omliggende ruimte samen met de basiliek zelf meer één geheel gaat vormen met de Grote Markt.

Hulst krijgt hiermee twee grote stedelijke ruimten die, met behoud van het eigen karakter, meer in elkaar overvloeien. De Houtmarkt wordt gezien als een meer 'intieme zijkamer' van de grote stedelijke ruimte, maar is door de nauwe verwantschap van de inrichting wel een integraal onderdeel van de centrale ontmoetingsruimte.

De grote ruimte rond de basiliek biedt een relatieve rust, met een groen karakter. Een optimale presentatie van het monument met bijbehorende sfeer en ambiance, is hier één van de belangrijkste ruimtelijke prestaties. De Korte Nieuwstraat en de Lange Nieuwstraat worden ingericht volgens de ontwerpprincipes van de Bierkaaistraat en Vismarkt. Een inrichting op één niveau, met een verzonken vlakke grijze band die de overgang van de loopzone en de rijzone markeert. Op de hoeken ontstaan in een vloeiende belijning verbredingen van de verharde ruimten.



Illustratie van de ontwerpbenadering om de pleinen als één stelsel te zien van geschakelde ruimten met een fraaie presentatie van onder meer de Basiliek en het Stadhuis. Bron: Okra, Masterplan op hoofdlijnen, p. 63

Streefbeeld Cornelis de Vosplein

In deze visie is het Cornelis de Vosplein eigenlijk geen zelfstandige herkenbare ruimte. Het is een overgangszone tussen de verblijfsruimten van de Grote Markt en de ruimte rond de basiliek. Door het opheffen van de parkeerplaatsen op het Cornelis de Vosplein ontstaat er meer flaneer- en terrasruimte en daarmee een verbeterde verbinding tussen de Houtmarkt en de Grote Markt. De rijloper ligt op hetzelfde niveau als de flaneerzones.

Streefbeeld Grote Markt

De Grote Markt is het dynamische stedelijke plein met ruimte voor evenementen, met terrassen langs enkele randen en eventuele tijdelijke terrassen op het plein. De ruimte hoeft niet altijd vol en druk te zijn, maar op rustiger momenten moet het wel een mooie ruimte zijn die zicht biedt op zowel de randen met karakteristieke bebouwing als op de basiliek. De markt wordt één ruimte met een pleinvloer zonder niveauverschillen. De benodigde rijlijnen worden als rijlopers op een informele en subtiele manier ingepast, waarbij voldoende ruimte beschikbaar blijft en komt voor terrassen. Het parkeren op het plein wordt minder dominant door het aantal plaatsen met ongeveer de helft te verminderen. Hierdoor is er ook altijd ruimte voor kleine evenementen of festiviteiten. De gevolgen voor het aantal parkeerplaatsen in zijn totaliteit en de parkeeropbrengsten vormen nog wel een aandachtspunt.

Het herstellen van de zichtrelatie tussen de basiliek en het stadhuis en de bijbehorende ervaring van in elkaar overlopende grote ruimten is een belangrijk uitgangspunt voor de herinrichting. De huidige inrichting blokkeert een aantal cruciale zichtlijnen en versnipperd de ruimte.

Streefbeeld Houtmarkt

Als intieme zijkamer van de Grote Markt en het 'kerkplein' wordt de Houtmarkt ingericht als één ruimte met een pleinvloer van gevel tot gevel. Op een subtiele manier wordt hier de rijloper ingelegd. Op de zonkant wordt de marge bij de gevel zo royaal mogelijk, zodat deze pleinzijde optimaal ruimte biedt aan terrassen. Zo ontstaan er goede condities voor een levendig plein. De breedte en het verloop van de rijloper is zodanig dat de snelheid van de auto op een natuurlijke manier wordt geremd. In de layout van de pleinvloer wordt daarom minder nadruk gelegd op de doorgaande rijlijn richting de Kleine Bagijnestraat.

Streefbeeld straten

Voor de straatgedeelten kunnen de vormgevende principes van het Bierkaaigebied worden doorgezet.

Streefbeeld Gentsestraat

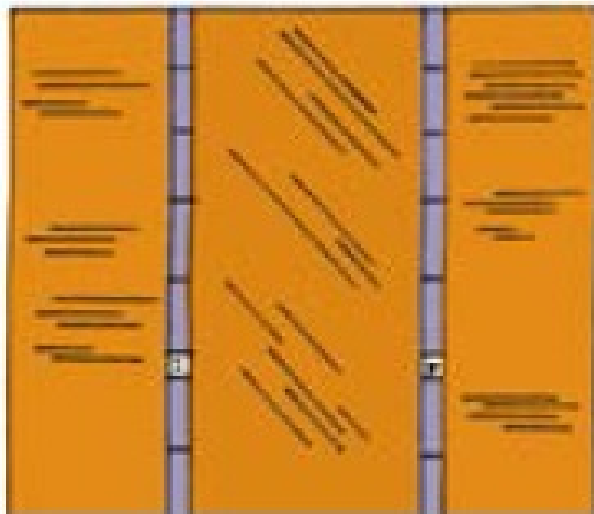
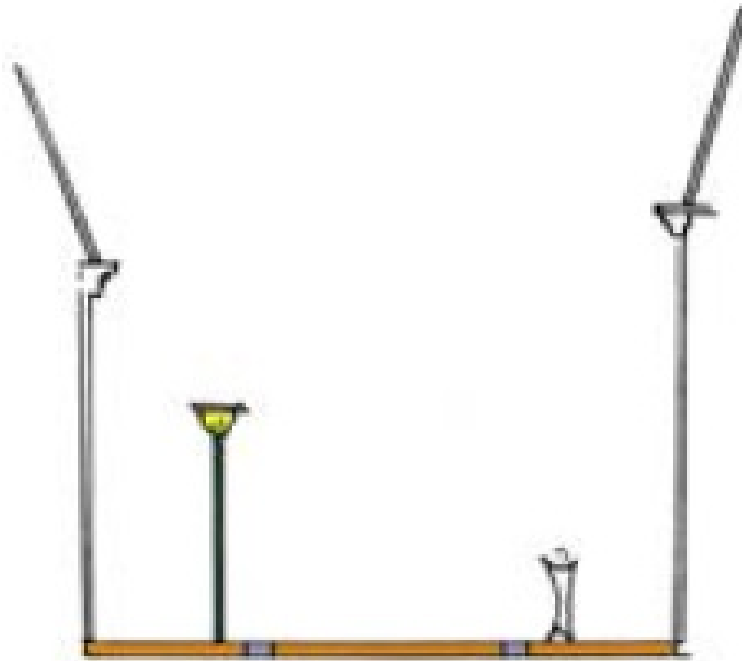
De straat behoudt haar inrichting op één niveau, maar wordt meer vormgegeven als verblijfsgebied. De nu aanwezige anti parkeerpaaltjes verdwijnen uit het straatbeeld. Ze leggen juist een accent op de aanwezigheid van het autoverkeer en belemmeren de kriskras oversteekbewegingen van de voetgangers.

De klassieke driedeling van het dwarsprofiel wordt sterker aangezet dan in het huidige profiel. Een smalle rijloper is aan weerszijden begrensd door brede vlakke natuurstenen banden zoals die ook zijn verwerkt in het profiel van de Bierkaaistraat. Deze banden volgen vloeiend het gekromde verloop van de straat. De vloer wordt verder opgevuld met roodgebakken klinkers. Er zijn geen aparte vakken in de bestrating gemaakt waar vrachtauto's moeten staan voor laden en lossen. Voor de korte momenten dat bevoorradend verkeer aanwezig is, legt een dergelijke opstelplaats een te grote visuele claim op het straatbeeld. Bovendien nodigen dergelijke vakken uit tot foutparkeren. Een voordeel voor de winkeliers en bevoorraders is dat er nu geparkeerd kan worden nabij de bestemming.

De afwatering van het profiel is geregeld aan weerszijden van de centrale rijloper. De vormgeving en detaillering is een punt van verdere ontwerpstudie, maar gelet op de functie van de straat dient deze zo vlak mogelijk uitgevoerd te worden.

Aan de westzijde staat de openbare verlichting vlak achter de verzonken grijze band. De lichtmasten met hun armaturen benadrukken zo het licht gebogen verloop van de straat. Deze enkelvoudige 'lichtlijn'

met korte onderlinge afstand tussen de lichtmasten zal bevoorradend verkeer stimuleren aan de rechterzijde te laden en te lossen.



