Gemeente Bergen op Zoom

RAADSVERGADERING
d.d. 27 FEB. 2014
Beslissing:
geplist
vastgesteld
Paraaf

RVB14-0002

Voorlegger Raadsvoorstel

Onderwerp	: Ontwikkelingsplan Havenkwartier		
Nummer voorstel	: RVB14-0002	Afdeling	: Stedelijke Ontwikkeling, Beleidsatelier Stad
Datum voorstel	: 11 februari 2014		
Contactpersoon	: Mevr. A.M.M. Vrijenhoek - de Vries		
Contactpersoon Email	: A.M.M.Vrijenhoek@bergenopzoom.nl		
Contactpersoon Telefoon	: (0164) 277657		
Programmanummer en naam	: 11. Ruimtelijke ontwikkeling		

Voorstel:
Kennis te nemen van het Ontwikkelingsplan Havenkwartier en de volgende specifieke onderdelen vast te stellen:

a) De doelstellingen zoals opgenomen in hoofdstuk 4 'Visie/Beleidskader':
   1 Het oude Havenkwartier moet een belangrijke schakel gaan vormen tussen de oude stadskern en het nieuwe havenkwartier 'Schelde Vesting'. Dit door middel van het opwaarderen van:
   Route Retranchement- Geertruidaplein- Westersingel,
   Route Wagenpleintje en route langs de Vissershaven- Watermolen: een meer informele recreatieve route, die een aantrekkelijke wandelroute moet worden tussen de Boulevard langs de Binnenschelde langs de Zeeland naar de oude binnenhaven en de oude stadskern.
   De Van Konijnenburgweg (oostelijke deel) als een van de entrees van de binnenstad.
   2 Het versterken van het nautische karakter:
   3 Het versterken van het monumentale, binnenstedelijke karakter:
   4 Het versterken van de diversiteit aan functies, waarbij ingespeeld wordt op de toeristisch recreatieve potenties van dit deel van de stad;
   5 Bijdragen aan een samenhangend toeristisch recreatief product 'Bergen op Zoom' op het vlak van (water-)recreatie en cultuurhistorie;
   6 De toeristische potenties benutten om de economische functies binnen het Havenkwartier te versterken.
b) Het planconcept voor de Watermolen/Vissershaven (hoofdstuk 6, paragraaf 'planconcept');
c) Het planconcept herontwikkeling Westersingel, dat een keuze inhoudt voor een straat met een binnenstedelijk profiel in combinatie met een plein voor de Gevangenpoort (hoofdstuk 9, paragraaf 3);
d) Beeldregieplan vm. gasfabriekterrein e.o. (bijlage 2);
e) Beeldregieplan nieuwbouw terrein brandweerkazerne Westersingel (bijlage 3);
f) Beeldregieplan herontwikkeling Westersingel 105-125/ Boutershemstraat 58-60 (bijlage 4).

Type voorstel:
☑ Kaderstellend
☒ Controlerend
☒ Rest

GRIFFIE
Bergen op Zoom

Gemeente Bergen op Zoom

RVB14-0002

Voorlegger Raadsvoorstel

Zijn in het voorstel één of meer van de volgende aspecten van toepassing?

	Ja	Nee
Zijn doelen en/of effecten beschreven	☑	☒
Financiële consequenties	☑	☒
Inspraakverordening van toepassing	☑	☒

Samenvatting:

Voor het opwaarderen van het Havenkwartier is het ontwerp-Ontwikkelingsplan Havenkwartier opgesteld
Het is een ruimtelijk beleidskader voor de korte en middellange termijn, waarbij op hoofdlijnen voorstellen worden gedaan voor een herontwikkeling van dit bijzondere deel van de oude binnenstad. Het plan zorgt voor een samenhang tussen de diverse (her-)ontwikkelingen die nu en in de toekomst in het Havenkwartier en de aangrenzende delen gaan plaatsvinden. Het eerste deel van de nota heeft betrekking op de visievorming voor het Havenkwartier en stedenbouwkundige inrichtingsvoorstellen voor diverse herontwikkelingsgebieden. Het tweede deel bevat voorstellen voor een kwalitatieve opwaardering van de Westersingel en omgeving.
Het oude Havenkwartier is een belangrijk scharnierpunt tussen de oude stadskern en de in ontwikkeling zijnde plannen ScheldeVesting, de Zeeland e.o. (met de detailhandel en leisure) en het recreatiegebied met de Binnenschelde en de nieuwe jachthaven.
Een van de directe aanleidingen vormt het herbestemmen van diverse vrij komende locaties in het Havenkwartier. Een tweede belangrijke aanleiding is de Westersingel, die een gevolg is van een verkeersdoorbraak, die in de jaren 70 heeft plaatsgevonden. Een groot knelpunt betreft de relatief hoge verkeersintensiteiten en het gebrek aan ruimtelijke kwaliteit van de weg. Bovendien is de weg langs de Gevangenpoort qua beeldvorming een grote dissonant voor onze mooie historische binnenstad.
In het nieuwe ontwerp Verkeersplan is een gewijzigde verkeersstructuur neergelegd voorde gemeente Bergen op Zoom, die hierin verder is uitgewerkt en nader geconcretiseerd voor de verkeersfunctie van de Westersingel. Uitgegaan wordt van een gesloten randwegenstructuur met ontsluitingswegen, die als' inprikkers' naar de woonwijken en het centrum leiden. De functie van de centrumring als verdeelring komt hierdoor te vervallen. De Westersingel verliest op korte termijn 'haar rol voor de auto-ontsluiting in de noord-zuidrichting binnen de toekomstige autostructuur. Het wordt in de wegencategorisering gewijzigd in een 'erftoegangsweg'.
Het voorstel voor de herontwikkeling van de Westersingel gaat dan ook uit van een 'erftoegangsweg' (30 km/u), waarbij een menging van verkeersfuncties plaatsvindt. Dit draagt mede bij aan het 'downgraden' van deze weg, waardoor de verblijfsfunctie flink wordt verbeterd. Tevens ontstaat de mogelijkheid om een deel van de Westersingel een 'shared space' achtige inrichting te geven, waarbij weggebruikers met elkaar contact moeten maken en daarmee een veiliger wegbeeld creëren. Deze functiewijziging die leidt tot een vermindering van de verkeersintensiteit, maakt het mogelijk de Westersingel om te vormen naar een stadsstraat, die qua profiel, verkeerskarakter en beeldvorming beter aansluit op het binnenstedelijke stratenpatroon.
De 'amputatie' van het oude Havenkwartier van de oude stadskern kan hiermee weer geheeld worden.

Communicatieparagraaf:

De tussenrapportages van de beide fasen zijn besproken met een begeleidingsgroep van leden van de gemeenteraad en een klankbordgroep van bewoners uit de diverse delen van het Havenkwartier en vertegenwoordigers van de diverse belangengroepen. De verslagen van deze bijeenkomsten zijn bijgevoegd.

GRIFFIE
Bergen op Zoom

Voorlegger Raadsvoorstel

Het ontwerp Ontwikkelingsplan heeft van 11 november tot 22 december 2013 gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Op 25 november 2013 heeft een informatie- en overlegbijeenkomst plaatsgevonden over het ontwerp ontwikkelingsplan. Het verslag hiervan is bijgevoegd (bijlage 2).
Gedurende de termijn waarbinnen het ontwerpplan ter inzage is gelegd zijn schriftelijke reacties ontvangen van de Vereniging Binnenstad en mw. Bervaes. Een samenvatting van deze reacties en de beantwoording ervan is opgenomen in bijlage 5.

Bijlagen: (geef aan of een bijlage is bijgevoegd of ter inzage is gelegd; benoem en nummer deze bijlagen)

Bijlage nr.	Omschrijving	Bijgevoegd	Ter inzage
1	Ontwerpnota Ontwikkelingsplan Havenkwartier		x
2	Verslag informatie- en overlegbijeenkomst van 25 november 2013	x	
3	Schriftelijk reactie Vereniging Binnenstad	x	
4	Schriftelijke reactie mw. Bervaes	x	
5	Beantwoording van de ingekomen schriftelijke reacties	x	
6	Verslag klankbordgroep		x
7	Verslag interne begeleidingsgroep raadsleden		x

GRIFFIE
Bergen op Zoom

Gemeente Bergen op Zoom

RVB14-0002

Raadsvoorstel

Datum raadsvergadering : 27 februari 2014

Nummer : RVB14-0006

Onderwerp : Ontwikkelingsplan Havenkwartier

Aan de gemeenteraad,

Voorstel

Kennis te nemen van het Ontwikkelingsplan Havenkwartier en de volgende specifieke onderdelen vast te stellen:

a) De doelstellingen zoals opgenomen in hoofdstuk 4 'Visie/Beleidskader':
   1. Het oude Havenkwartier moet een belangrijke schakel gaan vormen tussen de oude stadskern en het nieuwe havenkwartier 'Schelde Vesting'. Dit door middel van het opwaarderen van:
      Route Retranchement- Geertruidaplein- Westersingel,
      Route Wagenpleintje en route langs de Vissershaven- Watermolen: een meer informele recreatieve route, die een aantrekkelijke wandelroute moet worden tussen de Boulevard langs de Binnenschelde langs de Zeeland naar de oude binnenhaven en de oude stadskern.
      De Van Konijnenburgweg (oostelijke deel) als een van de entrees van de binnenstad.
   2. Het versterken van het nautische karakter:
   3. Het versterken van het monumentale, binnenstedelijke karakter:
   4 Het versterken van de diversiteit aan functies, waarbij ingespeeld wordt op de toeristisch recreatieve potenties van dit deel van de stad;
   5 Bijdragen aan een samenhangend toeristisch recreatief product 'Bergen op Zoom' op het vlak van (water-)recreatie en cultuurhistorie;
   6 De toeristische potenties benutten om de economische functies binnen het Havenkwartier te versterken.

a) Het planconcept voor de Watermolen/Vissershaven (hoofdstuk 6, paragraaf 'planconcept');
b) Het planconcept herontwikkeling Westersingel, dat een keuze inhoudt voor een straat met een binnenstedelijk profiel in combinatie met een plein voor de Gevangenpoort (hoofdstuk 9, paragraaf 3);
c) Beeldregieplan vm. gasfabriekterrein e.o. (bijlage 2);
d) Beeldregieplan nieuwbouw terrein brandweerkazerne Westersingel (bijlage 3);
e) Beeldregieplan herontwikkeling Westersingel 105-125/ Boutershemstraat 58-60 (bijlage 4).

GRIFFIE
Bergen op Zoom

Gemeente Bergen op Zoom

RVB14-0002

Raadsvoorstel

Inleiding

Bijgevoegd treft u aan de ontwerpnota Ontwikkelingsplan Havenkwartier.
Het is een ruimtelijk beleidskader voor een opwaardering van dit deel van de oude binnenstad. Het moet voor de korte en middellange termijn zorg dragen voor een samenhang tussen de diverse (her-)ontwikkelingen die nu en in de toekomst in het Havenkwartier, maar ook in de aangrenzende delen gaan plaatsvinden. Het ontwikkelingsplan is enerzijds stimulerend en richtinggevend voor nieuwe ontwikkelingen en anderzijds krijgt het een functie voor het toetsen van initiatieven. De nota is in twee fasen tot stand gekomen. De eerste fase had betrekking op de visievorming voor het Havenkwartier en stedenbouwkundige inrichtingsvoorstellen voor diverse herontwikkelingsgebieden. De tweede fase heeft betrekking op een uitwerking van voorstellen voor het opwaarderen van de Westersingel.

Voorgeschiedenis
Tijdens het proces zijn de volgende raadsmoties, bijeenkomsten en raadsmededelingen geweest:

- Raadsmotie RMO 09-0039 plaatsen brandweer in relatie tot ontwikkelvisie Havenkwartier en Westersingel. (12 november 2009).
  In deze motie draagt de raad het college op om besluiten over de renovatie of herbouw van de brandweerkazerne te plaatsen in het kader van een door de raad vast te stellen ontwikkelingsvisie voor de Westersingel en het Havenkwartier.
- Bijenkomst interne begeleidingsgroep 1 febr. 2010, waarvoor raadsleden zijn uitgenodigd.
- Raadsmededeling RMD10-0152 "ontwerp masterplan Havenkwartier" (10 febr. 2011)
  In deze mededeling wordt o.a. ingegaan op de vraag of de Westersingel ontlast kan worden van het doorgaande verkeer. Verwezen wordt naar een onderzoek van Goudappel en Coffeng, dat de Westersingel niet kan worden afgesloten voor het doorgaande verkeer. Deze studie was gebaseerd op het oude Verkeersstructuurplan (VSP), waarin de Westersingel nog een belangrijke functie had voor de ontsluiting van het centrum.
- Raadsmotie RMO 12-0028, betreffende grootschalige veranderingen in de inrichting van wegen.
  Hoewel hierin niet specifiek de Westersingel wordt genoemd, wordt door uw raad het college opgedragen om: "*grootschalige veranderingen in de inrichting van wegen, alsmede het doorzetten van nieuwe eenrichtingsstraten op te schorten totdat het nieuwe VSP dit najaar als nieuw kader kan dienen, behoudens noodzakelijke verkeersaanpassingen welke om meerdere, te motiveren redenen geen uitstel vergen".*
  - Overleg- en informatiebijeenkomst over het ontwerp-Ontwikkelingsplan Havenkwartier op 25 november 2013. De raadsleden zijn daarvoor uitgenodigd.
  - Raadsbesluit 13-0101 inzake het Verkeersplan. (30 jan. 2014)

  In dit besluit heeft u vastgesteld de hoofdwegenstructuur in de toekomstige categorisering van wegen. Voorts is besloten de Westersingel her in te richten en de uitwerking hiervan mee te nemen in de visie en ontwikkeling van het Havenkwartier. De Westersingel verliest haar betekenis als centrumontsluitingsweg en krijgt in het nieuwe Verkeersplan meer een functie voor ontsluiting van aangrenzende percelen en omliggende buurten.

GRIFFIE
Bergen op Zoom

Aanleidingen/overwegingen

- Ontwikkeling ScheldeVesting en De Zeeland e.o.

Het oude Havenkwartier is een belangrijk scharnierpunt tussen de oude stadskern en de in ontwikkeling zijnde plannen ScheldeVesting, de Zeeland e.o. (detailhandel en leisure) en het recreatiegebied de Binnenschelde. Het opwaarderen van het Havenkwartier is dan ook mede voorwaardenscheppend voor de realisatie en het toekomstig functioneren van deze nieuwe stedelijke gebieden

- Onderhoudsplanning openbare ruimte

Voor het opwaarderen van de openbare ruimte wordt aangesloten op het onderhoudsprogramma ('werk met werk maken').

- Vrijgekomen locaties die voor herontwikkeling in aanmerking komen:
  - Voormalige gasfabriekterrein e.o.
  - Terrein brandweerkazerne
- Overige verzoeken en initiatieven.

Door de Vereniging Binnenstad is eerder een voorstel ingediend voor een gedeeltelijke reconstructie van de voormalige verdedigingswerken rondom de Gevangenpoort/Westersingel.
Door een groot aantal bewoners van het Havenkwartier is door middel van een brief, voorzien van een handtekeningenlijst, aandacht gevraagd voor mogelijke ontwikkelingen die kunnen spelen bij het vrijkomen van een garagecomplex in het blok Noordzijde Haven/ Dubbelstraat.

- Westersingel

Een belangrijk knelpunt betreft de Westersingel, die als gevolg van de relatief hoge verkeersintensiteiten en het gebrek aan ruimtelijke kwaliteit een grote barrière vormt tussen de oude stadskern en het Havenkwartier. Bovendien is het qua beeldvorming een dissonant voor onze mooie historische binnenstad.
In de nota Structuurbeeld Binnenstad, die in 2003 is vastgesteld, is deze verkeersdoorbraak als grootste ruimtelijke dissonant benoemd in de structuur van de binnenstad.

Beoogd maatschappelijk effect/doelstelling

Het ontwikkelingsplan beoogd de volgende doelen te ondersteunen:

- Versterken woon- , leef- en vestigingsklimaat;
  Dit door middel van het verbeteren verblijfsfunctie van de openbare ruimte, het opheffen van de barrièrewerking van de Westersingel en het verhogen van de belevingswaarde door versterken van de ruimtelijke kwaliteit (o.a. aanpakken 'littekens' uit het verleden).
- Bevorderen veiligheid;
  Opheffen (dominante) verkeersfunctie voor het doorgaand verkeer over de Westersingel.
- Versterken/ verbreden economische structuur;
  Kansen die geboden worden voor nieuwe economische functies doordat het gebied meer "in de loop" komt te liggen.
- Bevorderen toerisme en recreatie;
  Bergen op Zoom interessanter maken voor (dag-)toeristen door aantrekkelijke, toeristische routes tussen de oude stadkern met het Havenkwartier, Binnenschelde en ScheldeVesting (verbinding cultuurhistorie met (water-)recreatie, horeca, 'funshoppen').
- Cultuurhistorie;

GRIFFIE
Bergen op Zoom

Het weer terugbrengen van de historische relatie tussen de oude stadskern en het Havenkwartier en het herstel van de stedenbouwkundige structuur in het havenkwartier.
Bovendien wordt een meer boeiende ruimtelijke inpassing van grote monumenten als de Gevangenpoort en watermolen mogelijk.

Uitwerking voorstel

Het oude Havenkwartier is een ruimtelijk en functioneel onderdeel van de historische binnenstad. Het westelijke deel van de binnenstad moet een belangrijke schakel gaan vormen tussen de oude stadskern, het nieuwe havenkwartier 'ScheldeVesting' en de Zeeland.
Karakteristieken, die bepalend zijn voor de identiteit van het Havenkwartier zijn:

- De nautische sfeer. Zo zal o.a. de inrichting van de openbare ruimte aansluiten bij het meer robuuste karakter van de wijk. In de nota zijn de inrichtingsprincipes aangegeven voor de openbare ruimte.
- Het monumentale, binnenstedelijk karakter. Het betreft de bebouwingskarakteristiek en de binnenstedelijke maat van de openbare ruimte.
- De diversiteit en menging van functies, waaronder ook vormen van (ambachtelijke) bedrijvigheid.

De versterking van de ruimtelijke samenhang vindt plaats door middel van:

- Het opwaarderen van de route Retranchement (Kijk-in-de-Pot)- Geertruidaplein- Westersingel die ter hoogte van de Gevangenpoort aanhaakt op de oost -westelijke binnenstadsas Grote Markt-Gevangenpoort-Kaai-Groot Arsenaal. Doel hiervan is onder andere het opheffen van de scheiding tussen de stadskern en het Havenkwartier en het aantrekkelijker maken van de route naar de winkelstrip langs de Van Konijnenburgweg.
  In dit verband worden in het ontwikkelingsplan voorstellen gedaan voor een opwaardering van de Westersingel en de aanliggende bebouwing.
- Versterken relatie Havenkwartier met de Zeeland, het stadpark Kijk-in-de-Pot en de Binnenschelde. Dit enerzijds via het Wagenpleintje en voorts door middel van een nieuwe route die van de Kaai langs de watermolen en de Vissershaven richting de Zeeland gaat. Voor deze opwaardering zijn stedenbouwkundige voorstellen gedaan in aansluiting op de bebouwing op het terrein van de voormalige gemeentewerf, die onder meer voorzien in een meer attractieve ruimtelijke inpassing van de watermolen aan een nieuw te vormen plein.
- De Van Konijnenburgweg (oostelijke deel) als een van de entrees van de binnenstad komende vanaf de randweg. Onderdeel hiervan is de herontwikkeling van het voormalige PNEM-terrein.

Westersingel
Een belangrijk onderdeel van het ontwikkelingsplan heeft betrekking op de Westersingel, die in de huidige verkeersstructuur als onderdeel van de centrumring een belangrijke verkeersfunctie heeft voor de ontsluiting van de stad en het centrum. Een verkeersfunctie die gebaseerd is op het oude *VerkeersStructuurPlan.*
De hoge verkeersintensiteit en de het brede wegprofiel leiden er toe, dat de Westersingel een barrière is tussen de oude stadskern en het Havenkwartier. In diverse overleggen is aandacht gevraagd de Westersingel een minder dominant verkeerskarakter te geven. Deze breedgedragen wens vormde aanleiding om de toekomstige verkeerscirculatie voor het Havenkwartier en de verkeersfunctie van de Westersingel in het bijzonder te

GRIFFIE
Bergen op Zoom

betrekken bij de voorgenomen actualisatie van het verkeersbeleid. Deze afstemming heeft de nodige tijd gevraagd.
In het nieuwe Verkeersplan is een gewijzigde verkeersstructuur neergelegd voor de gemeente Bergen op Zoom. Deze structuur is hierin verder is uitgewerkt en nader geconcretiseerd voor de verkeersfunctie van de Westersingel. Uitgegaan wordt van een gesloten randwegenstructuur met ontsluitingswegen, die als' inprikkers' naar de woonwijken en het centrum leiden. De functie van de centrumring als verdeelring komt hierdoor te vervallen. De Westersingel verliest op korte termijn 'haar rol voor de auto-ontsluiting in de noord-zuidrichting. Het wordt in de wegencategorisering gewijzigd in een 'erftoegangsweg'. Het voorstel voor de Westersingel gaat dan ook uit van een 'erftoegangsweg' (30 km/u), waartij een menging van verkeersfuncties plaatsvindt. Dit draagt mede bij aan het 'downgraden' van deze weg, waardoor de verblijfsfunctie en de oversteekbaarheid flink wordt verbeterd. Tevens ontstaat de mogelijkheid om een deel van de Westersingel een 'shared space' achtige inrichting te geven, waarbij weggebruikers met elkaar contact moeten maken en daarmee een veiliger wegbeeld creëren.

Planconcept
Voor de herstructurering van de Westersingel zijn een viertal ruimtelijke modellen opgesteld. In het navolgende wordt onder het 'hoofdje' *alternatieven* hierop nader ingegaan. In het Ontwikkelingsplan zijn in bijlage 1 "Ruimtelijke modellen opwaardering Westersingel" deze modellen gevisualiseerd en nader toegelicht.
Het college heeft op basis van een afweging van deze modellen een voorkeur voor een planconcept dat voorziet in een straatmodel in combinatie met een plein ter hoogte van de Gevangenpoort; een combinatie van de modellen 1 en 4.

Deze functiewijziging die leidt tot een vermindering van de verkeersintensiteit, maakt het mogelijk de Westersingel van een "autoweg", die het resultaat is van de verkeersdoorbraak in 1970, om te vormen naar een stadsstraat, die qua profiel, verkeerskarakter en beeldvorming beter aansluit op het binnenstedelijke stratenpatroon. Een straat met een boeiende beleving door het hoogteverschil en boeiende zichtlijnen op de stadspoort, Kijk-in-de-Pot.
Voor de Lievevrouwepoort is een plein voorzien, dat als verblijfsgebied wordt ingericht. Het plein wordt gevormd aan de westzijde door de zijgevels van de hoekpanden van de Rijkebuurtstraat en de nieuwe uitbouw van de Stoelemat.
Het noordelijke deel van de Westersingel krijgt een 'gebogen' alignement, dat refereert aan contouren van de eerste concentrische vesting rondom de oude stadskern. Het gebogen profiel sluit aan op de karakteristiek van de het 'organische' stratenbeloop in de middeleeuwse stad, met relatief korte zichtlijnen en wijzigende perspectieven.

Open Kaai.
In het kader van het opstellen van de visie voor het Havenkwartier is er aanvankelijk ook gekeken naar het openen van de gedempte binnenhaven, in combinatie met het vervangen van het hoofdriool. In het kader van de ombuigingsoperatie in de meerjarenbegroting zijn echter geen gelden gereserveerd voor deze extra kosten. Het weer openmaken is vooralsnog van de baan. In de nota wordt hier dan ook niet meer op ingegaan.
In het ontwikkelingsplan worden echter geen maatregelen voorgesteld, die dit in de toekomst onmogelijk maken.

GRIFFIE
Bergen op Zoom

Met de keuze voor het plan ScheldeVesting en de aanleg van het randwegenstelsel is het maken van een open vaarverbinding naar de kaai echter geen reële optie meer.

In de nota zijn drie beeldregieplannen opgenomen, die een toetsingkader vormen voor de WelstandMonumentenCommissie. Het betreft:

- Beeldregieplan vm. gasfabriekterrein e.o.;
- Beeldregieplan nieuwbouw terrein brandweerkazerne Westersingel;
- Beeldregieplan herontwikkeling van Westersingel 105-125/ Boutershemstraat 58-60.

Overleg

Op 25 november 2013 heeft een informatie- en overlegbijeenkomst plaatsgevonden over het ontwerp ontwikkelingsplan. Het verslag hiervan is bijgevoegd (bijlage 3).
Gedurende de termijn waarbinnen het ontwerpplan ter inzage is gelegd zijn twee schriftelijke reacties ontvangen van de Vereniging Binnenstad (bijlage 3) en een bewoner. Een samenvatting van deze reacties en de beantwoording ervan is opgenomen in bijlage 5.
De reactie van de Vereniging Binnenstad komt er in grote lijnen op neer, dat de vereniging 'positief gestemd' is over het ontwikkelingsplan. Met betrekking tot de herstructurering van de Westersingel spreekt zij haar voorkeur uit voor het model stadstraat met een binnenstedelijk profiel met bomen in combinatie met een plein ter hoogte van de Gevangenpoort.

Consequenties van het voorstel

In de nota wordt niet ingegaan op de financiële aspecten. Deze zullen bij de verdere uitwerking en concretisering van de diverse deelplannen aan bod komen.
Met het ontwikkelingsplan wordt een ruimtelijk beleidskader vastgesteld voor de diverse deelprojecten in het Havenkwartier. Na vaststelling kan door het college een uitvoeringprogramma met bijhorende planning worden gemaakt. Voor de financiering hiervan wordt aangesloten op de beheer- en onderhoudsprogramma's, de grondexploitatie van de gebiedsontwikkelingen voor de herbestemming van de diverse deellocaties en provinciale subsidies voor verkeersveiligheid en fiets in het kader van de gebiedsgerichte aanpak (GGA-regeling). Bovendien zal geprobeerd worden subsidies te verwerven voor de uitvoering van deelprojecten.

Het planconcept voor het ontwikkelen van de Westersingel zoals voorgesteld is geen star eindbeeld, maar geeft op hoofdlijnen de toekomstige gewenste ontwikkeling aan. Het planconcept kan daarbij nog op meerdere wijzen worden uitgewerkt. Op strategisch niveau is het van belang om de profielen van de toekomstige Westersingel, het nieuwe plein, de rooilijnen en bouwmassa's (hoogten en kapvormen) vast te leggen. Qua woningtypen en functies is hierbinnen nog een zekere flexibiliteit mogelijk. Het nieuwe alignement ('beloop') van de Westersingel dient het uitgangspunt te gaan vormen voor het bepalen van het gewenste tracé bij het vernieuwen van de ondergrondse infrastructuur en het nieuwe profiel bij een herinrichting van de Westersingel.
Gezien het verspreide eigendom en het verschil in "ouderdom" van de bebouwing langs de singel zal de herontwikkeling op een gefaseerde, organische wijze plaats moeten vinden. Dit proces zal de nodige tijd

GRIFFIE
Bergen op Zoom

vragen. Het planconcept dient daarbij te zorgen dat er tussen de verschillende delen, die zich in de loop der tijd lenen voor een herontwikkeling, een samenhang gaat ontstaan. Het planconcept geeft daarvoor de hoofdlijnen aan. Bij de uitwerking van de deelprojecten kan binnen dat kader "maatwerk" worden verricht. Voor de andere delen langs de Westersingel is de ontwikkeling afhankelijk van de mogelijkheden en kansen die zich aandienen voor een transformatie.
Als een eerste fase voor een herbestemming komen in aanmerking het terrein van de brandweerkazerne. Voor de herbestemming van dit terrein is als uitwerking van het gekozen planconcept een beeldregieplan opgesteld. In dit ontwerp beeldregieplan worden de ruimtelijke en programmatische randvoorwaarden voor de nieuwbouw op het terrein van de voormalige brandweerkazerne aangegeven. Met betrekking tot de programmatische invulling is er de nodige flexibiliteit mogelijk. Naast wonen zijn ook maatschappelijke bestemmingen, leisure en/of andere recreatieve functies mogelijk. Kantoren en detailhandel zijn niet mogelijk.

Voor de andere delen langs de Westersingel is de opwaardering afhankelijk van de mogelijkheden en kansen die zich aandienen een transformatie. Aan de hand waarvan met de desbetreffende eigenaren in overleg kan worden getreden.
Van belang is daarbij om steeds de parkeerbalans in het plangebied op te maken en te zorgen voor kostendragers, waarmee vervangende parkeeraccommodatie kan worden gerealiseerd. Dit zowel voor de nieuwbouw als ter vervanging van de op te heffen parkeerplaatsen.

Risico paragraaf

Geïdentificeerde risico's

Risico-onderdelen	NvT	Laag	Neutraal	Hoog
1. Realiseren maatschappelijke effecten			x	
2. Politiek-bestuurlijk en draagvlak			x	
3. Imago gemeente	x			
4. Algemene en externe omgeving	x			
5. Veiligheid	x			
6. Financiën			x	
7. Juridisch	x			
8. Planning			x	
9. Kwaliteit uitvoering	x			
10. Capaciteit organisatie en samenwerking partners	x			

Alternatieven

Voor de herstructurering van de Westersingel zijn de volgende vier ruimtelijke modellen voor een toekomstige inrichting nader bezien:

Model 1. Stadstraat met een binnenstedelijk profiel
Model 2. Groene singel met esplanade

GRIFFIE
Bergen op Zoom

Gemeente Bergen op Zoom

RVB14-0002

Raadsvoorstel

Model 3. Groene uitloper van Kijk-in-de-Pot/Geertruidaplein langs de Westersingel.
Model 4 Plein, ontmoetingsplek

In het ontwerp ontwikkelingsplan zijn deze modellen verder uitgewerkt. Zoals aangegeven zijn per model in een aantal gevallen weer meerdere varianten mogelijk door een combinatie met (delen van) andere modellen. De modellenstudie is een methode om tot een planconcept te komen, dat als leidraad gaat fungeren voor de opwaardering van de Westersingel. Bij de beschrijving van de modellen is per model een afweging gemaakt van de positieve en negatieve aspecten. Zo voorziet model 3 in een mooie groene uitloper van Kijk-in-de-Pot, dat refereert aan het groene Geertruidaplein, dat was opgenomen in het uitbreidingsplan van Van Gendt van het einde van de 19e eeuw. Deze variant levert echter geen echter geen kostendragers op voor een herontwikkeling van de Westersingel. Het pleinmodel voorziet in een interessante oplossing voor het scharnierpunt van de beide routes ter hoogte van de Gevangenpoort. Het biedt tevens de mogelijkheid te bezien of de archeologische relicten van de brug van de poort in het plan zijn te integreren. Dit model kan gecombineerd worden met het groene singel- of het straatmodel.
Het straatmodel in combinatie met een plein voor de Gevangenpoort beantwoordt het best aan de typologie van openbare ruimten in de oude binnenstad. Het deel van de Westersingel ten zuiden van de poort valt binnen het beschermd stadgezicht voor het singelgebied. Het voorgestelde straatprofiel en rechte alignement sluit goed op de karakteristieken van de planmatig aangelegde straten in het singelgebied ter plaatse van de vroegere vestinggronden. Het noordelijke deel van de Westersingel valt binnen het eerder aanwezen beschermd stadgezicht voor de middeleeuwse deel van de stadskern en het Havenkwartier. Het straatprofiel met het gebogen beloop voor dit deel sluit goed aan op de 'organische', straten van de middeleeuwse stad.
In de klankbordgroep Havenkwartier is een voorkeur uitgesproken voor een planconcept, dat voorziet in een combinatie van plein met straatprofiel.
Voor het noordelijke deel Westersingel zijn naast het straatmodel nog een aantal studie(plein-)varianten bezien, die o.a. ingegeven waren door de Vereniging Binnenstad, waarbij gerefereerd werd aan de vroegere Nieuwe Markt. Al afwegende wordt ook hier geopteerd voor een 'gekromde' straat.
Deze variant zorgt voor een mooie ruimtelijke beleving, waarbij een 'nieuwe' entree naar de oude stad markant kan worden vormgegeven.