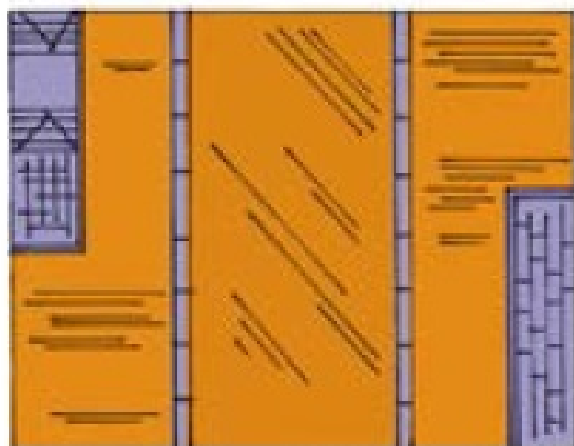
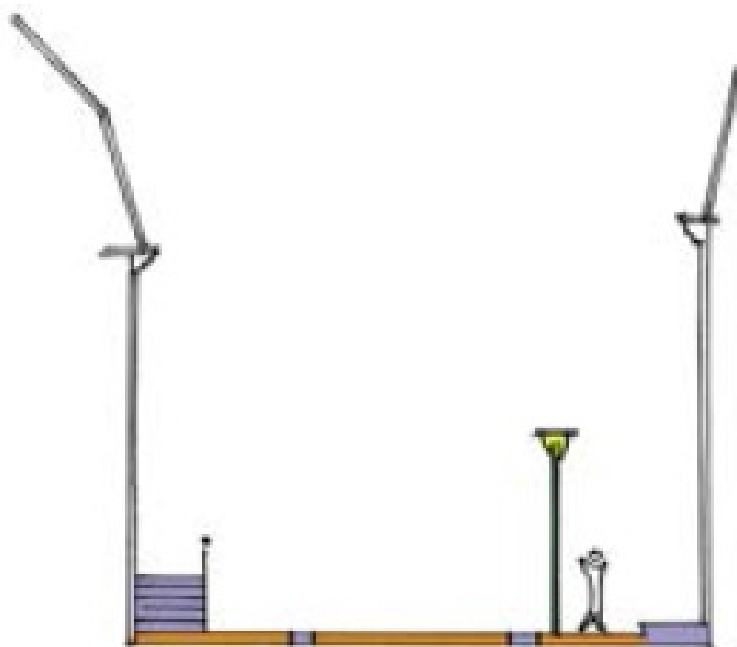
principeprofiel Gentsestraat

Streefbeeld Steenstraat

In het streefbeeld voor de Steenstraat ontstaat een sterke verwantschap met de inrichtingsprincipes van de Bierkaaistraat en de Gentsestraat. Omwille van een sterker en aantrekkelijk verblijfskarakter verdwijnen de aanwezige parkeerplaatsen uit het straatbeeld. Dit creëert ruimte voor de voetgangers en uitstalmogelijkheden voor de in de straat gevestigde bedrijven. Om dezelfde reden als in de Gentsestraat zullen ook de anti-parkeerpaaltjes uit het straatbeeld verdwijnen. Ook de fietssuggestiestrook voor fietsers tegen de rijrichting van het autoverkeer in wordt opgeheven. Dergelijke ontwerpprincipes passen niet in de te hanteren verkeerskundige principes van dit gebied.

De inzet is om de straat een inrichting op één niveau te geven, met bijbehorende ontwerpuitgangspunten van de klassieke driedeling in het dwarsprofiel, het volgen van de lichte krommingen in de gevelwanden en het aanbrengen van voorzieningen voor afwatering aan weerszijden van de rijloper.

Een bijzondere ontwerppoging bij de Steenstraat is het integreren van de beeldbepalende natuurstenen stoepen en trappen in de loopzones langs de gevels. Kleine niveauverschillen tussen deze private stoepen en de vloer van de loopzones kunnen niet uitgesloten worden.



principeprofiel Steenstraat

Streefbeeld Overdamstraat

Na voltooiing van de vervolgfases van het Bierkaaigebied wordt de rest van de straat heringericht volgens de principes van de Bierkaaistraat. Naast de aanpassing van de inrichting op de nieuwe voor-gevellijn zal de vloer op één niveau worden ingericht.

De Overdamstraat is samen met de Oude Havensteeg een cruciale koppeling in het netwerk van routes met de Keldermanspoort en de wallen. En daarmee de meest directe verbinding tussen de ontmoetings-

ruimte en de vestingwerken. De herontwikkelingen en de herinrichting van de openbare ruimte moeten in een optimaal samenspel deze cruciale koppeling ondersteunen.

De overige straten, stegen, hofjes van de binnenstad

Verwantschap in stijl en sfeer door de hele binnenstad

Naast het hiervoor besproken stelsel van de centrale ontmoetingsruimten, krijgt de rest van de openbare ruimten binnen de wallen geen verder onderscheid in classificaties en bijbehorend inrichtingsniveau. Dit sluit aan bij het gebruik van de gebieden rondom de centrale ontmoetingsruimte: het wonen is in deze gebieden veruit de meest dominante functie en er is geen categoriserend verkeerskundig onderscheid (alles binnen de wallen is verblijfsgebied). Daarom worden alle straten, stegen, hoven en eventuele andere ruimtetypes als één stelsel gezien. De inrichting van deze openbare ruimten is uiteindelijk in stijl, materiaal- en kleurgebruik familie van elkaar. Verschillen in ontwerp en inrichting zijn alleen bepaald door de verschillen in het ruimtetype en de verschillen in het beoogde gebruik.

Naast de onderlinge verwantschap in stijl en sfeer, zijn deze straten, steegjes en hofjes ook verwant met de inrichting van de centrale ontmoetingsruimte. De hele inrichting van de binnenstad wordt daarmee familie van elkaar. Maar er is wel een verschil. In stijl en sfeer is de centrale ontmoetingsruimte de 'rijke tak' van de familie. De inrichting van de hier besproken overige ruimten is dus eenvoudiger en soberder. Er zijn zoals gezegd verschillen, maar ze horen allemaal bij de eenvoudige tak van de familie.

Die eenvoud komt onder meer tot uiting in een terughoudender gebruik van natuursteen en het ontbreken van specifieke deelontwerpen (met bijzondere materialen en ontwerpdetails) voor bijzondere plekken. Alles wordt met dezelfde range aan materialen ontworpen. Rood gebakken materialen vormen de hoofdbestanddelen van de verhardingen. Betonnen straatstenen en betontegels verdwijnen uit het stadsbeeld. Het uitgangspunt van eenvoud geldt ook voor de toe te passen inrichtingselementen. Zo geldt bijvoorbeeld voor de openbare verlichting dat alleen wordt voorzien in functionele verlichting.

Streefbeelden en ontwerpprincipes straten

Een klassiek straatprofiel

Voor alle straten wordt uitgegaan van een klassieke driedeling binnen het dwarsprofiel. Min of meer in het midden ligt een rijloper, die aan weerszijden is geflankeerd door een loopzone. Grijs natuurstenen banden markeren de overgangen tussen de drie zones. De afwatering van de straten wordt altijd opgelost in de overgangszones tussen rijloper en loopzones.

Voor zover gebruik en beschikbare ruimte dat toelaten, liggen de loopzones in principe iets verhoogd ten opzichte van de rijloper. Echter, in bijvoorbeeld een aantal smalle straten kan het wenselijk zijn flexibele uitwijkmogelijkheden te bieden voor verkeersdeelnemers. Daarom kunnen de loopzones aan één of aan beide zijden ook op het zelfde niveau liggen als de rijloper. Ook in deze gevallen markeren de grijze banden de overgang tussen de zones. De klassieke driedeling van het profiel blijft dus altijd beeldbepalend.

Omdat het hele gebied binnen de wallen verblijfsgebied is, met een maximale snelheid voor autoverkeer met 30 km/uur, kennen de rijlopers nergens een onderverdeling die een aparte strook voor fietsverkeer suggereert.

Alleen bij een enkele smalle (autovrije) steeg kan worden gekozen voor een inrichting op één niveau met een centrale afwatering en zonder een driedeling in het profiel.

Een vloeiende belijning

Een belangrijk ontwerpuitgangspunt voor herinrichtingsplannen is het creëren van rust in het straatbeeld. Het ontwerp van de vloer moet ingetogen zijn en niet te veel aandacht opeisen. Een vloeiende belijning en een rustige indeling van het lengteprofiel is hierbij cruciaal.

In de lengterichting van de straat volgt de driedeling het verloop van de gevelwanden. In veel van de licht gekromde straten van de binnenstad zal de rijloper dus een vloeiend licht gekromd verloop kennen. Knikken en asverspringingen worden vermeden.

Parkeerplaatsen zijn geïntegreerd in de loopzones. De belijning van de rijloper behoudt zo zijn continuïteit en de ervaring van het klassieke profiel is zo het sterkst. Waar mogelijk wordt geparkeerd aan één

zijde van het straatprofiel. Dit resulteert bovendien veelal in tenminste aan één zijde een comfortabele loopzone. Parkeervakken zijn door kleur en/of bestratingspatroon als zodanig herkenbaar. Eventueel worden p-tegels in het straatwerk opgenomen. Een witte omkadering van parkeerplaatsen door verf of witte straatstenen is niet gewenst. Het vertrekpunt bij de herinrichting van de binnenstad is dat alleen daar waar parkeervakken expliciet zijn aangeduid geparkeerd mag worden. Paaltjes om parkeren tegen te gaan komen in principe niet voor.