Een ontwerpbesluit bieden wij u hierbij ter vaststelling aan.

Het college van burgemeester en wethouders van Bergen op Zoom,

De secretaris, De burgemeester,

Mevr. mr. A.C. Spindler. Drs. ir. F.A. Petter
A.J.F.M. Linssen
Loco–Burgemeester

GRIFFIE
Bergen op Zoom

Gemeente Bergen op Zoom

RVB14-0002

Raadsvoorstel

De raad van de gemeente Bergen op Zoom;

gezien het voorstel van het college van 11 februari 2014, nr. RVB14-0002;

gelet op de bepalingen van de Gemeentewet;

BESLUIT:

Kennis te nemen van het Ontwikkelingsplan Havenkwartier en de volgende specifieke onderdelen vast te stellen:

a) De doelstellingen zoals opgenomen in hoofdstuk 4 'Visie/Beleidskader':
   1 Het oude Havenkwartier moet een belangrijke schakel gaan vormen tussen de oude stadskern en het nieuwe havenkwartier 'Schelde Vesting'. Dit door middel van het opwaarderen van:
      Route Retranchement- Geertruidaplein- Westersingel,
      Route Wagenpleintje en route langs de Vissershaven- Watermolen: een meer informele recreatieve route, die een aantrekkelijke wandelroute moet worden tussen de Boulevard langs de Binnenschelde langs de Zeeland naar de oude binnenhaven en de oude stadskern.
      De Van Konijnenburgweg (oostelijke deel) als een van de entrees van de binnenstad.
   2 Het versterken van het nautische karakter:
   3 Het versterken van het monumentale, binnenstedelijke karakter:
   4 Het versterken van de diversiteit aan functies, waarbij ingespeeld wordt op de toeristisch recreatieve potenties van dit deel van de stad;
   5 Bijdragen aan een samenhangend toeristisch recreatief product 'Bergen op Zoom' op het vlak van (water-)recreatie en cultuurhistorie;
   6 De toeristische potenties benutten om de economische functies binnen het Havenkwartier te versterken.
b) Het planconcept voor de Watermolen/Vissershaven (hoofdstuk 6, paragraaf 'planconcept');
c) Het planconcept herontwikkeling Westersingel, dat een keuze inhoudt voor een straat met een binnenstedelijk profiel in combinatie met een plein voor de Gevangenpoort (hoofdstuk 9, paragraaf 3);
d) Beeldregieplan vm. gasfabriekterrein e.o. (bijlage 2);
e) Beeldregieplan nieuwbouw terrein brandweerkazerne Westersingel (bijlage 3);
f) Beeldregieplan herontwikkeling Westersingel 105-125/ Boutershemstraat 58-60 (bijlage 4).

GRIFFIE
Bergen op Zoom

Gemeente Bergen op Zoom

RVB14-0002

Raadsvoorstel

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 27 FEB. 2014

De griffier,

C.J.M. Terstappen

De voorzitter,

GRIFFIE
Bergen op Zoom

Gemeente Bergen op Zoom

Besprekingsverslag

Datum:	25 november 2013
Bespreking te:	Stadskantoor
Betreffende:	Informatie- en overlegbijeenkomst Ontwikkelingsplan Havenkwartier
Aanwezig:	Gemeente BoZ: Weth Linssen, R. van der Borght, F. de Looij en mw. A. Rijsdijk (verslag) Deelnemers bijeenkomst; zie presentielijst
Kopie aan:	Deelnemers overleg.

Inleiding
Wethouder Linssen heet de aanwezigen van harte welkom.
De aanwezigen wordt gevraagd de presentielijst in te vullen, zodat het verslag van deze bijeenkomst kan worden toegezonden.
Het ontwerp van het Ontwikkelingsplan Havenkwartier ligt tot 22 december ter inzage en kan worden ingezien op het stadskantoor of op de gemeentelijke website. Gedurende deze periode kunnen reacties per brief of mail bij de gemeente worden ingediend.

Presentatie Ontwikkelingsplan Havenkwartier
Door F. de Looij wordt aan de hand van een PowerPoint presentatie een toelichting gegeven op het ontwerp Ontwikkelingsplan voor het Havenkwartier.

Pauze
In de pauze is er de gelegenheid om schriftelijke vragen in te dienen, die na de pauze door de vertegenwoordigers van de gemeente worden beantwoord.

***Vragen**/ antwoorden:*
Is bij de pleinvariant bekend welke wanden het plein gaan vormen?
De bestaande hoekpanden Rijkebuurtstraat/Westersingel waar de sportschool en een verzekeringskantoor zijn gehuisvest gaan de kopse kant vormen van het plein tegenover de Gevangenpoort.

Hoe wordt de verkeerscirculatie?
In het ontwerp Verkeersplan is voorgesteld de verkeersfunctie van de Westersingel af te waarderen. In dit Verkeersplan is de toekomstig gewenste verkeersstructuur voor Bergen op Zoom aangegeven. Op bladzijde 38 van de ontwerpnota Ontwikkelingsplan Havenkwartier is deze verkeerscirculatie aangegeven.

GRIFFIE
Bergen op Zoom

Parkeerbeleid; parkeren voor werkers en bezoekers verdwijnt. Daarvoor in de plaats komt wonen en parkeren voor bewoners. Waar komen parkeerplaatsen voor werk en bezoek?
Bij elke ontwikkeling moet aan de parkeernormering worden voldaan. In de raad is tijdens behandeling van de beleidsnota Parkeren vastgelegd dat het huidig aantal parkeerplaatsen op straat blijft gehandhaafd.

Parkeerplaatsen die nu gerealiseerd worden achter de woonboulevard; blijven deze toegankelijk?
Ja, deze blijven bestaan.

Kan na de herinrichting van het oostelijk deel (aan de bebouwingszijde richting stad toe) van de Westersingel nog worden geparkeerd aan die zijde? Zo ja, is dit dan op de huidige manier (de lange zijde aan het trottoir) of met insteek parkeervakken?
Dit betreft de uitwerking van de deelplannen. Per deelplan wordt gekeken naar het onderdeel parkeren.

Wordt de Westersingel een- of tweerichtingsverkeer? Als het tweerichtingsverkeer wordt, komt er dan een groene middenberm?
De Westersingel blijft tweerichtingsverkeer. Er komt geen groene middenberm.

Blijven de stoplichten gehandhaafd of wordt gekozen voor een grote rotonde met een groen, natuurlijke uitstraling? Zo kan men de Kiek (de groene long) doortrekken naar het oude Centrum.
De verkeerslichten blijven gehandhaafd. Er komt geen rotonde. Hiervoor is overigens ook niet voldoende ruimte aanwezig.

Hoe lang blijft de locatie van de oude brandweerkazerne een braakliggend terrein?
Wethouder Linssen deelt mee, dat er op het terrein een hoge boekwaarde ligt. Het is dan ook de bedoeling het terrein liefst snel weer te bebouwen. Wanneer dit gaat gebeuren is nog niet te zeggen.
Gevraagd wordt of de Dumphal hiernaar toe verhuisd. Meegedeeld wordt dat de Dumphal geinteresseerd is in de locatie aan het Geertruidaplein. Het initiatief ligt nu bij de eigenaar.

In de schetsen voor de herontwikkeling van het terrein van de brandweerkazerne is nog de slangentoren van de kazerne opgenomen. Blijft deze toch behouden.
Wethouder Linssen deelt mee dat de brandweerkazerne inclusief de slangentoren zal worden gesloopt.

Eerst conceptvisie is van 2007. Deze is van 2013. Hoe gaat het proces verder? Beluitvorming? Wordt nu op korte termijn de verkeerssituatie Westersingel aangepakt?
Het ontwerp Ontwikkelingsplan Havenkwartier wordt in februari 2014 ter besluitvorming voorgelegd aan de gemeenteraad. Het is een plan op hoofdlijnen, dat vervolgens uitgewerkt gaat worden in diverse deelprojecten. Bij deze uitwerking zullen geïnteresseerden weer worden betrokken. De Vereniging Binnenstad kan uiteraard hierin ook weer participeren.
In het ontwerp-Verkeersplan is de aanpak van de Westersingel voorzien in de periode 2015-2018. Dit is gekoppeld aan de planning van het onderhoudsprogramma van de openbare ruimte.

GRIFFIE
Bergen op Zoom

Waarom is stilstaand water in het voorstel van de Vereniging Binnenstad voor het aanbrengen van een natte gracht voor de Gevangenpoort een probleem en een bak met water ter plaatse van de Gedempte Haven op de Kaai niet?
Voor een goede waterkwaliteit is het belangrijk, dat water kan doorstromen. De waterkwaliteit bij stilstaand water wordt, zoals dat wel genoemd wordt,"rot". Hiervoor zal, indien gekozen wordt voor een gracht, een technische oplossing gevonden moeten worden.
Dit is uiteraard ook een aandachtspunt indien er een waterbak op de Kaai wordt gerealiseerd.
Wethouder Linssen is bekend met de wens van veel bewoners om weer water in de Kaai te brengen. Indien de kosten van het realiseren van een bak met water betaalbaar zijn, kan worden bezien dit of een ander betaalbaar alternatief wellicht gerealiseerd kan worden.

Hoe wordt het verkeer naar de westkant van de stad verwezen. Wanneer bezoekers van de snelweg komen neem je niet afslag Noord voor een historisch centrum.
Bij de huidige bewegwijzering 'Bergen op Zoom Centrum' wordt nu verwezen via de Wouwsestraatweg. Deze weg wordt niet afgesloten. Het is de bedoeling dat in de toekomst de verwijzing naar het centrum gebeurd via de Rooseveltlaan. Zorgvuldig wordt bezien dat niet al het verkeer over de Rooseveltlaan gaat, maar bekeken wordt dat ook een deel gebruik maakt van de Wouwsestraatweg en de Randweg Noord.

Bij extra bebouwing meer parkeerdruk?
Bij realisatie van nieuwbouw moet voldaan worden aan de gemeentelijke parkeernormering.

Is dit onderdeel van het uitsterfbeleid? Winkels zijn geruime tijd onbereikbaar, dit kunnen we niet meer dragen.
Overal waar wordt gewerkt, wordt een wegomleiding aangegeven. Te allen tijde heeft de gemeente de verplichting om werkzaamheden in korte blokjes uit te voeren.

Blijft de lus Steenbergsestraat/ Lievevrouwestraat gehandhaafd voor leveringen?
Nee, deze wordt niet aangepast.

Hoe wordt de bereikbaarheid voor bewoners; blijft het Wagenpleintje open?
Ja, deze blijft open.

Wat gebeurt er met de plannen voor het Smitvestje?
College heeft aan de Raad toegezegd dat het Smitvestje pas wordt afgesloten voor het autoverkeer als de nieuwe verkeersstructuur goed functioneert.

Met betrekking tot de Fabrieksstraat:
- Blijft het eenrichtingsverkeer?
- Wat is het beoogde karakter van het pleintje?
- Hebben huidige bewoners inspraak bij herinrichting?
Fabrieksstraat blijft eenrichtingsverkeer. In het plan voor de herontwikkeling van het voormalige PNEM terrein is aan de westzijde van de Fabriekstraat een pleintje gedacht, dat qua afmetingen vergelijkbaar is met die van het

GRIFFIE
Bergen op Zoom

pleintje bij de Faurestraat. Indien de straat wordt aangepakt zal hierover eerst gesproken worden met de bewoners.

Is het zeker dat het terrein van de oude brandweerkazerne (opnieuw) bebouwd wordt?
Ja, dit is zeker de bedoeling.

Enkel uitbreiding van de Stoelemat of mogen zij een nieuwe hal bouwen?
De Stoelemat is eigendom van de familie Nuijten. Initiatief voor uitbreiding of nieuwbouw ligt bij de ondernemer. Het ontwikkelingsplan geeft de contouren aan waarbinnen de Stoelemat eventueel uitgebreid zou kunnen worden. Binnenkort vindt overleg plaats tussen de gemeente en de ondernemer.

Wordt er in het plan rekening gehouden met jonge gezinnen? Vroeger zag je overal kleine speeltuintjes. Nu helaas niet meer.
Wethouder Linssen merkt als portefeuillehouder Stedelijke Ontwikkeling op dat het opvallend is dat een grote groep 55 plussers naar het centrum trekt en veel jonge gezinnen naar de randen van de stad. Mocht er behoefte aan een speeltuintje zijn, kan worden bekeken of dit mogelijk is.

Hoe zit het met de parkeervoorziening van de Stoelemat? Is het een idee om de brandweerkazerne hiervoor te gebruiken?
Dit is in verband met de financiën niet mogelijk.

Opgemerkt wordt dat de voorkant van De Stoelemat geen schoonheidsprijs verdiend. Wellicht kan de mogelijkheid bekeken worden of er een voorfront voor het huidige gebouw geplaatst kan worden.
De gemeente vult aan dat de ondernemer hier zelf in moet willen investeren.

Gevraagd wordt of door de gemeente een model is overwogen waarbij een knip wordt aangebracht vanuit de Lievevrouwestraat naar het zuiden en vanuit het noorden naar de Moeregrebstraat.
Deze suggestie zal nog nader bekeken worden en later nog schriftelijk worden beantwoord.
Antwoord:
Het aanbrengen van een knip is niet mogelijk omdat de Westersingel wel een functie blijft behouden voor de ontsluiting van de aangrenzende percelen en omliggende buurten. Het blijft in de toekomst dus mogelijk om als automobilist gebruik te maken van de Westersingel. Nu is het langzaam verkeer te gast en straks is de auto te gast. Vooral in de omgeving van de Gevangenpoort krijgt het langzaam verkeer sterk de voorkeur. In het toekomstig wensbeeld vormt de Westersingel dus geen barrière meer en is het meer een verbindende schakel tussen oude stadskern en het Havenkwartier. De functie van de Westersingel wordt teruggebracht naar een erftoegangsfunctie met een maximale snelheid van 30 km/uur uur. Ter hoogte van de Gevangenpoort zijn kansen om meer een pleinfunctie te realiseren in de vorm van 'shared space'. Door de nieuwe functie en vormgeving wordt het verkeer teruggebracht tot zo'n 5.000 mvt/etmaal.

Opgemerkt wordt dat voor de particuliere bouwers in de binnenstad geen ruimte is.

GRIFFIE
Bergen op Zoom

Wethouder Linssen geeft aan dat er hiervoor wel mogelijkheden gaan komen. Genoemd wordt het project ScheldeVesting. Dit toekomstig woongebied wordt in opdracht van de Raad in allerlei kleine deelontwikkelingen opgeknipt, waarbij ook particuliere bouwers mogelijkheden krijgen.
Aangegeven wordt dat voor iedere initiatiefnemer de deur openstaat om zijn of haar belangstelling bij de gemeente kenbaar te maken.

Indien het verkeer langs de Moeregrebstraat komt, komt dan in het nieuwe plan de wegverbinding langs de Kaai. Links of rechts langs het Groot Arsenaal?
De route Moeregrebstraat- Noordzijde Haven wordt niet voor het autoverkeer doorgetrokken langs het Groot Arsenaal. De Noordzijde Haven sluit aan op de Rijtuigweg. Geadviseerd wordt om naast het plan van het Havenkwartier ook het plan van de ScheldeVesting hierop eens na te slaan.

Wie gaat dit allemaal betalen?
Alle investeringen kunnen niet in één keer gedaan worden. Een aantal projecten worden meegenomen bij het regulier onderhoud van de bestrating en het vernieuwen van het riool. De locaties langs de Westersingel zullen gefaseerd worden herontwikkeld. Dit is afhankelijk van de medewerking van de eigenaren van het vastgoed, dat zich langs de weg bevindt.
Gemeente refereert voorts aan het PleinenPlan. Dankzij een succesvolle lobby bij de provincie is voor dit project geld binnengehaald.

Wat gebeurt er met het parkeerterrein achter de oliemolen?
Dit terrein blijft behouden als parkeerterrein.

Wat gebeurt er met het terrein achter het oude Saabterrein (tussen Kaai en Dubbelstraat)?
Dit is particulier terrein. In het ontwerp Ontwikkelingsplan Havenkwartier is voor dit terrein een schetsplan, dat de mogelijkheid biedt om hier eengezinswoningen te realiseren.

Wordt de brandweerkazerne gesloopt?
Wethouder Linssen antwoord, dat de brandweerkazerne inclusief de slangentoren vrijwel zeker op korte termijn wordt gesloopt. Er ligt een technisch veiligheidsrapport, op basis waarvan geconcludeerd wordt, dat de huidige staat van het complex zich ook niet leent voor een tijdelijk gebruik. Het college neemt volgende week een besluit over sloop. Omdat tijdelijk gebruik grote kosten vraagt in verband met de te treffen maatregelen ten behoeve van de veiligheid zal daarom moeten worden uitgegaan van sloop.

Wanneer wordt daadwerkelijk aan de Westersingel begonnen?
Er ligt een planning en prioriteitenlijst voor de aanpak voor de straten. Voor deze planning wordt verwezen naar afdeling Openbare Ruimte.

Opmerkingen:

- Opgemerkt wordt dat de grootschalige winkels die op de Van Konijnenburgweg zitten, in de binnenstad geen ruimte krijgen. Eigenlijk moeten we wensen dat in de Steenbergsestraat en Lievevrouwenstraat meer winkels komen.
  Deze visie wordt meegenomen in de herontwikkeling van de Vlaszak.

GRIFFIE
Bergen op Zoom

- De beoogde verbinding met het verleden van de Vissershaven is mooi.
- Het idee achter de voorkeur voor de nieuwe Westersingel met de gebroken zichtlijnen creëert op de tekening in elk geval verbinding. Hopelijk ook in de praktijk.
- Er wordt een compliment gegeven voor de nieuwe brandweerkazerne.
- Meegegeven wordt om in de inrichtingsplannen rekening te houden met bomen, zodat deze bomen "groot kunnen worden". Als referentie wordt naar de gemeente Apeldoorn verwezen.
- Opgemerkt wordt dat de opbouw van de gevel van het verbouwde pand aan de Westersingel niet geheel overeenkomt met de afbeelding in de nota.
  Meegedeeld wordt dat het bouwplan goedgekeurd is door de WelstandMonumentenCommissie.
- Opgemerkt wordt dat het fietspad langs De Zeeland onveilig is.
  Onderkend wordt dat de huidige situatie niet ideaal is. Het betreft hier een tijdelijke situatie die op korte termijn wordt opgelost door het plaatsen van verkeerslichten.

Afsluiting

De bijeenkomst wordt door wethouder Linssen afgesloten. Hij bedankt de aanwezigen voor hun getoonde belangstelling en hun inbreng.
Het verslag van de bijeenkomst wordt aan de aanwezigen toegezonden.

Gemeente Bergen op Zoom
I13-037364
Reg. datum: 20/12/2013

Vereniging Binnenstad Bergen op Zoom

secretariaat: Dubbelstraat 20
4611 GK Bergen op Zoom
telefoon: (0164) 242333
email: secretaris@verenigingbinnenstad.net
website: www.verenigingbinnenstad.net

Aan het College van Burgemeester en Wethouders
van Bergen op Zoom
Postbus 35
4600 AA BERGEN OP ZOOM

Bergen op Zoom, 19 december 2013

Betreft: ontwikkelingsplan Havenkwartier

Geacht College,

Bijgaand onze reactie op het ontwikkelingsplan Havenkwartier.

Met vriendelijke groet,

Flip Aertssen, secretaris.

GRIFFIE
Bergen op Zoom

Vereniging Binnenstad Bergen op Zoom

secretariaat: Dubbelstraat 20
4611 GK Bergen op Zoom
telefoon: (0164) 242333
email: secretaris@verenigingbinnenstad.net
website: www.verenigingbinnenstad.net

Ontwikkelingsplan Havenkwartier

Inleiding

Onlangs presenteerde het College het concept "Ontwikkelingsplan Havenkwartier". De Vereniging Binnenstad (VB) heeft de informatieavond op 25 november jl. bezocht. De VB is positief gestemd over de herijking van het ontwikkelingsplan dat voor het eerst in concept in 2007 het licht zag. Helaas is er daarna niet zo veel gebeurd, behoudens enkele autonome ontwikkelingen zoals het bouwplan nabij de Vissershaven en onlangs de verhuizing van de brandweerkazerne. De reconstructie van de Westersingel is niet dichterbij gekomen en de ooit opgerichte klankbordgroep is al jaren niet bij elkaar geweest. De VB wil via deze nota een reactie op hoofdlijnen geven. Verder willen we enkele ideeën en suggesties meegeven bij de verdere uitwerking van het Ontwikkelingsplan. De VB pleit er voor om in het vervolgtraject opnieuw met de klankbordgroep ideeën en suggesties verder uit te werken.

Overwegingen

De overwegingen van het College om met het ontwikkelingsplan te komen, hebben vooral te maken met de ooit verbroken, directe historische relatie tussen de oude stadskern en het Havenkwartier. Verder maakt de ontwikkeling van de toekomstige wijk Nieuwe Vesting deze relatie (opnieuw) zeer actueel. Het gebied heeft potenties om zich te ontwikkelen tot een belangrijke schakel in het recreatieve en cultuurhistorische aanbod van Bergen op Zoom. De VB is blij dat deze concept visie er nu is en onderschrijft de overwegingen.
Ook economisch is een samenhangende visie van belang omdat er een driehoek kan ontstaan tussen een op termijn geopende Haven, Markiezenhof en Paradegebied. Binnen deze driehoek kan zich nieuwe werkgelegenheid ontwikkelen op het terrein van kwalitatieve detailhandel (antiekwinkels, boetiekjes, cadeauwinkels) en 'zachte' horeca (bistro, restaurants). De looproutes langs deze driehoek dienen extra aandacht te krijgen bij de invulling , het gaat hier met name om de lineaire structuur van de Rijkebuurtstraat- Lievevrouwestraat en de doorgetrokken Moeregrebstraat.
Een aantal belangrijke ruimtelijke maatregelen kunnen er toe bijdragen om dit doel te bereiken, zoals:

- herstructurering Westersingel
- ontwikkeling locatie brandweerkazerne,
- het terugbrengen van een Open Kaai,
- herstel van de stedelijke structuur op enkele locaties in het Havenkwartier,
- herinrichting van de openbare ruimten (in samenhang met vervangen riolering),
- ontwikkeling van het voormalige PNEM terrein.

Deze maatregelen dienen plaats te vinden tegen het decor van de historische functies en bebouwing in het Havenkwartier(open Kaai, Gevangenpoort, Watermolen, Hamplein, Groot Arsenaal etc.), uiteraard met functies die passen in de huidige tijd. Bij de kwalitatieve invulling van het gebied moet in bouwstijl en de inrichting van de openbare ruimte, aansluiting gezocht worden bij het aanwezige historische referentiekader. Een open Kaai kan zo samen met z'n omgeving het historisch stadsbeeld weer herstellen en een toeristisch-recreatieve motor voor de binnenstad worden.

GRIFFIE
Bergen op Zoom

Voorwaarden

De visie en de daar aan gekoppelde maatregelen kunnen naar verwachting alleen gefaseerd uitgevoerd worden. Er zijn diverse factoren die het tempo van uitvoering mede bepalen. Aanpak van de bebouwing aan de Westersingel en het open maken van de Kaai is een ingewikkeld proces en van lange adem. Het herstel van de stedelijke structuur (littekens in het gebouwde gebied) en het verbeteren van de openbare ruimte kan echter vrij snel worden opgepakt. De VB vindt het noodzakelijk dat er in het definitieve ontwikkelingsplan een planning is opgenomen van de diverse activiteiten. Het plan mag niet opnieuw in goede voornemens blijven steken. We hopen dat de gemeenteraad heel snel tot vaststelling van het ontwikkelingsplan zal komen. Het gewenste eindbeeld voor de Westersingel moet ook in het definitieve plan worden verankerd.

De VB deelt de visie dat de Westersingel niet langer deel zal uitmaken van de centrumring. De dominante verkeersfunctie is de belangrijkste oorzaak van de breuklijn tussen Havenkwartier en oude stadskern. De aanliggende bebouwing versterkt dit beeld nog eens in hoge mate, er is hier sprake van een aantal aparte gebouwen zonder enige samenhang. Dit beeld staat haaks op het beeld van een historische stadskern. Het parkeren op het Mineurplein blijft vooral bestemd voor verkeer uit het noorden. Bij de herstructurering van het gebied Westersingel zijn diverse partijen betrokken, waaronder de gemeente. De VB vindt dat de gemeente z'n verantwoordelijkheid moet nemen en (zonder direct de bebouwing aan te pakken) z.s.m. moet beginnen met het afbouwen van de verkeersfunctie.

De vrijkomende locatie van de brandweerkazerne moet z.s.m. herontwikkeld worden. De VB vindt deze plek aan de centrumring een prima locatie voor een parkeergarage, uiteraard in combinatie met een nieuw gebouw voor wonen en met diverse functies op de begane grond. Deze functies kunnen de verbinding tot stand brengen tussen de meubelboulevard en het centrum. Bij een goede vormgeving van de Westersingel dient daarbij De Gevangenpoort als blikvanger en ankerpunt. Een ondergrondse parkeergarage ter plaatse van de brandweerkazerne is vooral nodig voor de (nieuwe) bewoners in dit gebied. Verder moet de garage het verlies aan parkeerplaatsen in het gebied opvangen (bijvoorbeeld ten gevolge van een open Kaai) en zullen bezoekers van de stad hier een plaats kunnen vinden. Nieuwbouw op deze locatie kan ook een bijdrage leveren aan de benodigde kostendragers. De VB vindt bebouwing van (een deel van) het Gertruidaplein geen goed idee. Er verdwijnen hierdoor parkeerplaatsen en de energie kan beter gericht worden op een herontwikkeling van de locatie oude brandweerkazerne.

Ideeën voor een verdere uitwerking

Westersingel

De herstructurering van de Westersingel moet met spoed worden aangepakt, te beginnen met het fasegewijs afbouwen van de functie centrumring. De VB heeft een voorkeur voor het model stadsstraat met binnenstedelijk profiel, met bomen in combinatie met een plein ter hoogte van de Gevangenpoort.

Gevangenpoort en omgeving

De VB heeft in het verleden een voorstel gedaan om de fundering van de voorpoort met de brug van de Gevangenpoort , die eerder bij archeologisch onderzoek zijn blootgelegd, weer zichtbaar te maken. Dit in combinatie met het graven van een stukje (natte) gracht met aan beide zijden een harde kadewand en of groen talud.. De VB houdt vast aan dit idee, wij hebben hier de volgende argumenten voor.
Naast het effect van de versmalling van het wegprofiel en de afname van de verkeersintensiteit, zal juist het herstel van de brug voor de Gevangenpoort de verbinding leggen met het Havenkwartier. Bovendien kan het een historisch en toeristisch attractiepunt worden in combinatie met de

GRIFFIE
Bergen op Zoom

levendigheid van horeca op het Lievevrouweplein. Belangrijk is ook om d.m.v. de bestrating de lineaire structuur Lievevrouwestraat>> Rijkebuurtstraat te onderstrepen. Aan de gemeente de taak om met een duidelijke beschrijving helder te maken dat de stad hier niet eindigt en dat de bezoeker zich op een bijzonder punt bevindt. Indien hieraan wordt voldaan zullen toeristen zeker het Havenkwartier worden ingetrokken in plaats van om te keren, zoals het College verwacht.
Het nieuw op te berichten gebouw aan de noordzijde van Gevangenpoort moet bescheiden van afmeting zijn en passen binnen de schaal van het gebied. Wij denken hierbij aan een nokhoogte vanbn maximaal 4 meter. De door ons gewenste (natte) gracht voor de poort zou hier op een logische wijze kunnen worden beëindigd.
De VB pleit er ook voor om het gat aan de zuidkant van de Lievevrouwestraat naast de Gevangenpoort te versmallen, waardoor deze visueel weer bijna wordt gesloten.

Mineurplein en omgeving
De VB voelt er zeer voor om de stedelijke bebouwing van de stadsstraat met bomen ook hier door te zetten. In de klankbordgroep zou nog eens goed naar de andere alternatieven geken moeten worden.

Herstel stedelijke structuur
Er zijn diverse plekken in het Havenkwartier die er verwaarloosd en kaalgeslagen bij liggen. Voorts zijn er plekken waar herstel van gevelwanden noodzakelijk is. De VB pleit er dan ook voor om actief aan de slag te gaan met grondverwerving en waar nodig tot aanschrijving over te gaan. Ook kan de gemeente steun verlenen aan particulieren die op deze plekken willen bouwen of verbouwen.
Locaties waar herstel van de structuur nodig zijn:

- Korte Dubbelstraat
- Molenpad
- Molenbergstraat
- Fabriekstraat (voormalig PNEM terrein)
- Zuidzijde Haven versmalling van Watermolenstraat naast café het Dobbertje
- Zuidzijde Haven t.h.v. instituut rationele suikerproductie
- Bruinevisstraat achterzijde Stoelemat

Openbare ruimte
Op vele plekken is de bestrating er zeer slecht aan toe. Komend uit de historische binnenstad is een bezoek aan het Havenkwartier voor menig toerist een forse afknapper. Verder laat het onderhoud aan de openbare ruimte fors te wensen over. Ook de kademuren van het open deel van De Kaai zijn een aanfluiting, bovendien tast de plantengroei het metselwerk aan. Overigens onderschrijft de VB de ideeën voor de openbare ruimte zoals verwoord in het ontwikkelingsplan. De VB wil dat het College snel komt met een integraal plan voor een gefaseerde uitvoering van deze plannen.

Tot slot
nog een aantal ideeën en suggesties die bij de ontwikkeling van het gebied kunnen worden meegenomen.

- Herstel van (een deel van) de gedempte Houwer nabij de Watermolen. Samen met de reconstructie/ visualisatie van de waterwerken van de voormalige watermolen, kan op deze plek een interessant cultureel en educatief object ontstaan.
- Hamplein en omgeving: Ondergronds liggen hier delen van de oude stadspoorten (Waterpoort, St. Jacobspoort, deze kunnen in het straatbeeld zichtbaar worden gemaakt.

Vereniging Binnenstad
Bergen op Zoom, december 2013.

GRIFFIE
Bergen op Zoom

Gemeente Bergen op Zoom
I13-033830
Reg. datum: 25/11/2013

Ontwikkelingsplan Havenkwartier moet deel binnenstad opwaarderen

chcebervaes [chcebervaes@online.nl]

Verzonden: zondag 24 november 2013 19:29

Aan: bergenopzoom@parkeerbeheer.nl; Stadskantoor

Geachte mevrouw, heer,

In BN De Stem las ik een artikel over de plannen van de gemeente met betrekking tot de diverse ontwikkelingen van het havenkwartier/ binnenstad/geertruidaplein. Wat mij als bewoner van de binnenstad (lindebaan) bijzonder verontrustte, is dat het Geertruidaplein verdwijnt als parkeervoorziening. Dit omdat zoals ik - en met mij vele binnenstadbewoners - al vaker heb aangegeven, het nu voor ons als bewoners al vaak lastig is om met onze parkeervergunning een parkeerplaats te vinden. Nu is het Geertruidaplein voor de bewoners van de binnenstad qua parkeren een uitwijkgebied. Als die op termijn verdwijnt, wordt ons probleem dus alleen maar groter. Daarbij zullen bezoekers van de stad en de woonboulevard dan steeds meer op 'onze parkeervergunningparkeerplaatsen' parkeren.