In smallere straten kan het soms volstaan om de openbare verlichting aan één zijde van het profiel te plaatsen. Bij voorkeur direct achter de grijze band. De lijn van lichtmasten ondersteunt op deze manier op een visueel krachtige manier de belijning van de vloer.

Eén kleur

De verhardingen van de rijloper en de loopzones bestaan uit één materiaalsoort (gebakken klinkers) in een rode kleurstelling. Alleen formaat en bestratingsverband kunnen verschillen. Ook deze ontwerpkeuze zorgt voor rust in het beeld van de vloer. Het zijn vooral de grijze banden die door hun kleurcontrast de indeling van de vloer bepalen. Alleen de parkeervakken (uitgevoerd als 'matjes') hebben een afwijkende kleur; gedacht wordt aan een (afgevlakte) natuursteen. De kleur mag echter niet te veel in contrast staan met het rood van de rest van de vloer.

Beïnvloeding van de rijnsnelheid

Steeds wordt de breedte van de rijloper afgestemd op de verkeerscirculatie (één- of twee-richtingsverkeer), waarbij de rijloper zo smal mogelijk wordt gemaakt. Dit verhoogt het karakter van het verblijfsgebied en heeft een gunstige invloed op de rijnsnelheid van autoverkeer. De continuïteit van de grijze banden, met het geïntegreerd parkeren binnen de randzones, ondersteunt consequent het karakter als verblijfsgebied waar de rijdende en geparkeerde auto te gast is. Drempels en asverspringingen in straatracés worden vermeden. Uitritconstructies of verhoogde kruisingsplateaus worden alleen toegepast op logische plaatsen, waar een verhoging sowieso nodig is, en zorgen daar voor attentiewaarde en snelheidsremming. Plaatsing van openbare verlichting direct achter de opsluitbanden van de rijloper ondersteunt de visuele versmalling van straatprofielen.

Streefbeeld woonhofjes/binnenterreinen

In het noordwestelijke en oostelijke deel van de binnenstad komen veel kleine plein- of hofachtige ruimtetypen voor. Voor het noordwestelijke stadsdeel zijn dit soms woonhoven en soms binnenterreinen. Bepalend voor de inrichting van deze wat oudere gebieden met veel sociale woningbouw is de noodzaak om een groot deel van de beschikbare ruimte te reserveren voor het parkeren van auto's. Ook de oostelijke rand van de stad kent plaatselijk een structuur van woonhoven. Bij de huidige inrichting zijn deze plekken opgevat als woonstraatjes van buitenwijkjes, met een standaard vormgeving en indeling van trottoirzones, rijweg, parkeerplaatsen en met in overhoekjes wat ruimte voor groen. Het gevolg is dat, nog afgezien van de architectuur van de bebouwing, deze ruimten geen binnenstedelijke sfeer ademen.

Bij toekomstige herinrichting van deze gebieden zal door de eenheid in materiaalgebruik, kleurstelling en inrichtingselementen als openbare verlichting de stijl en sfeer van de binnenstad voelbaar moeten worden. Met name voor de oostelijke hoven zal ook een andere ontwerpbenadering gekozen moeten worden. De ruimten moet meer gezien worden als een erf of hof, waarbij er ook plaats moet zijn voor robuuste groenelementen.

Streefbeeld openbaar groen

Door de vestingwerken kent de binnenstad een robuuste en monumentale groene inbedding. De Hulster binnenstad is vanuit dat perspectief een hele groene stad. Net als bij andere historische binnensteden is door de compacte opzet van bebouwing en de openbare ruimten binnen de wallen eigenlijk geen ruimte voor een robuuste groenstructuur. Het gebied binnen de wallen heeft een stenig karakter. Dat gegeven is ook een onderdeel van de identiteit van de historische stad. Tegelijkertijd mag de aanwezigheid van groene wallen op elke hoek van de stad voelbaar zijn.

Bij het opstellen van herinrichtingsplannen voor de straten in de binnenstad zal het vergroenen van deze ruimten geen ontwerpbeis zijn. De aanleg van kleine snippers groen voegt niets toe aan de kwaliteit van het beeld, is kwetsbaar en ook onderhoudsintensief. In veel gevallen zal ook de ruimte ontbreken. Wel kan nagegaan worden of op plekken waar voldoende ruimte is (bovengronds en ondergronds) de aanplant van solitaire bomen tot de mogelijkheden behoort. Een volwassen boom kan aan een stenige stedelijke ruimte een bijzondere kwaliteit toevoegen.

Voor de woonhoven is hiervoor al opgemerkt dat bij herinrichtingen een andere ontwerpbenadering gekozen moet worden die ook ruimte biedt voor het toevoegen van een nieuwe kwaliteit door de aanleg van robuust en stedelijk groen.

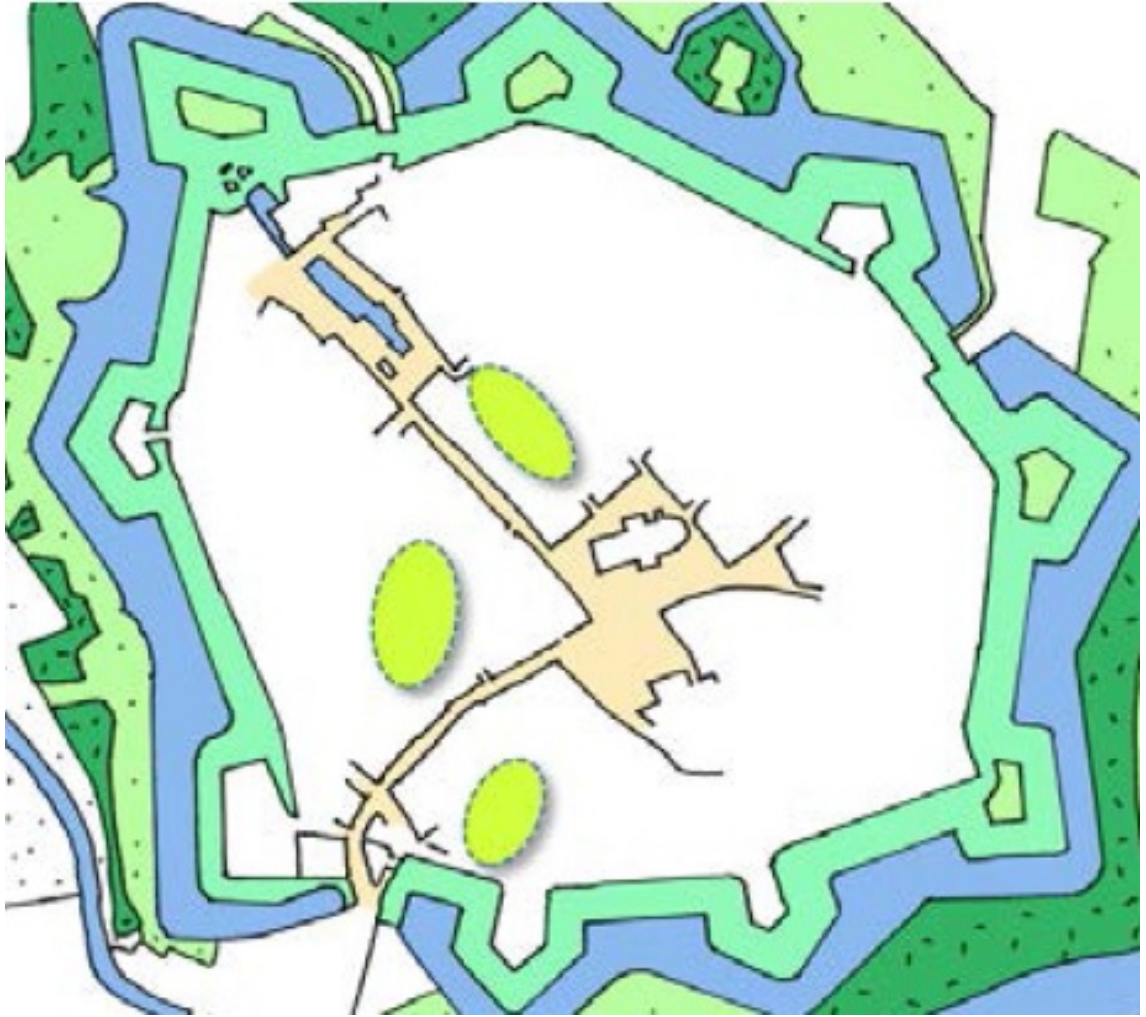
Ook zijn er in de binnenstad kansen om op een bijzondere manier het straatbeeld met groen te verlevendigen. Dit kan door de aanleg van zogenaamde geveltuintjes.