Kortom: er is thans al een groot parkeerprobleem voor de bewoners in de binnenstad en volgens de plannen zoals die er thans liggen, worden er in de binnenstad alleen maar parkeerplaatsen weggenomen en wordt het probleem voor de bewoners dus alleen maar groter. Heeft de gemeente Bergen op Zoom hier bij stilgestaan en zo ja, wat voor oplossing heeft zij hiervoor?

Met vriendelijke groet,

Claudia Bervaes

GRIFFIE
Bergen op Zoom

Reacties op het ontwerp Ontwikkelingsplan Havenkwartier

Het ontwerp van het Ontwikkelingsplan Havenkwartier heeft van 11 november tot en met 22 december gedurende 6 weken ter inzage gelegen. In deze periode konden reacties bij het college van burgemeester en wethouders worden ingediend.
Er zijn reacties ontvangen van de Vereniging Binnenstad en een bewoner van

Reactie Vereniging Binnenstad op het ontwerp-Ontwikkelingsplan Havenkwartier.

De Vereniging Binnenstad geeft in haar brief een reactie op hoofdlijnen op het Ontwikkelingsplan Havenkwartier. Voorts worden er een aantal suggesties en ideeën aangedragen voor de verdere uitwerking van het plan.
In het onderstaande wordt puntsgewijs een korte samenvatting gegeven van de gemaakte opmerkingen en de reactie van gemeentewege hierop.

Algemeen.
De Vereniging Binnenstad (VB) is 'positief gestemd' over het ontwerp-Ontwikkelingsplan Havenkwartier. De Vereniging onderschrijft op hoofdlijnen de visie.
De vereniging pleit er voor om in het vervolgtraject opnieuw met de klankbordgroep ideeën en suggesties verder uit te werken. De VB onderschrijft de overwegingen voor de ontwikkelingsvisie.
De VB vindt het noodzakelijk dat het Ontwikkelingsplan wordt voorzien van een planning van de diverse activiteiten voor de uitvoering. Op de kortere termijn kan al het herstel van de stedelijke structuur en de het verbeteren van de openbare ruimte worden opgepakt. Gepleit wordt voor een spoedige afbouw van de huidige verkeersfunctie van de Westersingel als centrumring.

- reactie

Het Ontwikkelingsplan Havenkwartier is een ruimtelijk beleidskader voor een opwaardering van het oude Havenkwartier. Het moet voor de korte en middellange termijn zorgen voor een samenhang tussen de diverse (her-) ontwikkelingen die in het Havenkwartier en omgeving gaan gebeuren. Het plan is enerzijds stimulerend en richtinggevend voor nieuwe ontwikkelingen en anderzijds krijgt het een functie voor het toetsen van initiatieven van derden.
Het door de gemeenteraad vast te stellen ontwikkelingsplan vormt de basis voor de concretisering en verder uit te werken deelplannen met de daarbij behorende financiering en planning. Zo zal met betrekking tot de aanpak van de openbare ruimte aansluiting gezocht moeten worden bij het onderhoudsprogramma en het vervangen van de riolering. De herontwikkeling van het vastgoed zoals langs de Westersingel zal gefaseerd plaatsvinden en mede afhankelijk zijn de plannen van de diverse eigenaren langs deze singel.
Het is de bedoeling bij de uitwerking van de grotere deelprojecten geïnteresseerden waaronder de Vereniging Binnenstad te betrekken bij de verdere planvorming.

Open Kaai
De VB wenst het terugbrengen van en Open Kaai.

-reactie

In het kader van het opstellen van de visie voor het Havenkwartier is er aanvankelijk ook gekeken naar het openen van de gedempte binnenhaven, in combinatie met het vervangen van het hoofdriool. In het kader van de ombuigingsoperatie in de meerjarenbegroting zijn echter geen gelden gereserveerd voor deze extra kosten. Het weer openmaken is vooralsnog van de baan. In de nota wordt hier dan ook niet meer op ingegaan.
In het ontwikkelingsplan worden echter geen maatregelen voorgesteld, die dit in de toekomst onmogelijk maken.

Brandweerkazerne
De VB maakt zich sterk voor een snelle herontwikkeling van het vrijkomende terrein van oude brandweerkazerne en vindt het belangrijk dat op deze locatie een ondergrondse parkeergarage mede voor bezoekers en van de stad en ter compensatie van de het verlies aan parkeerplaatsen in het gebied. wordt gerealiseerd in combinatie met wonen en andere functies.
De vereniging bedenkingen tegen bebouwing op het Geertruidaplein in verband met het verdwijnen van parkeerplaatsen.

- Reactie

GRIFFIE
Bergen op Zoom

De voorgestelde bebouwing langs het Geertruidaplein is opgenomen in het bestemmingsplan 'de Zeeland'. Het gedachte gebouw zal zowel in ruimtelijk als functioneel opzicht in het verlengde van de Westersingel bijdragen aan het opwaarderen van de route Gevangenpoort naar Kijk-in-de-Pot/ Binnenschelde. Het schermt de huidige weinig fraaie nutsgebouwen af van deze route.
Bij de nieuwe bebouwing op het terrein van de oude brandweerkazerne zal in ieder geval door middel van een ondergrondse parkeervoorziening op eigen terrein conform de gemeente parkeernormering moeten voldaan aan de vereiste parkeercapaciteit. Voorts kan gedacht worden aan extra parkeerplaatsen in verband met het bebouwen van de Koepelplaats.
Parkeren voor bewoners/ bezoekers ??

Westersingel
De voorkeur wordt uitgesproken voor het model 'stadstraat', met een binnenstedelijk profiel met bomen in combinatie met een plein ter hoogte van de Gevangenpoort.

- Reactie

De vereniging onderschrijft hiermee ook het voorkeursmodel van het college van burgemeester en wethouders.

Gevangenpoort e.o.
Bepleit wordt om de fundering van de voorpoort van de Gevangenpoort weer zichtbaar te maken in combinatie met een stukje (natte) gracht met aan beide kanten een harde kadewand en/of een groen talud.
De gedachte bebouwing aan de noordzijde van de Gevangenpoort zou een nokhoogte van maximaal 4 meter bebouwing
Voorts wordt ervoor gepleit om het gat aan de zuidkant van de Lievevrouwestraat naast de poort te versmallen.

- Reactie

De suggestie om de fundering van de voorpoort en de brug weer beleefbaar te maken op het nieuwe plein wordt onderschreven. Een aandachtspunt is of en op welke wijze dit al dan niet gecombineerd kan worden met een natte gracht. Aandachtspunten die hierbij spelen zijn, zoals in het ontwerp ontwikkelingsplan is aangegeven, aspecten als het borgen van de waterkwaliteit en de (ongewenste) beeldvorming dat de oude stad hier ophoud. Wellicht dat een eigentijdse interpretatie van de vroegere gracht door middel van een waterpartij, die verwijst naar de vroegere gracht, een optie. Een optie die deze genoemde kanttekeningen kan ondervangen.
De suggestie van de VB zal meegenomen worden in een nadere inrichtingstudie van het plein voor de Gevangenpoort als een uitwerking van het Ontwikkelingsplan.
De hoogte van de bebouwing aan de noordzijde van het poort zal qua maat aan moeten sluiten op de omliggende bebouwing. Voorts gaar deze bebouwing de noordelijke wand vormen van het nieuwe 'Lievevrouweplein'. Voor de pleinvorming is hier een wat hogere bebouwing wenselijk dan een nokhoogte van 4 meter zoals de vereniging voorstelt.
De wenselijkheid vanuit stedenbouwkundig opzicht om het gat naast de poort aan het einde van de Lievevrouwestraat te versmallen wordt onderschreven. Hiervoor is wel medewerking nodig van de eigenaar van het hoekpand.

Mineurplein e.o.
De Vereniging voelt er veel voor om de stedelijke bebouwing van de stadsstraat met bomen ook hier door te zetten. In de klankbordgroep zou nog eens goed naar de andere alternatieven te kijken.

- Reactie

De realisatie van dit deel zal een latere fase zijn van de aanpak van de Westersingel. Dit gezien de woningen van woningstichting Stadlander, waar voor op de korte termijn nog geen plannen zijn om deze woningen te herontwikkelen.

Herstel stedelijke structuur
Aandacht wordt voor diverse plekken in het Havenkwartier die er verwaarloosd en kaalgeslagen bij liggen.
Als locaties waar herstel van de structuur nodig is worden genoemd:

- Korte Dubbelstraat
- Molenpad
- Molenbergstraat

GRIFFIE
Bergen op Zoom

Het betreft hier kleine projecten die moeten zorgen voor een opwaardering van de directe omgeving. In het Ontwikkelingsplan zijn hiervoor ruimtelijke voorstellen gedaan. Het is in eerste instantie aan derde partijen om deze ontwikkelingen op te pakken.

- Vm. PNEM terrein/Fabriekstraat.

Reactie.

Met de voormalige woningstichting Soomland was een overeenkomst om dit gebied te ontwikkelen.
Haar rechtsopvolger Stadlander heeft evenwel bericht af te zien van een verwerving en ontwikkeling van deze locatie. De realisatie van de PNEM locatie wordt afgestemd met het gemeentelijke woningbouwprogramma, dat opgenomen wordt in het geactualiseerde Beleidsplan Wonen, dat naar verwachting in het eerste kwartaal 2104 wordt vastgesteld. De uitgangspunten voor de ontwikkeling zijn vastgelegd in het Beeldregieplan Zuidelijk Havenkwartier, dat als bijlage bij het Ontwikkelingsplan is gevoegd.

- Watermolenstraat

Reactie:

Het doortrekken van een veerbinding voor langzaamverkeer langs de watermolen naar de Zuidzijde Haven betreft hier tweede fase van de planvorming voor de voormalige gemeentewerf e.o. Met de huidige eigenaar zijn we in gesprek om te bezien of vooruitlopend op de nieuwbouw de vroegere Watermolenstraat weer open gesteld kan worden.

- Zuidzijde Haven, terrein IRS.
- Bruinevisstraat achterzijde Stoelemat.

Reactie:

Het bebouwen van het gat aan de oostzijde van de Bruinevisstraat is onderdeel van de herontwikkeling van het terrein van de oude brandweerkazerne. In de stedenbouwkundige randvoorwaarden voor dit terrein wordt voorzien in het omvormen van het zuidelijke deel van de Bruinevisstraat tor een stadsstraat met tweezijdige bebouwing.
Als onderdel van een integrale ontwikkeling van het kazerneterrein wordt het mogelijk kan ook een structurele oplossing worden gevonden voor het realiseren van parkeervoorzieningen, die nodig zijn op grond van de gemeentelijke parkeernormering
Voor de sloop van het gebouw is een sloopvergunning verleend. De sloop zal begin dit jaar plaatsvinden. Het vrijkomende bouwkavel wordt na vaststelling van het Ontwikkelingsplan Havenkwartier te koop aangeboden via de Stadmakelaar. Om te voorkomen dat het kaalslagterrein een verwaarloosde indruk maakt is het de bedoeling het perceel tijdelijk beschikbaar te stellen voor een burgerinitiatief. Hierbij wordt o.a. gedacht aan een vorm van tijdelijke stadslandbouw.

Openbare ruimte

De VB onderschrijft de ideeën voor de openbare ruimte. Aandacht wordt gevraagd voor de slechte staat van de bestrating en de kademuren van het opendeel van de Kaai.
Gevraagd wordt om op korte termijn te komen met een integraal plan voor een gefaseerde uitvoering van deze plannen.

- Reactie

De aanpak van de Westersingel is in het kader van de meerjarenplanning onderhoud wegen, riolering en openbare verlichting voorzien in 2015.
De herinrichting van het Wagenpleintje is onlangs als onderdeel van het woningbouwproject Vissershaven gereed gekomen. Het onderhoud van de Fabriekstraat en de Bruinevisstraat opgenomen voor 2014.
Door middel van een quick scan wordt gekeken naar de toestand van de kadermuren van de open binnenhaven.
Voor de toestand van de huidige bestrating is het onderhoudsniveau van toepassing van het door de gemeenteraad vastgestelde Integraal Beheer Openbare Ruimte.

Verdere suggesties en ideeën.

Herstel voormalige Houwer bij de watermolen samen met een reconstructie-visualisatie van de waterwerken van de vm. watermolen.

- Reactie.

Het is de bedoeling om beging 2014 een verkennend archeologisch onderzoek te doen naar de restanten van de fundering van deze vroegere waterwerken. Op basis van de resultaten hiervan kunnen plannen voor deze waterwerken verder in gang worden gezet.

GRIFFIE
Bergen op Zoom

Hamplein e.o.; zichtbaar maken van de oude stadspoorten in het straatbeeld.

- Reactie.

De suggestie zal te zijner tijd worden bezien bij de planvorming voor de herinrichting van de openbare ruimte als onderdeel van het plan ScheldeVesting.

Reactie mw. Bervaes

Mw. Bervaes is verontrust, dat het Geertruidaplein verdwijnt als parkeervoorziening. Het terrein wordt nu gebruikt voor bewoners als uitwijkmogelijkheid voor parkeren.
Het Geertruidaplein valt buiten het Havenkwartier. Hiervoor is reent het bestemmingsplan 'de Zeeland' vastgesteld, dat o..a voorziet in een gedeeltelijke bebouwing van het Geertruidaplein. Het resterende deel van het terrein blijft bestemd voor parkeren. Het verlies aan parkeerplaatsen wordt gecompenseerd door nieuwe parkeerplaatsen die de ontwikkelaar aanlegt achter de 'woonboulevard'

==0=0=0=0==

GRIFFIE
Bergen op Zoom

Gemeente Bergen op Zoom

Besprekingsverslag

Datum:	1 februari 2010
Bespreking te:	Rentmeesterkamer, Oude Stadhuis
Betreffende:	Klankbordgroep Ontwikkelingsplan Havenkwartier
Aanwezig:	Gemeente:
	Wethouder A. van der Wegen — Wethouder Ruimtelijke Ordening (voorzitter)
	Frans de Looij — Stedenbouwkundige
	Fozia Boukhari — Verslaglegging
	Zie presentielijst
Afwezig:	
Kopie aan:	Deelnemers overleg

1. Opening

Wethouder van der Wegen heet iedereen van harte welkom voor de tweede bijeenkomst van de klankbordgroep voor het Ontwikkelingsplan Havenkwartier. Allereerst stelt de wethouder zich aan de aanwezigen voor. Naast Financiën heeft de wethouder ook Ruimtelijke Ordening in zijn portefeuille. In die hoedanigheid zit hij dit overleg voor.

Het is al weer enige tijd geleden, dat we de eerste bijeenkomst hebben gehouden. De wethouder wil met dit overleg zijn belofte gestand doen om nog in de huidige zittingsperiode van het college een tweede bijeenkomst te houden. Voorafgaand heeft eerder op de avond een bijeenkomst plaatsgevonden van de begeleidingsgroep uit de gemeenteraad. Voor deze bijeenkomst van de klankbordgroep is één afmelding ontvangen van de heer van de Bosch.

Vandaag staat de ontwikkeling van het Havenkwartier op de agenda. Het doel van deze bijeenkomst is kennis te nemen van de tweede versie van de "concept tussenrapportage Ontwikkelingsplan Havenkwartier".
Het is een ontwikkelingsplan waarin de kaders worden neergelegd, op basis waarvan concrete deelprojecten kunnen worden ontwikkeld en gerealiseerd. In deze bijeenkomst worden geen besluiten genomen. Van deze bijeenkomst wordt een verslag gemaakt. Het verslag en de hand outs van de presentatie (in kleur) worden aan de deelnemers nagezonden. Wethouder van der Wegen meldt dat hand outs nog niet via het Raads Informatie Systeem (RIS) beschikbaar worden gesteld, want de bewoners moeten nog ingelicht worden over de ontwikkelingsvisie. De voorzitter wenst daarom enige terughoudendheid met betrekking tot de vergaderstukken.

Het streven is om in het 3e kwartaal in de nieuwe raad een visiedocument ter vaststelling aan te bieden. Dat zal niet betekenen dat alle deelprojecten dan al uitgewerkt zijn en dat dan ook de financiering rond is. Maar we willen wel de kaders vaststellen, op basis waarvan de diverse initiatieven zowel op de korte als de langere

termijn van corporaties, particulieren, maar ook van de gemeente (infrastructuur) ontwikkeld en ingepast kunnen worden.

Afgelopen weekend is het e.e.a. gepubliceerd over de brandweerkazerne. Wethouder van der Wegen deelt mee dat de burgemeester door middel van een raadsmededeling de stand van zaken heeft weergegeven over dit onderwerp. Geconstateerd is dat een nieuwe adequate brandweerkazerne op de plek van de huidige aan de Westersingel te duur uitpakt, Tevens is een verbouwing te kostbaar. Vanuit dit gegeven heeft ons college opdracht gegeven aan een extern adviesbureau om een "second opinion" uit te voeren. Gelijktijdig wordt er gekeken naar mogelijke alternatieve locaties, die kunnen dienen voor het realiseren van een nieuwe brandweerkazerne. Gedacht wordt hierbij aan de omgeving van de Zeeland. De uitkomsten van deze "second opinion" en het onderzoek naar de alternatieve locaties worden t.z.t. aan de gemeenteraad voorgelegd. Dit kan mogelijk leiden tot een heroverweging van het eerder genomen besluit. Binnen de ruimtelijke kaders van het ontwikkelingsplan zullen we dan naar een ander bestemming voor deze locatie op de hoek van de Westersingel en de van Konijnenburgweg moeten omzien.

2. Toelichting

Wethouder van der Wegen geeft vervolgens het woord aan Frans de Looij, stedenbouwkundige, die aan de hand van een PowerPoint presentatie een toelichting geeft op de 2e uitgewerkte versie van het concept ontwikkelingsplan van het Havenkwartier.

In de vorige bijeenkomst is de eerste fase van het ontwikkelingsplan aan de orde gekomen. Hierin zijn besproken de visie en het beleidskader van het cc. ontwikkelingsplan, herinrichting openbare ruimte, diverse verbeteringsvoorstellen voor diverse herontwikkelingslocaties.

De tweede fase, die in deze bijeenkomst wordt besproken, heeft betrekking op het planconcept voor de herstructurering van de Westersingel. Daarnaast wordt ook nog ingegaan op een verder uitgewerkt voorstel voor de herbestemming van de gemeentewerf.

In een notendop betreft het planconcept voor de herstructurering van de Westersingel:
- Een beoogd ruimtelijke samenhang tussen de diverse deelgebieden;
- Een ruimtelijk kader, dat geen eindbeeld is, maar een ontwikkelingsrichting;
- Essentieel voor de ruimtelijke kaders: rooilijnen, bouwmassa's profiel straat/infrastructuur;
- Binnen het ruimtelijke kader kan het nodige `maatwerk`geleverd worden;
- Meerdere uitwerkingen mogelijk; flexibiliteit t.a.v. functies en woningtypen;
- Gefaseerde aanpak nodig/mogelijk is;
- Aandacht voor de parkeerbalans; waar mogelijk streven naar een structurele uitbreiding van de parkeercapaciteit;
- Eerste ontwikkelinglocatie langs de Westersingel is de brandweerkazerne; als verdere uitwerking zijn hiervoor de stedenbouwkundige randvoorwaarden opgesteld.

3. Opmerkingen van de klankbordgroep n.a.v. de presentatie/toelichting

- *Verkeersfunctie Westersingel.*
  Op basis van een nader verkeerskundig onderzoek, dat is verricht naar aanleiding van in de vorige bijeenkomst gestelde vragen. Geconcludeerd wordt dat de verkeersfunctie van de Westersingel nodig blijft. Door middel van de inrichting van de Westersingel wordt de snelheid van de auto's getemperd. Kan de intensiteit niet teruggedrongen worden door een goede bewegwijzering, waarbij de automobilisten bijvoorbeeld vanuit de richting Halsteren buiten de Westersingel om geleid worden naar diverse parkeervoorzieningen, meubelboulevard/ de Zeeland?

Op structureel niveau (VerkeersStructuurPlan) is het de bedoeling om het verkeer door middel van de aansluitingen van de Randweg-West om het centrum heen te leiden. De bewegwijzering zal vooral effect hebben op bezoekers, die niet bekend zijn met de situatie. Van belang is ook dat er dan afspraken gemaakt worden met de navigatiesystemen om de personenauto's maar ook het vrachtverkeer via de hoofdroutes leiden.

- *Brandweerkazerne/ Stoelemat.*
  Geïnformeerd wordt naar de ontwikkelingsmogelijkheden van de brandweerkazerne en de Stoelemat. Hoewel het gebouw thans een povere uitstraling heeft, draagt het wel bij tot een stuk levendigheid in dit deel van de binnenstad. Het wijzigen van het alignement van de Westersingel biedt de mogelijkheid om de Evenementenzaal uit te breiden en zich te oriënteren op het plein bijvoorbeeld met en nieuwe entree. Aandacht wordt gevraagd om deze kans te benutten om de Stoelemat architectonisch op te waarderen en dan niet alleen aan het plein maar ook aan de kant van de Westersingel. Weth. van der Wegen meldt voor de goede orde dat hij contact heeft gehad met de familie Nuijten, eigenaar van de Stoelemat, over de ideeën voor een mogelijke uitbreiding van de Stoelemat. De familie Nuijten is wel geïnteresseerd om grond te verwerven om de evenementenzaal te kunnen uitbreiden. Weth. van der Wegen heeft daarbij wel nadrukkelijk de familie Nuijten op gewezen dat er aan de uitbreiding wel de nodige kwalitatieve eisen worden gesteld.
  Naar aanleiding van een vraag hieromtrent wordt meegedeeld, dat het gebouw direct ten zuiden van de Stoelemat ook onderdeel uitmaakt van het brandweercomplex.

- *Parkeren.*
  Als de Stoelemat vol is wordt er voor het parkeren uitgeweken naar de gedempte haven. Daarnaast spelen er allerlei andere ontwikkelingen in het Havenkwartier waaronder het open maken van de haven, waardoor de parkeercapaciteit niet alleen voor de bewoners en ook voor bedrijven zoals bijvoorbeeld Interium in het gedrang komt. Kunnen er op het PNEM-terrein extra parkeerplaatsen worden gecreëerd voor bijvoorbeeld de bedrijven in de omgeving. Ook wordt de suggestie gedaan om parkeervoorzieningen te maken op het binnenterrein de Boerenhol achter de Dubbelstraat.
  Weth. van der Wegen deelt mee, dat het de bedoeling is om bij de herontwikkeling van de gemeentewerf en het PNEM-terrein ten behoeve van de woningbouw op eigen terrein voorzien wordt in de parkeerbehoefte. Hier moet voldaan worden aan de vastgestelde gemeentelijke parkeernormering. Onderschreven wordt de wens om te bezien of bij deze herbestemmingen extra parkeercapaciteit kan worden gerealiseerd. Dit wordt bij de planontwikkeling meegenomen. Het is nog niet duidelijk of hier ook een surplus aan parkeren kan worden gerealiseerd.
  Gevraagd wordt of er ook nog ontwikkelingen spelen bij het IRS ("Suiker") Instituut. Gemeente is niet bekend met de plannen van het IRS.
  Meegedeeld wordt, dat er in het Havenkwartier betaald parkeren wordt ingevoerd, waardoor de werkers worden ontmoedigd om hier nog te gaan parkeren.
  De ondernemers op de Kaai willen dat de gemeente ook meedenkt met betrekking tot parkeermogelijkheden. Nu wordt het parkeerprobleem overgelaten aan particulieren en ondernemers. Bij het PNEM terrein zou de gemeente bijvoorbeeld parkeerplaatsen kunnen creëren.
  Parkeerbalans; hoe is het nu, wat zijn de ontwikkelingen en waar kunnen we het parkeren compenseren Wethouder zegt toe dat de parkeerbalans in de uit te werken nota verder zal worden in beeld zal worden gebracht. Het invoeren van het betaald parkeren genereert wellicht middelen om nieuwe parkeervoorzieningen aan te leggen. Gezien de hoge bouwkosten zal het echter zeer lastig zijn om hiermee ook gebouwde parkeervoorzieningen te realiseren.
  De suggestie wordt gedaan om de parkeerdruk op de binnenstad te verlichten, door aan de rand van de stad grotere parkeerterreinen aan te leggen en de bezoekers vervolgens met busjes te vervoeren naar de binnenstad.

- *"Onze Lievevrouweplein".*
  Aandacht wordt gevraagd voor adequate verkeersremmende voorzieningen op het plein. De heer Knoth verwijst hierbij naar een voorbeeld in Portugal, waar de verkeerslichten automatisch in de 30 km zones op

rood springen zodra men harder rijdt dan wat is toegestaan. Weth. van der Wegen neemt deze "Portugal suggestie" graag mee. Daarnaast zal de snelheid ook afgeremd worden door het nieuwe versmalde profiel van de Westersingel. Een vergelijking kan hierbij gemaakt worden met de recent heringerichte Boutershemstraat ca., waar het nieuwe, smallere profiel ook al tot een flinke verlaging van de snelheid heeft geleid tot ca 30 a 40 km/u. Op het plein zelf wordt door middel van het ontbreken van een duidelijke rijbaan de auto nevengeschikt gemaakt met de voetganger. Weth. van der Wegen verwijst hierbij naar een voorbeeld in Halsteren: het pleintje in de Kastanjelaan.

- Als snelheidsremmer zal bij het op- en afrijden van het plein een forse drempel aangebracht moeten worden. Gezien het aflopende karakter van de Westersingel is het wellicht een mogelijkheid om hier een "negatieve" drempel te maken, die in plaats van omhoog, omlaag gaat. Op deze wijze kunnen de karakteristieke hoogteverschillen iets meer benut en versterkt worden.

- Namens de Vereniging Binnenstad houdt de heer Weyts een pleidooi om de fundering van de voorpoort en de brug van de Gevangenpoort weer zichtbaar op het plein te maken. Volgens de heer Weyts is er meer ruimte als doorgang voor het verkeer tussen de poort en de zijgevels van de Rijkebuurtstraat dan op de tekening is aangegeven.
  Weth. van der Wegen stelt ter discussie of door middel van een reconstructie van een stukje gracht de ruimtelijke barrière tussen de stadskern en het Havenkwartier, dat we juist willen slechten, op deze manier weer op een andere wijze terugkomt. Bestaat er niet het gevaar, dat toeristen net als nu bij het verlaten van de Gevangenpoort weer rechtsomkeer maken omdat de suggestie wordt gewekt, dat de oude stad hier ophoudt.
  Wethouder van der Wegen stelt, dat de onderdoorgang van de Gevangenpoort te gering is om het bevoorradende verkeer, maar ook de vrachtwagens van de stadsschouwburg. Dit verkeer zal toch om buitenom de Gevangenpoort moeten gaan.
  Gemeente zal de maatvoering van de brug in overleg met de gemeentelijke archeoloog nog eens kritisch bekijken. Weth. van der Wegen daagt de Vereniging Binnenstad uit (vooral de heer Weyts) ideeën aan te dragen voor de inrichting van het zogenaamde "Onze Lieve Vrouwe pleintje".
  Vanuit de klankbordgroep wordt daarbij wel aandacht gevraagd voor de snelheden van het autoverkeer in het deel van de Lievevrouwestraat ten zuiden van de poort waar de straat aansluit op het nieuwe plein.

- Fietspad in twee richtingen langs de Westersingel?
  Deze oplossing wordt alleen in uitzonderingsgevallen toegepast. In de bebouwde kom is dit vanuit verkeersveiligheid een minder gewenste oplossing, omdat kruisend autoverkeer geen conflict verwacht met fietsers die direct om de bocht uit twee richtingen komen.

- *De open Kaai*
  De weekmarkt gaat eind 2010 naar een andere locatie, dat betekent niet dat de Kaai dan automatisch opengaat?
  In principe is het de bedoeling om in 2012, nadat Nedalco vertrokken is, te beginnen met het vernieuwen van het hoofdriool in de gedempte kaai. Het open maken zal moeten gebeuren door middel van "werk met werk" te maken. Met de nautische voorzieningen zijn extra kosten gemoeid, waarvoor de financiering nu nog niet is geregeld. De gemeenteraad moet hierover nog wel een besluit nemen.
  Krijgt de Kaai een groen talud, zoals is aangegeven op de schets in de cc nota.?
  De schets heeft geen status maar is een impressie van een mogelijk toekomstig beeld. De wens is echter om, ingeval de Kaai weer opengelegd wordt, aan beide zijden kademuren te maken, zodat aangesloten wordt op het oorspronkelijke profiel van de oude binnenhaven.

- Er wordt gemeld dat er sluipverkeer is bij Kijk-in-de-Pot – Markiezaatsweg. Actie gewenst.
  Weth. van de Wegen zegt dat dit niet de bedoeling is. Zal laten uitzoeken of hier een fysieke afscherming moet komen.

- De heer Weyts heeft een opmerking n.a.v. de conceptrapportage waarin de Watermolen genoemd is als de laatste van zijn soort in Nederland. Volgens de heer Weyts zijn er meerdere getijdenmolens geweest in Nederland.

- Er worden signalen gegeven dat woningstichting Soomland het in deze recessie moeilijk heeft om te bouwen. Indien het PNEM terrein als een parkeerterrein fungeert, zal dit enigszins voor verlichting zorgen De heer de Haan oppert om de suggestie PNEM als parkeerterrein mee te nemen in een overleg betreft "betaald parkeren in de Binnenstad".
  Geantwoord wordt dat door Soomland voor dit terrein een bouwplan is ontwikkeld, maar op dit moment nog niet duidelijk is of dit plan op korte termijn gerealiseerd kan gaan worden.

- In de Rijkebuurtstraat staan bomen ingetekend.
  Dit is een suggestie maar nog geen concreet inrichtingsplan. In de straatprofielen van de oude stad hebben we als inrichtingsprincipe om hier geen bomen te planten.

4. Afspraken:

- Het verslag van deze bijeenkomst en de hand-outs van de presentatie worden nagezonden;
- Er komt nog een aparte informatie- en overlegbijeenkomst voor de bewoners;
- 3e kwartaal van dit jaar wordt een visiedocument aan de nieuwe raad ter vaststelling aanbieden.

Wethouder van der Wegen sluit de vergadering en dankt iedereen voor hun aanwezigheid, constructieve inbreng en de prettige, open sfeer van het overleg.

PRESENTIELIJST KLANKBORDGROEP HAVENKWARTIER

1. Mevrouw C. Siemons-Schets	corineschets@tiscali.nl
2. De heer R. Band	r.band@ziggo.nl
3. De heer P. Verswijver	p.verswijver@kpnet.nl
8. De heer D.G. Knoth	
10. De heer L. de Clerck	ran-josé@planet.nl
11. Mevrouw A. Werdler	jpmwerdler@home.nl
4. De heer P. de Koeijer (Woningstichting Soomland)	
5. De heer J. Weyts (Stichting tot Herstel van de oude Kaai)	
9. De heer M. Velthoen (Stichting Open Kaai)	velthoen@concepts.nl
7. De heer C.M. de Haan (wijkcie. Binnenstad)	
6. De heer A. van den Bulck (Vereniging Binnenstad)	

Gemeente Bergen op Zoom

Besprekingsverslag

Datum:	1 februari 2010	
Bespreking te:	Oude Stadhuis, Rentmeesterkamer	
Betreffende:	Interne Begeleidingsgroep Havenkwartier	
Aanwezig:	Gemeente:	
	Wethouder A. v/d Wegen	Wethouder Ruimtelijke Ordening (voorzitter)
	Frans de Looij	Stedenbouwkundige
	Fozia Boukhari	Verslaglegging
	Raadsleden:	
	G.M.M. Roosendaal	GBWP
	J. van Es	Lijst Linssen
	M. Velthoen	VVD
	Flip Aartsen	PvdA
Afwezig:		
Kopie aan:	deelnemers overleg	

1. Opening

Wethouder Van der Wegen opent de vergadering en heet iedereen van harte welkom. Allereerst stelt de wethouder zich aan de aanwezigen voor. Naast Financiën heeft de wethouder ook Ruimtelijke Ordening in zijn portefeuille. In die hoedanigheid zit hij deze vergadering voor.