De verborgen tuinen van de vesting stad

In het centrale gedeelte van de vesting liggen, vlak achter de straten in de centrale ontmoetingsruimte, een paar private tuincomplexen. In deze verscholen, besloten groene gebieden schuilt nog een potentie die te vergelijken is met de attractiewaarde van de (begijn)hofjes zoals we die bijvoorbeeld kennen uit Amsterdam, Leiden, Leuven, Brugge etc. Het zijn (semi)private groene oases van rust in de drukke oude steden en in sommige gevallen beperkt toegankelijk.

Door deze Hulster tuinen in bijvoorbeeld de periode van mei t/m oktober enkele uren per dag open te stellen, kan voor de bezoeker een verrassing en extra waarde aan het 'dwalen door de stad' worden toegevoegd. Gedurende de openstelling kunnen de tuinen ook deel uitmaken van de stadswandelroutes (al dan niet onder begeleiding). De groene sfeer van de besloten tuinen staat in een mooi contrast met stedelijke dynamiek van de centrale ontmoetingsruimten en landschappelijke groene sfeer van de wallen.

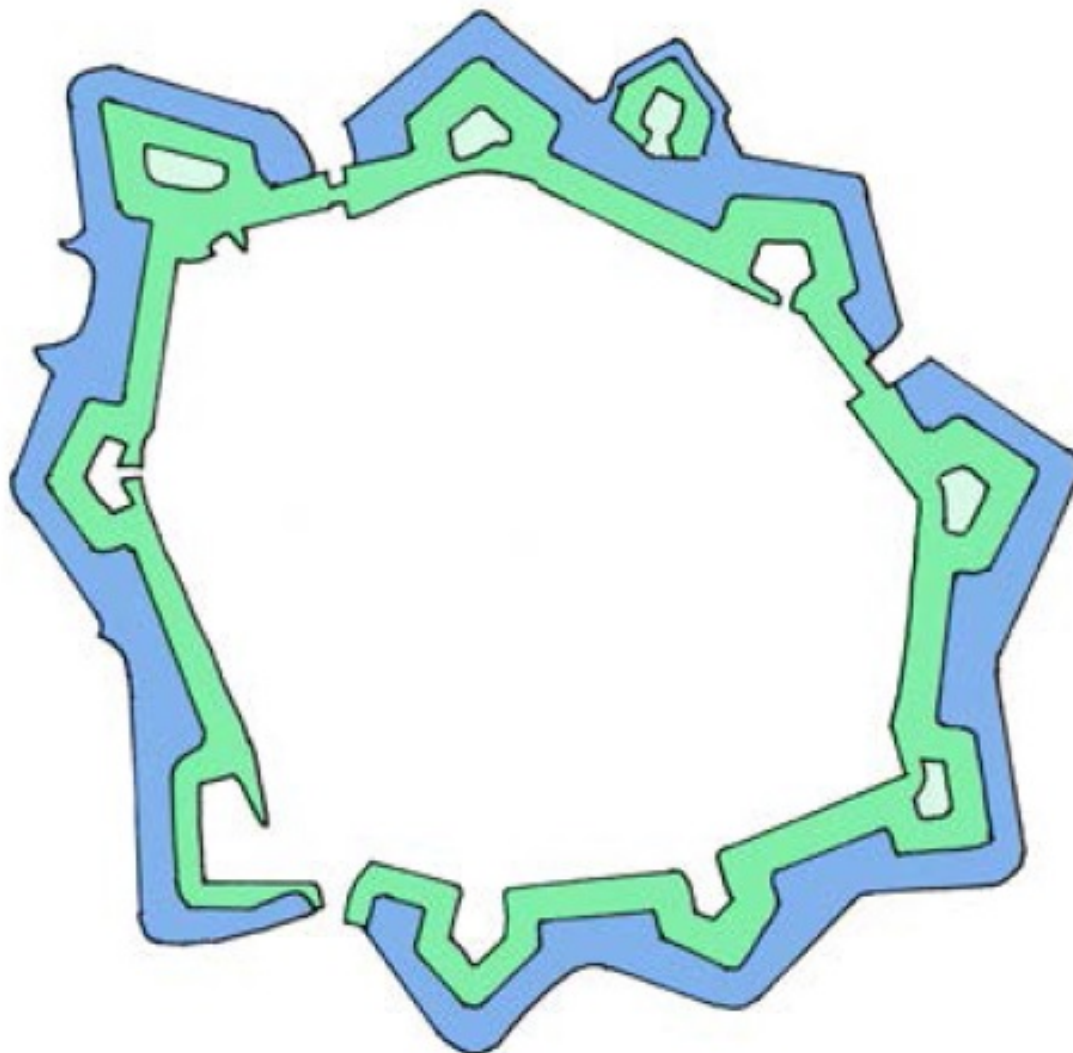
Behalve de betrokkenheid van en het noodzakelijke overleg met de eigenaren over de aard en omvang van de toegankelijkheid, kan met hen ook worden nagegaan of er mogelijkheden zijn voor het houden van kleinschalige culturele evenementen. Denk bijvoorbeeld aan tijdelijke buitenexposities en 'tuinkamerconcerten'.



De vestingwallen

Rentmeesterschap vanzelfsprekend

De vestingwallen vormen een markant onderdeel van het historische basiskapitaal van Hulst. De wallen met de bastions zijn beeldbepalend voor de stad en vormen een attractie op zich zelf. Dat laatste geldt niet alleen voor de bezoekers van Hulst maar ook voor de bewoners van de stad. Voor de bewoners van de vesting bieden de wallen plus een aantal bastions het 'groen-om-de-hoek'. Geschikt voor een recreatief of sportief ommetje, maar ook als speelplek voor kinderen. Voor de gasten zijn de wallen een wezenlijk onderdeel van de beleefbare historie en het 'merk' Hulst. Een wandeling over (een deel van) de wallen is voor de toeristische bezoeker één van de componenten van het (meerdaagse) stadsbezoek. Een goed rentmeesterschap over dit basiskapitaal is in deze visie daarmee één van de meest vanzelfsprekende taken voor de stad.



Wallen en bastions als drager

De wallen en bastions als onderdeel van het recreatief routenetwerk

De vestingwallen bieden volop wandelmogelijkheden, zowel bovenlangs als aan de buitenzijde via de onderwal. Beide routes bieden ieder een unieke ervaring:

- Het voortdurend panoramisch uitzicht en overzicht over de stad en haar vesten vanaf de route bovenop de wallen. De passage van de bastions (bolwerken) en de poorten zijn steeds bijzondere momenten.
- De beleving van een meer geïsoleerde wandeling van 'poort tot poort' via de berm van de hoofdwal, met steeds de majestueuze groene taluds aan de ene zijde en een opeenvolgende reeks wisselende uitzichten over het water van de Vest.

Voor deze twee wallenroutes is het belangrijk dat ze goed aansluiten op het weefsel van de stad. De wallenroutes en de openbare ruimten van de stad vormen samen één routenetwerk. Dwalen door de stad moet moeiteloos gecombineerd kunnen worden met het dwalen over (delen van) de vestingwallen. Daarvoor kan gebruik gemaakt worden van een scala aan bestaande koppelingen tussen de stad en haar wallen.

Er zijn twee belangrijke ruimtelijke kansen om de koppelingen tussen stad en wallen te verbeteren:

- Op de kruisingen van de route over de berm van de hoofdwal met de Tivoliweg, Zoutestraat en Stationsweg zijn de toegangen en de continuïteit van de route matig van kwaliteit. Samen met de herinrichting van de invalsroutes naar de stad moeten deze routeknooppunten bij de poorten een betere uitstraling krijgen.
- Het hele knooppunt van het Brederodebolwerk, Keldermanspoort, Oude Havensteeg met de kop van het Bierkaagebied moet vervolmaakt worden. Hier raakt de centrale ontmoetingsruimte, nog meer dan bij de Gentse poort, direct aan de wallen.

De vestingwallen van Hulst zijn versterkt met negen bastions (in de plaatsaanduidingen consequent bolwerken genoemd). De bastions zijn vanuit hun aard uitsluitend toegankelijk vanuit de stad en zijn daarmee een onderdeel van de stedelijke openbare ruimte. Het karakter en het gebruik van deze negen bastions verschilt.

Streefbeeld parkeerbastions

Vijf van de bastions kennen een gebruik als parkeerterrein. Zowel bewoners als bezoekers van de stad maken gebruik van deze terreinen. In deze visie blijft dat gebruik gehandhaafd. De kwaliteit van de inrichting en de staat van onderhoud van deze terreinen hoort van een hoog niveau te zijn. Niet alleen omdat ze een integraal onderdeel zijn van het historisch decor en basiskapitaal van Hulst en de bijbehorende monumentale status van het Beschermd Stadsgezicht. Minstens zo belangrijk is dat het parkeren op deze markante bolwerken voor zowel bewoners als bezoekers deel uitmaakt van de totale beleving van Hulst Vestingstad. Juist voor de gasten zijn deze terreinen een 'onthaalruimte'. Hier wisselt de bezoeker van rol: de automobilist wordt voetganger.