Vervolgens vertelt de voorzitter dat vandaag de ontwikkeling van het Havenkwartier op de agenda staat. Het doel van deze bijeenkomst is kennis te nemen van het "concept tussenrapportage Ontwikkelingsplan Havenkwartier". Het ontwikkelingsplan waarin een aantal concrete deelprojecten worden voorgesteld, die voor realisatie in aanmerking kunnen komen. In deze bijeenkomst worden geen besluiten genomen. Van deze bijeenkomst wordt een verslag gemaakt. Het verslag en de hand outs van de presentatie (in kleur) worden aan de deelnemers nagezonden. De voorzitter meldt dat hand outs nog niet via het RIS beschikbaar worden gesteld, want de bewoners moeten nog ingelicht worden over de plannen. De voorzitter wenst daarom enige terughoudendheid met betrekking tot de vergaderstukken.

De voorzitter blikt kort terug op de laatste bijeenkomst van de begeleidingsgroep d.d. 20 november 2007. Daarin werd afgesproken om voor de verkiezingen nog een bijeenkomst in te plannen. Die belofte wordt vanavond nagekomen. Aansluitend aan deze bijeenkomst komt de externe klankbordgroep bijeen om 20.30 uur.

De voorzitter streeft ernaar om in het derde kwartaal een visiedocument aan te bieden aan de nieuwe raad ter vaststelling. Dat zal niet betekenen dat alle deelprojecten dan al uitgewerkt zijn en/of dat de financiering rond is.

We willen het eindbeeld verscherpen zodat we ook de initiatieven van de corporaties en/of particulieren kunnen bestuderen en/of in passen in het eindbeeld wat de gemeenteraad voor ogen heeft.

De voorzitter meldt dat hij contact heeft gehad met de familie Nuijten, eigenaar van de Stoelemat, die naast de brandweerkazerne aan de Westersingel ligt. De familie Nuijten wil de grond van de kazerne graag hebben om zo de evenementenzaal te kunnen uitbreiden.

Afgelopen weekend is het e.e.a. gepubliceerd over de brandweerkazerne. De voorzitter deelt mee dat de burgemeester middels een raadsmededeling meer duidelijkheid heeft gegeven over dit onderwerp. Geconstateerd is dat een nieuwe adequate brandweerkazerne op de plek van de huidige aan de Westersingel te duur uitpakt, de verbouwing is te kostbaar. Vanuit dit gegeven heeft ons college opdracht gegeven aan een extern bureau een "second opinion" te laten uitvoeren. Gelijktijdig wordt er gekeken naar welke alternatieve locaties kunnen dienen ter realisatie van een nieuwe brandweerkazerne, te denken valt aan de omgeving De Zeeland. De uitkomsten van het "second opinion" en het onderzoek naar de alternatieve locaties worden t.z.t. aan de gemeenteraad voorgelegd voor heroverweging van het eerder genomen besluit.

De voorzitter meldt tenslotte dat indien de brandweerkazerne niet op de huidige locatie terugkomt dit geen belemmering hoeft te zijn voor het stedenbouwkundige beeld.

2. Toelichting

De voorzitter geeft vervolgens het woord aan Frans de Looij. Frans geeft aan de hand van een powerpoint presentatie een toelichting op het concept ontwikkelingsplan van het Havenkwartier.

In een notendop bevat het planconcept:
- Een beoogd ruimtelijke samenhang tussen de diverse deelgebieden;
- geen eindbeeld maar een ontwikkelingsrichting;
- maatwerk leveren binnen het ruimtelijk kader;
- ruimtelijke kaders aangeven (rooilijnen, bouwmassa's profiel straat/infrastructuur);
- meerdere uitwerkingen mogelijk; flexibiliteit t.a.v. functies woningtypen;
- gefaseerde aanpak nodig/mogelijk;
- parkeerbalans;
- eerste ontwikkeling locatie brandweerkazerne; stedenbouwkundige randvoorwaarden.

3. Opmerkingen n.a.v. de presentatie/toelichting
- De heer Aertsen merkt op dat in het planconcept nu ook bebouwing langs de Gertruidapolder is voorgesteld. De heer Roosendaal vraagt hierbij ook aandacht voor het parkeren o.a. gezien de parkeerdruk voor de meubelboulevard.
  Geantwoord wordt dat we hiermee de weinig fraaie zijkant van de meubelboulevard met de nutsgebouwtjes willen inkaderen, zodat het groen van Kijk-in-de-Pot op een aantrekkelijkere manier aansluit op Westersingel. Dit zal ten koste gaan van een deel van de huidige parkeerplaatsen op het Geertruidaplein. Door middel van parkeren onder het nieuwe gebouw aan het Geertruidaplein. Het parkeren blijft een belangrijk aandachtspunt. Bij een aantal herontwikkelingslocaties zoals het PNEM-terrein en de gemeentewerf moeten we nieuwe parkeervoorzieningen maken. We streven daarbij naar het realiseren van een surplus aan parkeerplaatsen, die per saldo een toevoeging zijn. Het zal gezien de kosten en ruimtelijke mogelijkheden echter niet meevallen deze extra plaatsen te ontwikkelen.
- "Onze Lieve Vrouweplein"
  Op het plein zelf wordt door middel van het ontbreken van een duidelijke rijbaan de auto nevengeschikt gemaakt met de voetganger. Weth. van der Wegen verwijst hierbij naar een voorbeeld in Halsteren: het pleintje in de Kastanjelaan.
  Met betrekking tot het opwaarderen van de Stoelemat wordt opgemerkt niet alleen aandacht te geven aan de voorgevel langs de Westersingel, maar zeker ook aan achtergevel aan de Bruinevisstraat.

- De heer van Es merkt op dat in de eerdere voorstellen sprake was van een overbouwing van de Westersingel bij de Moeregrebstraat. Dit was een wild idee, dat een nogal zware ingreep zou zijn . Nu wordt het profiel versmald, waardoor op deze wijde ook sprake is van een zekere poortwerking.
- De heer Aertsen vraagt of er nog gekeken is of de Grebbe bij de Moeregrebstraat weer opengelegd zou kunnen worden. Geantwoord wordt, dat zoals op en tekening in de nota is aangegeven zowat midden boven op het vroegere beloop van de Grebbe een muur is gebouwd, die als erfsfscheiding fungeert met de Moeregrebstraat. De huidige muur is dus geen verhoging van en oude kademuur. De Grebbe zelf is hier vervangen door een betonnen koker. Dit maakt het lastig om hier weer open water te creëren.
- Aandacht wordt gevraagd voor de voortgang van de deelontwikkelingen zoals die voor de gemeentewerf en het voormalige gasfabriekterrein. Geantwoord wordt dat de deze deelontwikkelingen al wel opgepakt zijn en niet hoeven te wachten tot het ontwikkelingsplan voor het Havenkwartier is vastgesteld. Hoewel de bouwmarkt op dit moment stagneert, is het wel belangrijk, dat we wel doorgaan met het vastleggen van een duidelijke ontwikkelingsvisie, die vervolgens "vertaalt' moet worden in een bestemmingsplan. We kunnen dan zodra de markt weer aantrekt slagvaardig tot ontwikkeling en realisatie van de plannen komen.
- Hoe staat het met de ontwikkeling van de kleinere herontwikkleingslokaties, die ook al in de eerste cc nota waren opgenomen. Het betreft percelen, die geen eigendom zijn van de gemeente. De gemeente heeft met de woningstichting Soomland enige jaren geleden een intentieovereenkomst gesloten met betrekking tot de participatie van de woningstichting bij het opknappen van het Havenkwartier. Een van onderdelen hiervan betrof een actieve rol van Soomland ten aanzien van de opwaardering van deze kleinere herontwikkelinglocaties. Een van eerste geslaagde resultaten betreft het opwaarden nam het complex de Kalkhoven van Soomland. Door de huidige financiële perikelen van Soomland stagneert de actieve rol van de woningstichting.
- Geïnformeerd wordt naar de overwegingen om in het planconcept voor de Westersingel naast de bestaande kantoorvilla in het groen een appartementengebouw in de vorm van een urban villa te situeren. Geantwoord wordt een woongebouw hier ruimtelijk inpasbaar is, doch dat het geen essentiële onderdeel is voor het planconcept. Het zou een mogelijke kostendrager kunnen zijn.
-
- Er moet serieus gekeken worden naar het parkeren. De wens is om meer parkeergelegenheid te realiseren voor bewoners en bezoekers
- Hoogteverschillen iets meer uitbuiten c.q. versterken
- Bebording/bewegwijzering is van belang
- Locatie brandweerkazerne
- Stand van zaken "Open kaai"?.
- In principe is het de bedoeling om in 2012, nadat Nedalco vertrokken is, te beginnen met het vernieuwen van het hoofdriool in de gedempte kaai. Het open maken zal moeten gebeuren door middel van "werk met werk" te maken. Met de nautische voorzieningen zijn extra kosten gemoeid, waarvoor de financiering nu nog niet is geregeld. Ingeschat wordt, dat hiervoor nog ca. 5 mln. nodig is.
-
- J. van Es vraagt of het mogelijk is om een gedeeltelijk bestemmingsplan te ontwikkelen.
- De voorzitter nodigt uit om te komen met ideeën om verkeersremmende maatregelen te treffen

Belangrijk eindbeeld, waarin de ontwikkelingen passen

Tijdspad:
- Verslag en hand-outs worden nagezonden;
- informatie avond voor de bewoners;
- 3e kwartaal wordt een visiedocument aan de nieuwe raad aangeboden om vast te stellen.

De voorzitter sluit de vergadering en dankt iedereen voor hun aanwezigheid, inbreng en de prettige constructieve sfeer.

We hebben al eerder aan tafel gezeten, het is al wat lang geleden. Toen was ik zelf een van de raadsleden die aan de voorganger vroeg om nou eens hier werk van te maken. In ieder geval die belofte inlossen in mijn zittingsperiode: Dat gebeurt vanavond: allereerst een bijeenkomst met de interne begeleidingsgroep, vervolgens komt om 20.30 uur de externe klankbordgroep bijeen. Er is één afmelding van de heer Fonds (?).

Het streven is om in het 3e kwartaal in de nieuwe raad een visiedocument aan te bieden dat vastgesteld kan worden. Dat zal niet betekenen dat alle deelprojecten dan al uitgewerkt zijn en dat dan ook de financiering rond is. Maar we willen wel het eindbeeld wat scherper en ook fysiek krijgen zodat we de initiatieven van corporaties of van particulieren, past het nou aan wat de gemeenteraad en wij voor het Westersingel voor eindbeeld voor ogen heeft. Dat is het doel

Wellicht iets gelezen over de brandweerkazerne. Er zou deze maand door de burgemeester meer duidelijkheid gegeven worden, middels een raadsmededeling. Dat is afgelopen weekend gebeurd. Wat er in de raadsmededeling gokweg staat is dat er problemen zijn met de vierkante meters op de Westersingel, om daar een adequate nieuwe brandweerkazerne te bouwen. Er zijn twijfels – als het gaat over het krediet. Er is gesnoeid in het zogenaamde programma van Eisen, om te kijken of het wel is in te passen binnen het budget. Er wordt een second-opinion gedaan door een extern bureau. Gelijktijdig hebben we aangekondigd parallel een onderzoek te doen naar alternatieve locaties, te denken valt aan de omgeving de Zeeland. We zullen de uitkomsten van de second-opinion en het onderzoek naar de alternatieve locaties aan de raad voorleggen voor heroverweging van het eerder genomen besluit. Dat kan dus betekenen dat er op de hoek geen brandweerkazerne komt, maar dat hoeft voor het stedenbouwkundige beeld geen belemmering te zijn. Er is op dit moment twijfel over komt er wel/geen nieuwe brandweerkazerne op die locatie.

Gemeente Bergen op Zoom

COMMISSIE-ADVIES

Commissie : **Stad en Ruimte**
Datum : **19 februari 2014**
Agendapunt : **3a**
Nummer raadsvoorstel : **RVB14-0002**
Naam raadsvoorstel : **Ontwikkelingsplan Havenkwartier**

Fractie	A-voorstel	B-voorstel	Opmerkingen:
GBWP	X		
Lijst linssen		X	
VVD		X	Overweegt motie
PvdA		X	Overweegt motie
D66		X	
CDA		X	
BSD		X	
Groen Links		X	
SP			
Advies aan de gemeenteraad	**Het voorstel wordt als B-stuk doorgeleid naar de gemeenteraad.**		

Toezeggingen:	

De secretaris,

De voorzitter,

Raad 27 februari 2014

VOORSTEL: 6e RVB14-0002 Ontwikkelplan Havenkwartier onderdeel A,B,D en E

Fractie	Raadszetels	aanwezig	Fractie	VOOR	TEGEN
GBWP	7	7	**GBWP**	✓	
lijst Linssen	6	6	**Lijst Linssen**	✓	
VVD	5	4	**VVD**	✓	
PvdA	4	4	**PvdA**	✓	
D66	3	3	**D66**	✓	
CDA	3	3	**CDA**	✓	
BSD	2	1	**BSD**		✓
Groen Links	2	2	**Groen Links**	✓	
SolidariteitsPartij BOZ	1	1	SolidariteitsPartij BOZ		✓

aantal	33	31	RESULTAAT :	29	2
meerderheid	17	16		aangenomen	

Raad 27 februari 2014

VOORSTEL: 6e RVB14-0002 Ontwikkelplan Havenkwartier onderdeel C en F

Fractie	Raadszetels	aanwezig	Fractie	VOOR	TEGEN
GBWP	7	7	**GBWP**	✓	
lijst Linssen	6	6	**Lijst Linssen**	✓	
VVD	5	4	**VVD**	✓	
PvdA	4	4	**PvdA**	✓	
D66	3	3	**D66**	✓	
CDA	3	3	**CDA**		✓
BSD	2	1	**BSD**		✓
Groen Links	2	2	**Groen Links**	✓	
SolidariteitsPartij BOZ	1	1	SolidariteitsPartij BOZ		✓
aantal	33	31	RESULTAAT :	26	5
meerderheid	17	16		aangenomen	

CT..

Gemeente Bergen op Zoom

Ontwikkelingsplan Havenkwartier



Ontwerp

5 november 2013

INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding 5

2. Overwegingen/aanleidingen 7

3. Plangebied 9

4. Visie/Beleidskader 11

5. Herinrichting openbare ruimte 14

6. Watermolen/Vissershaven
Aanhaking Havenkwartier op het herontwikkelingsgebied
ScheldeVesting/De Zeeland 16

7. Herontwikkeling voormalige gasfabriekterrein e.o. Van Konijnenburgweg 19

8. Verbeteringsvoorstellen voor het bebouwd gebied 27

9. Herstructurering Westersingel 29

Bijlage 1:
Ruimtelijke modellen opwaardering Westersingel 50

Bijlage 2:
Beeldregieplan nieuwbouwterrein terrein brandweerkazerne/Westersingel. 54

Bijlage 3:
Beeldregieplan voormalige gasfabriekterrein e.o. 58

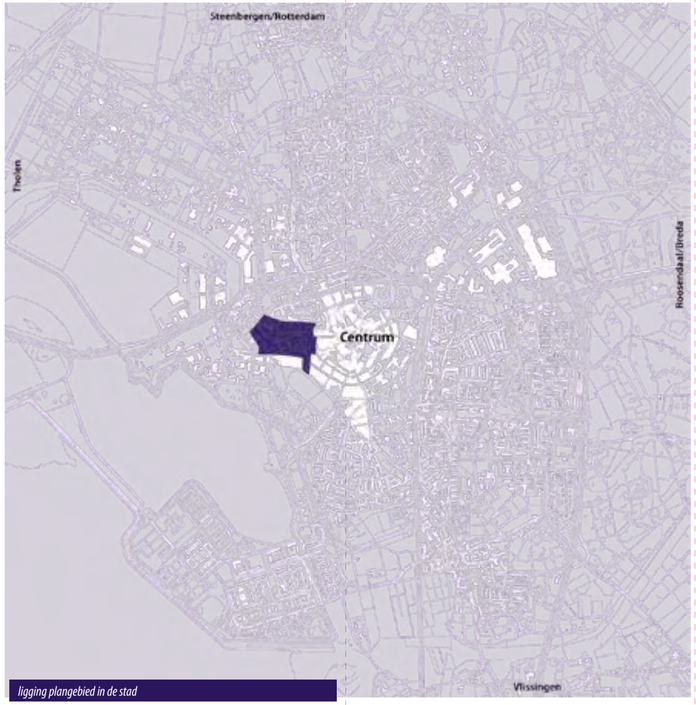
Bijlage 4:
Beeldregieplan herontwikkeling van Westersingel 105-125 /
Boutershemstraat 58-60 62

Hoofdstuk 1 INLEIDING.