In die laatste rol vormen de parkeerterreinen de eerste kennismaking met de stad. Een gastvrij onthaal vraagt om een plezierige, aangename fysieke omgeving. Hoe hoger de kwaliteit van deze omgeving (een bij het DNA van de stad passende inrichting die schoon, heel en veilig is), des te hoger ook de acceptatiegraad dat voor het parkeren van de auto betaald moet worden.

Het moment van parkeren maakt deel uit van de beleefbare historie. Om die beleving maximaal tot uiting te laten komen is het belangrijk dat de markante vorm en ruimtelijke omsluiting van deze terreinen goed waarneembaar is. Daarom moeten de binnentaluds van de bastions er verzorgd uitzien. Dit geldt zeker ook voor de overgang van de teen van het talud naar de verharde vloer. Dit stelt eisen aan de detaillering van de rand van de vloer en het maaibeheer van de betreffende taluds.

De vijf parkeerterreinen zijn in hun gebruik familie van elkaar en kennen daarom een uniform inrichtingsprincipe. De vloer bestaat steeds uit een combinatie van natuursteenkeien (voor de aanduiding van de parkeervakken) en rode gebakken (hergebruikte) klinkers voor de overige verhardingsvlakken. Ook inrichtingselementen zoals openbare verlichting, betaalautomaten, afvalbakken en eventuele andere elementen zijn overal gelijk. De huidige inrichting van het Solmsbolwerk geldt als plaatselijke referentie voor de minimaal te bereiken ruimtelijke kwaliteit. Los van het parkeerregime en de bijbehorende regulering, wordt zeer terughoudend omgesprongen met het plaatsen van verkeersborden en parkeerautomaten.

Streefbeeld autovrije bastions

De andere vier bastions hebben als gemeenschappelijk kenmerk dat ze autovrij zijn. Het zijn groene ruimten met een ontspannen karakter. In deze visie blijft dat ook zo. Aan de oostzijde hebben de vlakke ruimten tussen de taluds van het Doelenbolwerk en het Oude Molenbolwerk een betekenis als speelplek. De inrichting met een aantal standaard speeltoestellen is bescheiden en terughoudend.

Het groene karakter overheerst op beide plekken. Dat is een kwaliteit die behouden moet blijven, ook als een herinrichting gewenst is vanwege bijvoorbeeld vervanging van speeltoestellen.

Het Molenbolwerk aan de noordzijde van de vesting valt op door het open karakter. Hier is alleen lage beplanting aanwezig. Dit uiteraard vanwege de zichtbaarheid en windvang van de stadsmolen. Voor het Brederodebolwerk geldt, zoals hiervoor al aangehaald, samen met de Keldermanspoort een potentie voor een programmering met kleinschalige culturele evenementen in de open lucht. Voor het bolwerk zelf mag dit niet resulteren in (grote) ontwerpingrepen die het robuuste groene karakter van de plek aantasten.

Het vestinglandschap buiten de wallen

Belevingswaarde vergroten

De vesting bestaat uit meer dan alleen de wallen en de bastions. Ook het water en de aanliggende groenzones horen bij het vestinglandschap. De grote groene ruimten rondom de historische stad bieden fraaie uitzichten op de stad en haar wallen. De beleving van dit landschap door inrichting en gebruiksmogelijkheden biedt verschillende kansen om de identiteit van Hulst Vestingstad verder uit te bouwen. Zowel ruimtelijk, als in de programmering van het aanbod in activiteiten en functies.

Aan de *noordwestzijde* van de vesting liggen er kansen om het historische basiskapitaal van de vestingwerken in ere te herstellen. Een reconstructie van (een) verdwenen ravelijn(en) zal de beleving en identiteit van Hulst Vestingstad versterken. Door de hernieuwde ravelijnen vervolgens 'op te laden' met de juiste programma's moet een economische impuls ontstaan voor het Bierkaaigebied. De inzet is om het huidige excentrisch gelegen zwaartepunt in de centrale ontmoetingsruimte om te buigen naar een beter gespreide dynamiek. Dit is niet alleen van belang voor een gezond ontwikkelperspectief van het Bierkaaigebied, maar het verhoogt ook de totale aantrekkelijkheid van Hulst Vestingstad.

Aan de *noordzijde* van de vesting tussen de Glacisweg en de Binnenvest zijn in deze visie geen ontwikkelingen voorzien. Het is een ruimtelijke geleiding met een verzorgd parkachtig karakter tussen de noordelijke woonbuurten van de stad en de vesting. Het bestaande ravelijn komt eveneens voor reconstructie in aanmerking. Daardoor komen betekenis en vorm van het ravelijn als onderdeel van het aan de noordwestelijke zijde na te streven historisch verantwoorde vestingbeeld beter voor het voetlicht.

De *oost- en zuidzijde* hebben de potentie om een recreatieve flank te worden die de schakel vormt tussen de vestingstad en de Staats-Spaanse linies in de omgeving. De combinatie van groen en blauw biedt mogelijkheden voor toeristisch-recreatieve programma's (zoals wandelen en kanovaren) die verbonden zijn met cultuurhistorie en landschap. De voormalige forten Moerschans, de Rape en Zandberg zijn interessante ruimtelijke momenten die een aanknopingspunt vormen om de beleving van de historie van stad en streek onder de aandacht te brengen.

De *westzijde* van de vesting is een open schootsveld, waarbij contact gemaakt wordt met de belangrijkste infrastructurele drager, de N290. De begroeiing in dit open schootsveld behoort laag te blijven.

Recreatief gebruik van het water

De zuid- en oostzijde bieden ruimte voor recreatie, waarbij het deel nabij de Stationsweg als evenemententerrein het meest intensieve gebruik kent. Voor de stad is het belangrijk dat deze voorziening blijft bestaan. Dit stelt eisen aan de inrichting (neutraal, vlak en open). Maar ook aan de bereikbaarheid met grotere voertuigen en de mogelijkheid om op piekmomenten grote stromen voetgangers van en naar het terrein te verwerken. In beide gevallen via toegangen op de Stationsweg. Het basisprincipe van de huidige inrichting blijft daarom bestaan.

Het oostelijke en noordelijke deel van de strook land tussen de Binnenvest en Buitenvest leent zich uitstekend voor recreatie, zoals wandelen, sport en spel. Dit gebruik vereist dan wel een toegankelijkheid van deze strook. Met een trekpunt over de Binnenvest en een permanente toegang vanaf de Stationsweg nabij het pand met huisnummer 1 is zowel de koppeling met het routenetwerk van de vesting als de mogelijkheid van het maken van een rondje mogelijk. In dit wensbeeld horen ook mogelijkheden om te varen, bijvoorbeeld met kano's. Voor de bebouwing aan het oostelijke deel van de Stationsweg ontstaan er kansen om ook de achterzijde van de percelen op het publiek te richten. Bijvoorbeeld voor horecaondernemingen met een tuinterras of voor de ontwikkeling van een verhuurpunt van kano's.

Het (verder) toegankelijk maken van het gebied, het kunnen maken van 'recreatieve ommetjes', een goede koppeling met de recreatieve routenetwerken in en rond de stad, plus de inrichting van aangename en interessante 'pauzeplekken' met lichte ingrepen en voorzieningen geven een eerste indicatie van de basale ruimtelijke voorwaarden.



Verknopen routenetwerken

Aan de noordzijde van de stad ontstaan kansen om de wandelpaden van het 'Glacispark' op een fraaie manier te verknopen met de routes van de wallen en de stad als de tuin van De Cock een op de historische geënte herontwikkeling krijgen als ravelijn (zie ook volgende pagina).

Een vergelijkbare kans ontstaat aan de westzijde als in het wallenpark een oud ravelijn in ere hersteld wordt. Een nieuw knooppunt, samen met het hersteld en opgewaardeerd 'vestinglandschap', tussen wandelroutes buiten en binnen de stad creëert ook potenties voor meer toeristische dynamiek in het

Bierkaaigebied.

Dergelijke ruimtelijke kansen zijn er ook aan de zuidoostzijde van de vesting. In overleg met de eigenaar van de gronden van de strook land tussen de Binnenvest en Buitenvest kan nagegaan worden of hier een extra recreatief ommetje aan het netwerk van routes toegevoegd kan worden.

Het verder uitbouwen en verknopen van de wandelroutenetwerken is een wezenlijk onderdeel van de verdere versterking van de identiteit van Hulst als vestingstad.



Mogelijke vaarroute

Door na te gaan of in de zuidoostflank van de vestingstad een vaarroute (voor kano's, waterfiets of lichte roeibootjes) haalbaar is, kan een familieattractie aan het toeristisch-recreatieve

aanbod worden toegevoegd en kan de beleving van de historie verder worden versterkt. De op tekening gesuggereerde route kent een kleine en een grotere 'lus'. Beide lussen vereisen kleine investeringen in de ruimtelijke infrastructuur zoals aanlegsteigers, oversteekmogelijkheden ('kluunplaatsen') of bevaarbare koppelingen tussen waterpartijen.

H erstel van ravelijn (en)

Aan de Tivoliweg tussen huisnummer 12 en de Dubbele poort kan het vroeger aanwezige ravelijn worden hersteld. De gronden zijn in eigendom bij de gemeente. Ook het water dat aan de noordwest- en noordoostzijde van dit ravelijn aanwezig was, kan dan worden teruggebracht. Op de kaart van 1832 zijn de contouren van dit ravelijn en het water nog herkenbaar.

Dit nieuwe ravelijn wordt als mogelijk parkeerterrein meegenomen in de zoektocht naar een nieuwe noordwestelijke locatie voor het parkeren buiten de wallen. Net als in vroegere tijden passeren bezoekers eerst het (destijds door militairen gecontroleerde) ravelijn, voordat de feitelijke toegang tot de stad via de Dubbele poort mogelijk is. Het vroegere 'haltemoment' van controle maakt plaats voor een 'onthaal' op een fraaie parking. Door de herinrichting van de Tivoliweg (zie aldaar) brengt een aangename korte wandeling de bezoekers naar de stadentree van de Dubbele poort.

De wallen van het ravelijn zijn lager dan de taluds van de bewalde bastions, maar net voldoende hoog om de geparkeerde auto's uit het zicht te plaatsen. In verband met het zicht op de Stadsmolen zijn de wallen bij voorkeur niet beplant met bomen. De rest van de gemeentelijke gronden buiten het ravelijn wordt nadrukkelijker bij de inrichting van de parkzone van de Glacisweg betrokken.

Het totale ruimtelijk beeld wordt in dit segment van de vest opener door de niet beplante taluds van het ravelijn en het omvormen van het overige groen. Door deze ingrepen zal de beleving van het naderen van de vestingstad via de Tivoliweg sterk aan kracht toenemen. Vanaf de Glacisweg wordt zelfs de Dubbele poort deels zichtbaar.

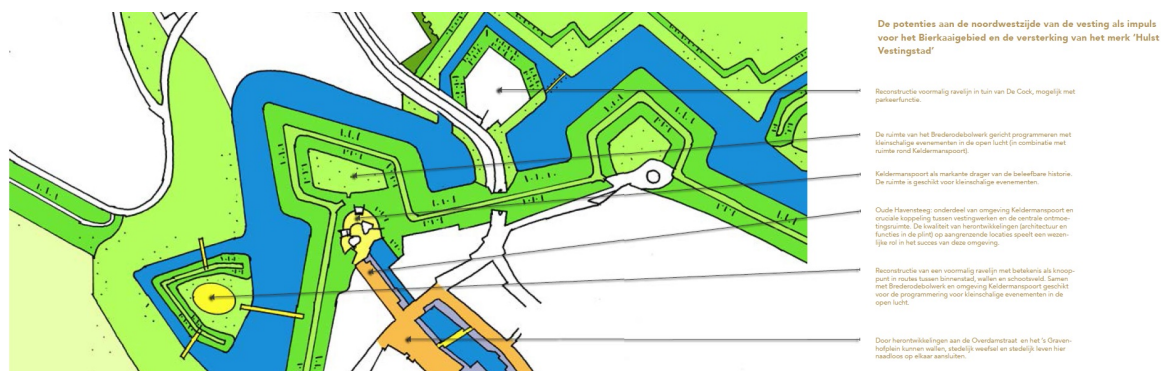
Een eventueel parkeerterrein op het nieuwe ravelijn heeft een capaciteit van circa 70 plaatsen. Deze capaciteit dient enerzijds als vervanging van parkeerplaatsen die opgeheven worden binnen de vesting, maar ook als uitbreiding van het aantal langparkeerplaatsen voor bezoekers. De inrichting van het terrein is verwant met de inrichting van de parkeerterreinen op de vijf bolwerken.

In het parkgedeelte tussen het Nassaubolwerk en het Brederodebolwerk is aan de waterkant nog een aanzet herkenbaar van een voormalig ravelijn. Herstel van dit ravelijn versterkt de identiteit van Hulst als vestingstad, en kan ook bijdragen aan het genereren van een (toeristisch economische) impuls aan het noordwestelijk deel van de binnenstad. Voorwaarde daarbij is wel dat er koppelingen ontstaan in het recreatieve netwerk van routes tussen het noordelijke deel van het wallenpark met bruggen over de Binnenvest via dit ravelijn naar de binnenstad. Natuurlijk is het ravelijn op zichzelf al een attractie, maar een tweede voorwaarde is dat er een economische drager is voor het gebruik van het ravelijn, gecombineerd met een logische route naar een bronpunt van parkeren.

Net als bij het volledig te reconstrueren ravelijn aan de Tivoliweg, zijn ook bij de Graauwse poort en de Gentse poort delen van de daar vroeger aanwezige ravelijnen nog zichtbaar. Ook hier is herstel denkbaar. Te denken valt aan stukken van de omwalling en de bijbehorende grachten.



Illustratie van het noordwestelijke vestinglandschap met het herstel van twee ravelijnen



De potenties aan de noordwestzijde van de vesting als impuls voor het Bierkaaigebied en de versterking van het merk 'Hulst Vestingstad'

Reconstructie voormalig ravelijn in tuin van De Cock, mogelijk met parkeerfunctie.

De ruimte van het Brederodebolwerk gericht programmeren met kleinschalige evenementen in de open lucht (in combinatie met ruimte rond Keldermanspoort).

Keldermanspoort als markante drager van de beleefbare historie. De ruimte is geschikt voor kleinschalige evenementen.

Oude Havensteeg vormt een cruciale koppeling tussen de vestingwerken en de centrale ontmoetingsruimte.

De kwaliteit van herontwikkelingen (architectuur en functies in de plint) op aangrenzende locaties speelt een wezenlijke rol in het succes van deze omgeving.

Reconstructie van een voormalig ravelijn met betekenis als knooppunt in routes tussen binnenstad, wallen en schootsveld.

Door herontwikkelingen aan de Overdamstraat en het 's Gravenhofplein kunnen wallen, stedelijk weefsel en stedelijk leven hier naadloos op elkaar aansluiten.

De drie invalswegen

Voor de drie invalswegen moet de beleving van de benadering van de vestingstad worden versterkt. Momenteel ligt hier bij de inrichting, net als in de binnenstad, te veel de nadruk op de rijdende en geparkeerde auto. Er moet een omslag in het ruimtelijk beeld plaatsvinden van functioneel ingerichte wegen naar 'oprijlanen' van de vestingstad. De sfeer en inrichting van deze routes moet op een eigentijdse manier onderdeel worden van de beleefbare historie van Hulst Vestingstad. Met name de kruisingen met de 'rondweg' vergen aandacht. Op dat punt moet elke gast/bezoeker het gevoel krijgen dat de bestemming is bereikt. Een afslaan beweging naar een andere sfeer leidt tot rust in de kop.

Streefbeeld Zoutestraat

Het tracé van de weg tussen de Graauwse poort en de geplande rotonde ter hoogte van de Glacisweg / Koolstraat wordt heringericht. De belangrijkste ingreep is het versmallen van de rijbaan, waardoor er bredere trottoirzones gerealiseerd kunnen worden. De drie parkeerplaatsen direct nabij de Graauwse poort komen te vervallen, waardoor de beleving van de Binnenvest niet langer wordt verstoord door geparkeerde auto's. De langsparkeerplaatsen ter hoogte van de bestaande woningen met huisnummers 12 t/m 24 blijven bestaan, maar worden geïntegreerd in de verhoogde trottoirzone.

Het inrichtingsbeeld is sterk verwant aan dat van de Tivoliweg. Dit geldt voor zowel de indeling van de vloer, het materiaalgebruik, de kleurstelling en de inrichtingselementen zoals lichtmasten. De bestaande rode klinkers van de rijweg komen desgewenst in aanmerking voor hergebruik. Bij het herstraten wordt dan uiteraard wel gekozen voor één type bestratingsverband, waardoor de verwantschap tussen de toeleidende wegen toeneemt.

Het ruimtelijk moment van de kruising van de wandelroute langs de onderkant van de wallen met de invalsweg kan duidelijker en aantrekkelijker vorm gegeven worden. De ontwerpprincipes voor deze situaties zijn bij beide poorten aan elkaar verwant.

Streefbeeld Tivoliweg

Het tracé van de weg tussen de Dubbele poort en de kruising met de Glacisweg / Hulster Nieuwlandweg wordt volledig heringericht. Het karakter van een op autoverkeer gerichte weg maakt plaats voor de ervaring van een toeleidende route naar de oude vestingstad. Naast de beoogde herinrichting zal de reconstructie van de 'tuin van de Cock' naar een ravelijn een belangrijke bijdrage leveren aan het overkoepelende motto van beleefbare historie.

De belangrijkste correctie bij de herinrichting is het versmallen van de brede rijbaan. Dit levert ruimte op voor een verbreding van met name het noordoostelijke trottoir.

De brede trottoirs liggen hoger dan de rijbaan. Brede rechte opsluitbanden vormen de overgang tussen de twee wandelzones en de rijloper. Het lengteprofiel kent, net als nu, een vloeiend verloop zonder asverspringingen. Het asfalt en de betonplaten van de rijbaan worden vervangen door gebakken rode klinkers van het type zoals ze nu al in de directe omgeving van de Dubbele poort liggen. De verharding van de wandelzones bestaat eveneens uit gebakken klinkers.

Nieuwe lagere lichtmasten staan in de trottoirs vlak achter de opsluitband. Deze positie en de kortere onderlinge afstanden zorgen voor een visuele versmalling van het profiel. De masten en armaturen zijn 'familie' van de openbare verlichting binnen de wallen. In het streefbeeld passen geen anti-parkeerpaaltjes meer. Aan de buitenkant van het dwarsprofiel blijven de aanwezige hagen gehandhaafd. Door regelmatig onderhoud blijven de hagen op de huidige hoogte, zodat het zicht op de Binnenvest mogelijk blijft. De bomenrij langs de Tivoliweg, die tot en met de laatste bebouwing voor de Dubbele poort staat, kan gehandhaafd blijven. Uitbreiding naar de Dubbele poort toe is niet aan de orde, omdat daarmee het open karakter van het vestinglandschap verloren gaat.

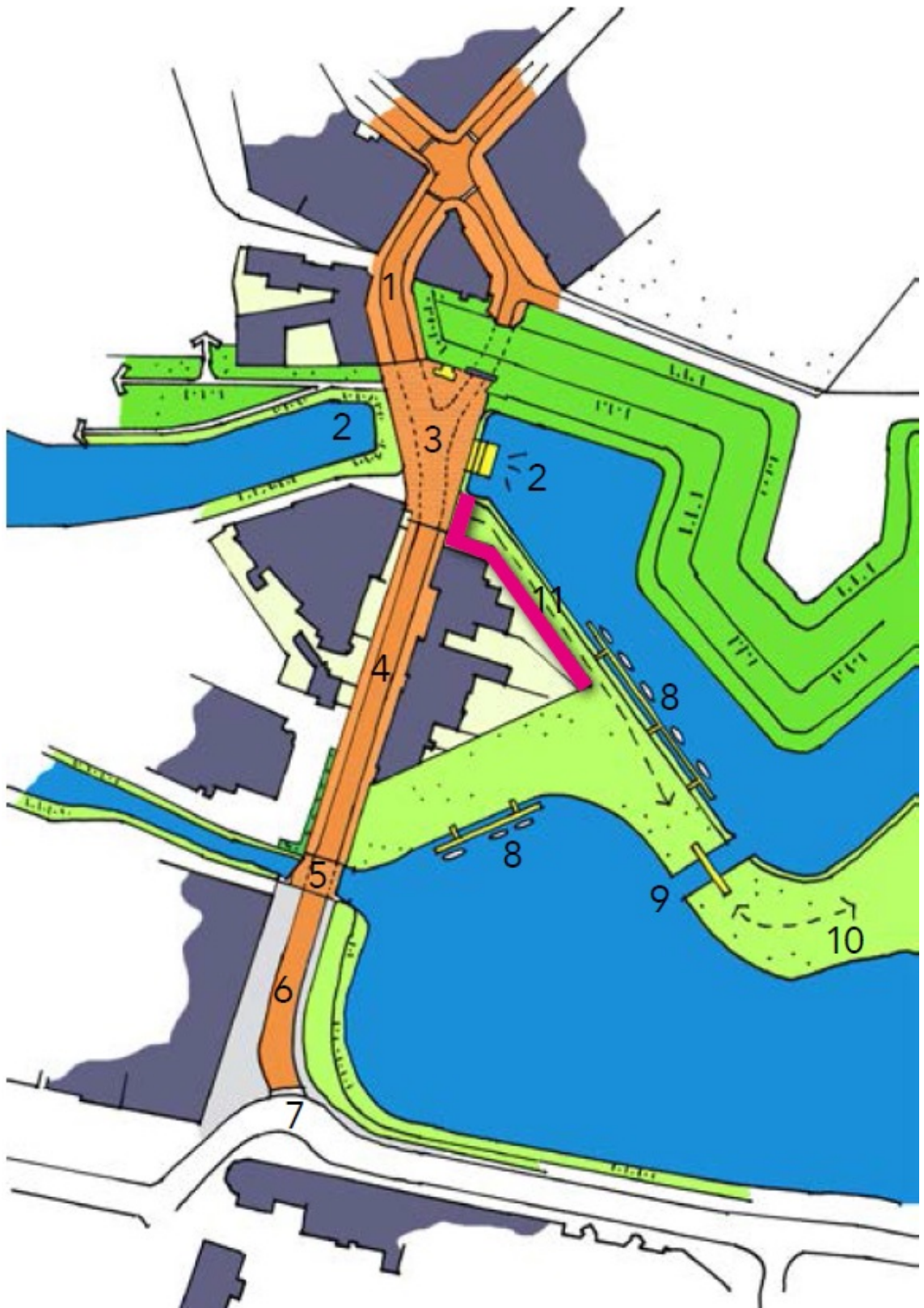
Een specifiek aandachtspunt in het herinrichtingsontwerp is het ontwerpdetail van toegangen en oversteek van de wandelroute langs de onderzijde van de wallen vlak buiten de poort. Versterking van dit bijzondere ruimtelijke moment is gewenst.

Streefbeeld Stationsweg

De Stationsweg heeft een heel ander karakter dan de Zoutestraat en de Tivoliweg. De weg heeft onder meer door bebouwing, bijbehorende functies en het druktebeeld al meer het karakter van een aanloopstraat. Toch is ook hier door een gedeeltelijke herinrichting een ruimtelijke kwaliteitsslag haalbaar, zonder dat het historische en huidige DNA als de belangrijkste toegang tot de stad ontkend wordt.

De ingrediënten voor een ontwerp van de herinrichting zijn:

- Minder nadruk leggen op de doorgaande route van en naar de vesting door een kruispuntreconstructie, waarbij de Stationsweg zonder fietssuggestiestroken aansluit op de hoofdroute Van der Maelstedeweg-Absdaalseweg.
- Het zoveel mogelijk versmallen van de rijbaan, uitgaande van een ontwerpsnelheid gebaseerd op 30 km/uur, ten gunste van een verbreding van de aanliggende verhoogde trottoirzones.
- Vanaf het knooppunt ter hoogte van de Gentse poort en de Binnenvest uitgaan van een *shared space* benadering. Loopzones en rijloper liggen vanaf hier op één niveau om de entree tot de vesting te markeren. De entree tot de stad kan verder versterkt worden door het water van de Binnenvest aan weerszijden iets verder door te trekken richting de weg. Dit zal de beleving van de entree tot de stad versterken.
- Het hele tracé van de rijbaan en de trottoirs uitvoeren in een bestrating van rode gebakken klinkers.
- Te handhaven parkeerplaatsen integreren in de verhoogde trottoirzones (geen parkeerhavens meer).
- Het weglaten van enkele parkeerplaatsen ter hoogte van de Buitenvest (westzijde weg), een parkeerplaats bij ter hoogte van de Oude Vaart (oostzijde weg) en drie parkeerplaatsen bij de Binnenvest. Dit alles om de beleving van het water te optimaliseren.
- Waar mogelijk consequenter doorzetten van hagen als buitenste begrenzing van het wegprofiel (weerszijden weg ter hoogte van de RABO-bank).
- Het vervangen van openbare verlichting door lagere masten en armaturen die familie zijn van de verlichting in de vestingstad, inclusief een consequente plaatsing van de masten in één lijn achter de opsluitbanden van de rijloper.



Streefbeeld en kansen voor herinrichting Stationsweg

1. Nieuwe inrichting centrale ontmoetingsruimte (op één niveau met klassieke driedeling)

2. Water van Binnenvest verder doortrekken naar Stationsweg voor een sterkere beleving en laten vervallen van de parkeerplaatsen ter plaatse
3. Herontwerp van het 'poortmoment' op basis van shared space principe, met goede koppelingen naar de wallenroutes.
4. Herinrichting waarbij rijloper en verhoogde trottoirs volledig uit gebakken rode klinkers bestaan. Grijs banden markeren de overgangen. Overleg met Rabobank over haag op voorste perceelgrens.
5. Versterken van de beleving van de passage van het water (transparantere brugleuningen, bijzondere verharding).
6. Gedeelte met rijloper in klinkers. Verhoogde trottoirs eventueel nog in tegels.
7. Onderzoek aanpassing knooppunt met doorgaande rijlijn in oostwest richting. Richting vesting is een afslaan beweging.
8. Verkenning mogelijkheden voor aanlegsteigers en verhuur van kano's, waterfietsen, roeiboortjes etc.
9. Voorziening voor kano's etc. Met lichte brug of trekpont. Bij evenementen vervangbaar door ponton.
10. Wandelroute over strip tussen Binnenvest en Buitenvest.
11. Terrassenbalkons

6. AGENDA

De urgentie noopt om parallel in twee sporen te werken aan het realiseren van de ambitie. Enerzijds moet de basis op orde gebracht worden, anderzijds moet de identiteit in de markt gezet worden. Dit vergt een projectmatige aanpak in een nauwe samenwerking tussen gemeente, OVHV en Wijkraad. Een financieringsstrategie maakt deel uit van die aanpak.

Tweesporen benadering

Basis op orde

De basis van de hardware kan niet in een keer op orde worden gebracht; de investeringen daarvoor zijn veel te groot. Prioriteit moet gegeven worden aan de plekken waar de gasten komen en willen zijn: de centrale ontmoetingsruimte van de stad en de drie invalswegen. De verantwoordelijkheid om de hardware op orde te krijgen ligt primair bij de gemeente. De uitdaging ligt er om de herinrichting van de centrale ontmoetingsruimte en de drie invalswegen binnen een tijdsbestek van circa vijf jaar te realiseren, maar dit is afhankelijk van de beschikbare financiële middelen.

Ook het op orde brengen van de basis van de software kan niet in een keer. Daar is de prioriteit: de leegstand van de plinten langs de ontmoetingsruimte terugdringen en zorgdragen voor overnachtingsmogelijkheden. Hier ligt de primaire verantwoordelijkheid bij ondernemers die kansen zien in Vestingstad Hulst en bereid zijn daarin te investeren.

En in de orgware gaat het er in de basis om het vertrouwen tussen de partners rustig te laten groeien. Samenwerking begint met elkaar te (blijven) informeren, maar wel vanuit eigen verantwoordelijkheid. De ideeën voor concrete uitwerkingen komen van onderop. Daarvoor is een laagdrempelig podium nodig om de ideeën te bespreken, zonder ingewikkelde en formele procedures. Het huidige gebruik waarbij de Wijkraad en de OVHV samen met de Stichting Bezoekersmanagement Hulst(SBH) en Hulst Cultureel de initiatieven in de vesting bespreken, biedt daarvoor een stevige basis.

Identiteit in de markt zetten

Zonder dat de basis op orde is, is het gevaarlijk een marketingmachine op gang te brengen die de identiteit van Hulst als merk in de markt zet. Parallel aan het op orde brengen van de basis is het wel zaak het merk Vestingstad Hulst scherper te krijgen. Hoe scherper het merk, hoe scherper gestuurd kan worden op de invulling van lege plekken en de herontwikkeling van betekenisvolle locaties. Daarmee biedt een parallel traject ook direct voordelen, omdat samenwerking leidt tot een gezamenlijk gedragen

beeld van nieuwe impulsen in de binnenstad. De herontwikkelingen van 's Gravenhofplein en omgeving, van de voormalige postkantoorlocatie en aan de Houtmarkt bijvoorbeeld. Of de reconstructie van delen van de vestingwerken. Of de programmering van de Keldermanspoort en Nieuwe Bierkaai.

Deelprojecten

Uit de visie volgen direct deelprojecten, die uitgewerkt moeten worden. Daarbij zullen koppelingen gelegd moeten worden met concrete herontwikkelingsplannen van particuliere investeerders, zoals rond het 's Gravenhofplein en aan de Houtmarkt (bioscoop). Herontwikkelingsplannen zullen moeten passen binnen het kader van deze visie. Over herontwikkelingsplannen met consequenties voor het functioneren van de vestingstad wordt actief informatie uitgewisseld tussen de partners, voordat er procedures worden ingezet of besluiten worden genomen.

In het onderstaande schema worden de deelprojecten benoemd, waarbij wordt aangegeven of het deelproject tot de basis behoort of niet en wordt elk deelproject voorzien van de trekker.

Fasering en financiering

Om de basis op orde te brengen, de eerste prioriteit, is een stevige investering nodig. Die investering zit in financiële middelen, vooral in de herinrichting van de centrale ontmoetingsruimte en de invalswegen. Daarvoor is voorafgaand een investering nodig in samenwerking en opbouwen van onderling vertrouwen. Deze gezamenlijk ondertekende visie is de eerste stap. Vertaling naar een benodigd budget is de tweede stap. Voor de herinrichting van de centrale ontmoetingsruimte, met name de omgeving Grote Markt en Basiliek, is een ontwerpstudie nodig die mede bepalend is voor het benodigde budget en voor het draagvlak. Om die reden wordt deze ontwerpstudie zo spoedig mogelijk in gang gezet. Andere kleinere ontwerpstudies worden in de tijd gezet, gekoppeld aan en voorafgaand aan de uitvoering. Een gezamenlijke subsidieaanvraag gekoppeld aan de reserveringen in de gemeentebegroting is de derde stap. Vanuit de ondernemersvereniging en de wijkraad wordt vooral menskracht gevraagd. Menskracht om economisch verantwoorde initiatieven tot stand te laten komen, waarbij de initiatieven gedragen worden door private investeringen. Menskracht om de bewoners van de binnenstad te betrekken bij het uitdragen van de gezamenlijke visie.

De fasering van het totale traject van herinrichtingen, naast de centrale ontmoetingsruimte en de invalswegen, kan na het vaststellen van deze visie worden uitgewerkt. Voor wat betreft de uitvoering zal nagegaan worden of er bijvoorbeeld slimme koppelingen te maken zijn met onderhoud en/of vervanging aan ondergrondse infrastructuur. Als straten toch opgebroken moeten worden is het verstandig dit te combineren met een herinrichting.

Verder is het denkbaar dat openbare ruimten direct gekoppeld aan de centrale ontmoetingsruimte een hogere prioriteit krijgen dan overige straten. Bovendien zal er een investeringsbegroting over meerdere jaren opgesteld en vastgesteld moeten worden. De spreiding in de tijd van die investeringen is daarmee een andere factor die de fasering van het totale traject zal bepalen.

DEELPROJECT	BASIS?	TREKKER
1. Ontwerp en herinrichting centrale ontmoetingsruimten	basis	Gemeente
2. Herinrichting straten, stegen en hofjes	identiteit	Gemeente
3. Gebruik verborgen tuinen	identiteit	WRHB i.s.m. SBH
4. Onderhouden vestingwallen en bastions	basis	Gemeente
5. Aanleg parkeerplaats ten noordwesten van de binnenstad	identiteit	Gemeente
6. Herinrichting invalswegen	basis	Gemeente
7. Uitwerken parkeersysteem	basis	Gemeente
8. Treffen van verkeersmaatregelen in de Frans van Waesberghestraat en de weg Schuttershof	basis	Gemeente
9. Instellen venstertijden voor bevoorrading	identiteit	Gemeente
10. Ontwikkelen overnachtingsmogelijkheden voor elke beurs (bed & breakfast, stadshotel, etc.)	basis	OVHV i.s.m. SBH
11. Ontwikkeling voorzieningen voor dagrecreatie (kanovaren, buitensport, etc.)	identiteit	OVHV i.s.m. SBH
12. Ontwikkeling voorzieningen voor avondvermaak	identiteit	OVHV i.s.m. SBH
13. Opzetten en uitdragen van uniforme citymarketing	identiteit	OVHV i.s.m. SBH
14. Uitdragen stadsgeschiedenis in de openbare ruimte	identiteit	OVHV i.s.m. SBH
15. Uitdragen identiteit op de digitale snelweg	identiteit	OVHV i.s.m. SBH
16. Ambassadeurschap bewoners van de binnenstad	basis	WRHB
17. Herverdeling verkeersstromen richting bezoeksdoelen vanaf rondwegstructuur	basis	OVHV i.s.m. SBH
18. Opstellen voorwaarden t.a.v. gebruik en aankleding van de openbare ruimte	identiteit	OVHV i.s.m. SBH
<p>WRHB: Wijkraad Hulst Binnenstad OVHV: Ondernemersvereniging Hulst Vestinstad SBH: Stichting Bezoekersmanagement Hulst</p>		

Dit besluit werd in de raadsvergadering van 17 december 2015 aangenomen.

De gemeenteraad van de gemeente Hulst,

De Griffier, De Raadsvoorzitter,