In het collegeprogramma 2010- 2014 is de ambitie uitgesproken om de stad te verbinden met het water. Hiervoor is voor het westelijke deel van de stad een aangepast plan opgesteld: ScheldeVesting. Plandelen zijn o.a. het (nieuwe) havenkwartier (Nedalcoterrein) en Waterschans, waar woningbouw is voorzien en een nieuwe jachthaven. Daarnaast wordt hierin gesteld, dat de mogelijkheden zijn voor recreatieve functies in de omgeving van de Boulevard-noord, waarbij de ligging aan het water van de Binnenschelde wordt benut. Het oude Havenkwartier vormt een belangrijk scharnierpunt tussen de historische stadskern en voorziene nieuwe ontwikkelingen in het plan Scheldeveste en de toeristisch recreatie ontwikkeling langs de boorden van de Binnenschelde.
Een opwaardering van het Havenkwartier schept mede gunstige condities om deze beoogde ontwikkelingen te realiseren.
Een van de bestaande knelpunten in de samenhang tussen de stadskern en het oude (en toekomstige) nieuwe Havenkwartier is de barrière die de Westersingel vormt. Het nieuwe Verkeersplan biedt mogelijkheden om de verkeerfunctie van de Westersingel te ´downgraden´.
Andere overwegingen zijn o.a. het vrijkomen van de huidige locatie van de brandweerkazerne, de herbestemming van het voormalige gasfabriekterrein en de verdere ontwikkelingen rondom de gemeentewerf. Locaties die kunnen zorgen voor een fraaie afronding van het zuidelijke deel van het Havenkwartier en daarmee de verbinding tussen Scheldevesting, de Zeeland e.o. en de stadskern op een aantrekkelijke manier kunnen vormgeven.

Doel

Het doel is het opstellen van een ontwikkelingsplan voor het oude Havenkwartier. Het betreft hier de eerste fase van het project, de beleidsfase, waarin een studie wordt verricht naar de wenselijkheid van diverse verbeteringsprojecten. Het is de bedoeling om de resultaten vast te leggen in de vorm van een ontwikkelingsplan, waarin een aantal concrete deelprojecten worden voorgesteld, dat voor realisatie in aanmerking kan komen.



ligging plangebied in de stad



Ontwikkelingsgebied ScheldeVesting, Havenkwartier en historische binnenstad

Opzet van de nota.

Allereerst komen in de hoofdstukken 2 en 3 de overwegingen en de overige aanleidingen aan bod die de grondslag vormen voor het opstellen van het ontwikkelingsplan voor het oude Havenkwartier. In hoofdstuk 4 is het plangebied weergegeven, waarop het ontwikkelingsplan betrekking heeft.

Na een korte schets historische ontwikkeling wordt vervolgens aan de hand van een analyse van de sterke en zwakke kanten van het Havenkwartier evenals de kansen en bedreigingen een visie ontvouwd die richtinggevend is voor de verdere ontwikkeling van de wijk.

In hoofdstuk 6 en volgende worden de verschillende deelprojecten behandeld, waarin concrete verbeteringsvoorstellen worden gedaan als onderdeel van een operationeel ontwikkelingsplan.

Het betreft:

Inrichtingsprincipes voor de openbare ruimte.

- Een stedenbouwkundig voorstel voor de aanhaking van het oude Havenkwartier op het ontwikkelingsgebied De Zeeland e.o.:
  - Binnenschelde - Markiezaatsweg - Vissershaven/ Watermolen - Zuidzijde Haven,
  - 'De Zeeland' – Wagenpleintje- Gemeentewerf.
- Stedenbouwkundige kaders voor verbeteringsvoorstellen het bebouwd gebied, inclusief de in aanmerking komende transformatiegebieden.
- Herstructurering van de Westersingel; dit inclusief de stedenbouwkundige randvoorwaarden voor de herontwikkeling van het perceel van de brandweerkazerne. Op basis van een aantal modellen wordt een voorstel gedaan voor een planconcept voor het opwaarderen van de Westersingel. Hierbij worden op hoofdlijnen de kaders aangegeven voor de toekomstige ontwikkeling.

Hoofdstuk 2 OVERWEGINGEN/ AANLEIDINGEN

In het navolgende wordt ingegaan op de overwegingen die een rol hebben gespeeld om te komen tot een ontwikkelingsplan voor het Havenkwartier.

Met de planvorming voor ScheldeVesting, wordt ter plaatse van het voormalige Nedalcoterrein en omgeving een nieuw 'havenkwartier' voor Bergen op Zoom ontwikkeld. Dit in combinatie met een nautische ontwikkeling ter hoogte van de oude havendijk die onder andere voorziet in een nieuwe jachthaven met een open vaarverbinding naar het Zoommeer. Deze ontwikkeling moet Bergen op Zoom weer een aantrekkelijke relatie moet geven met de Oosterschelde. Een derde belangrijke ontwikkeling betreft de transformatie van het indrukwekkende, monumentale complex 'de Zeeland' en de omgeving ten behoeve van grootschalige detailhandel.

Deze beoogde ontwikkelingen vragen om een goede ruimtelijke samenhang niet alleen tussen het nieuwe en het oude havenkwartier, maar ook met de oude stadskern. Het oude havenkwartier vormt hierin een belangrijke schakel zowel in programmatische als in ruimtelijke betekenis. Het is dan ook mede van groot belang in de voorwaardenscheppende sfeer als ondersteuning van de hiervoor genoemde ontwikkelingen.

Omdat in het kader van de ombuigingsoperatie in de meerjaren begroting geen gelden zijn gereserveerd voor de extra kosten, die gemoeid zijn met het weer openmaken van de gedempte binnenhaven, is het weer openmaken vooralsnog van de baan.
In de nota wordt hier dan ook niet meer op ingegaan.

Programmatisch

Door middel van het creëren van aantrekkelijke routes tussen de oude stadskern via het oude Havenkwartier naar de Binnenschelde, de Zeeland in combinatie met de grootschalige detailhandel enerzijds en anderzijds naar het nautische ontwikkelingen met de Waterschans en het weer beleefbaar maken van de restanten van de oude vestingwerken kunnen de toeristisch recreatieve ambities van de gemeente Bergen op Zoom verder inhoud worden gegeven. Het draagt bij aan het tot stand brengen van een samenhangend toeristisch recreatief product Bergen op Zoom op het gebied van (water-)recreatie en cultuurhistorie.

Daarnaast zorgt deze ontwikkeling voor een versterking van de economische functie van de binnenstad en in het bijzonder van het westelijke deel van het kernwinkelgebied met haar speciaalzaken.

Ruimtelijk

Het oude Havenkwartier als scharnierpunt tussen de oude stadskern, de detailhandelsstrip langs de Van Konijnenburgweg en het complex van de Zeeland en de ScheldeVesting vraagt om een goede ruimtelijke aanhaking op deze delen (zie afb. linkerpagina). Dit zowel in de vorm van logische en attractieve verbindingen, maar ook door het creëren van een stedenbouwkundige samenhang. De bezoekers moeten als het ware verleid worden via het oude Havenkwartier door te lopen naar de oude stadskern.

Opwaarderen openbare ruimte en bebouwing.

In de oude stadskern is al een belangrijk deel van de openbare ruimte opnieuw ingericht en meer in overeenstemming gebracht met het historische karakter van de bebouwing.

In het oude Havenkwartier is als resultaat van de stadsvernieuwing de monumentale bebouwing grotendeels gerestaureerd. De aankleding van de openbare ruimte loopt hierbij achter.

Door de gemeenteraad is op 23 juli 2003 is de beleidsnota Openbare Ruimte Binnenstad vastgesteld. Deze nota is onderdeel van een drieluik van binnenstadsnota's, waartoe ook het Beeldkwaliteitplan Binnenstad en de nota Structuurbeeld Binnenstad behoren. In de Nota Openbare Ruimte zijn voor de diverse in het Havenkwartier te onderscheiden openbare ruimten, de inrichtingsprincipes aangegeven.

Naast het vervangen van het eerder genoemde hoofdriool, is/wordt ook in de diverse woonstraten in het Havenkwartier het riool vernieuwd. Onderzocht wordt in hoeverre in combinatie met deze werkzaamheden tevens de inrichting van de openbare ruimten kan worden 'meegenomen' en in overeenstemming worden gebracht met de uitgangspunten van de nota Openbare Ruimte. Hierbij zal zo veel mogelijk worden uitgegaan van een hergebruik van aanwezige bestratingsmaterialen.

In het beeldkwaliteitplan zijn onder andere de dissonanten in de ruimtelijke structuur van het Havenkwartier benoemd. Tevens zijn de beeldkarakteristieken van de bestaande bebouwing geanalyseerd en op basis hiervan richtlijnen vastgelegd voor veranderingen van de bebouwing.

In de 'schaarse' jaren zeventig en tachtig van de vorige eeuw is in de wijk een aantal woningcomplexen gerealiseerd, dat naar de huidige inzichten niet meer past in de gewenste beeldkarakteristiek, zoals dat onder andere in het beeldkwaliteitplan is aangegeven.

In de nota Structuurbeeld Binnenstad zijn de veranderingsgebieden aangeduid, die voor een opwaardering in aanmerking komen. Als belangrijkste knelpunt in de ruimtelijke structuur van de binnenstad is de doorbraak aangegeven van de Westersingel tussen de stadskern en het Havenkwartier, waardoor er een grote scheiding is ontstaan tussen de beide middeleeuwse delen van de binnenstad.

Voorgesteld wordt de relatie tussen deze twee delen weer terug te brengen. Het gebied is in deze nota als (een te herstellen) verbindingszone op de kaart aangegeven.

Ontwikkeling voormalige gasfabriekterrein e.o.

In juni 2003 heeft de gemeenteraad ingestemd met een voorstel voor de aankoop, sanering en herontwikkeling van het PNEM-terrein e.o. De sanering van de ondergrond van de voormalige gasfabriek is inmiddels afgerond. Met de voormalige woningstichting Soomland was een intentieovereenkomst gesloten voor een herontwikkeling. Door de problematiek met betrekking tot deze woningstichting heeft dit niet tot realisatie geleid. Dit project zal een belangrijke bijdrage leveren aan het opwaarderen van het zuidelijke deel van het Havenkwartier en van de van Konijnenburgweg als invalsroute naar de binnenstad vanaf de Markiezaatsweg (afbeelding).

Daarnaast speelt nog een aantal andere aanleidingen een rol voor het opstellen van de ontwikkelingsvisie voor het Havenkwartier.

Terrein brandweerkazerne

Door de verhuizing van de brandweer naar de nieuwe kazerne aan het Havenplein is de huidige locatie vrij gekomen. Dit biedt interessante kansen om de verbinding tussen het kernwinkelgebied in de stadskern en de detailhandel langs de van Konijnenburgweg en in de Zeeland aantrekkelijker te maken.

Herontwikkeling terrein voormalige gemeentewerf - watermolen.

De watermolen aan de Vissershaven is fraai gerestaureerd. Het is een van de markantere monumenten in de stad. Het is een zeer bijzonder complex als (voormalige) getijdenmolen.

De gerestaureerde watermolen kan een kristallisatiepunt worden voor nieuwe ontwikkelingen in haar directe omgeving en op het aanliggende terrein van de gemeentewerf. De herontwikkeling van het terrein van de voormalige gemeentewerf en aanliggende percelen biedt mogelijkheden voor het maken van een interessante route tussen de oude binnenhaven via de Vissershaven naar de Zeeland en omgeving.

't Harinkhof.

De bestrating rondom dit nieuwbouwcomplex is op een ‘sobere’ wijze hersteld door een hergebruik van betonklinkers. De uitstraling van het nieuwe complex vraagt evenwel een meer passende, hoogwaardiger bestrating.

Overige verzoeken en initiatieven.

Door de Vereniging Binnenstad is eerder een voorstel ontwikkeld voor een gedeeltelijke reconstructie van de voormalige verdedigingswerken rondom de Gevangenpoort/Westersingel.
Door een groot aantal bewoners van het Havenkwartier is door middel van een brief, voorzien van een handtekeningenlijst, aandacht gevraagd voor mogelijke ontwikkelingen die kunnen spelen bij het vrijkomen van een garagecomplex in het blok Noordzijde Haven/ Dubbelstraat



Watermolen (voor restauratie)



Watermolen (na restauratie)



’t Harinkhof aan Noordzijde Haven



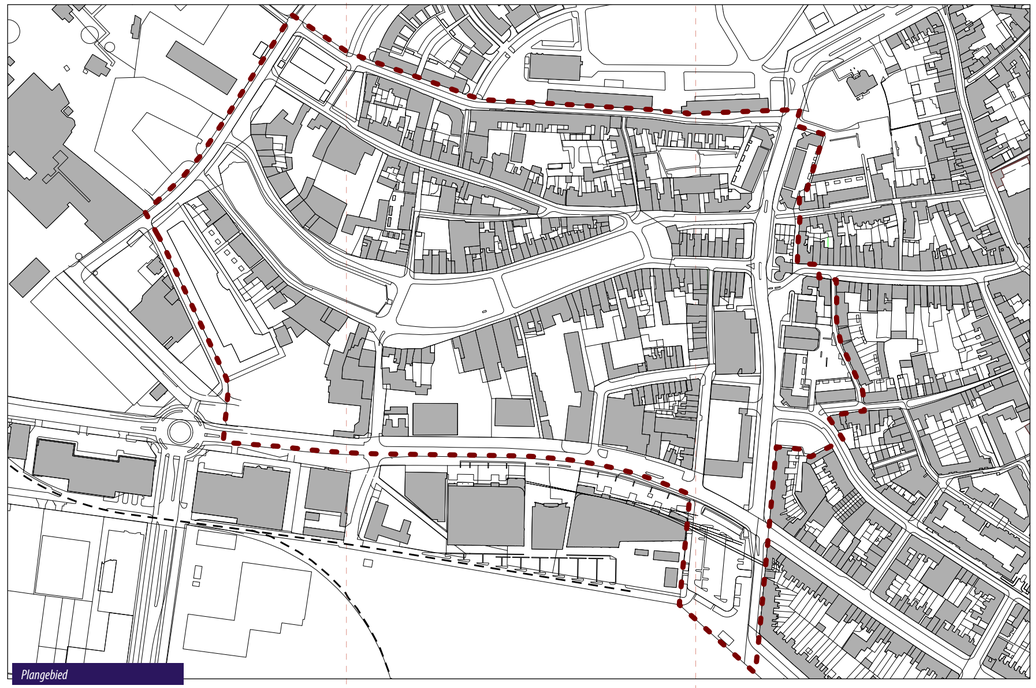
Schets brug en voorpoort Gevangenpoort van Kees Warmoeskerken. 1996.

Hoofdstuk 3 PLANGEBIED

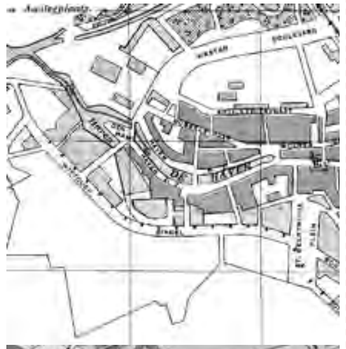
Op de bijgevoegde tekening is het plangebied aangegeven. Het plangebied volgt in het zuiden en westen de grenzen van het herontwikkelingsgebied van de Zeeland e.o. en het plangebied van ScheldeVesting. Als noordelijke begrenzing wordt aangehouden de Bokstallen direct ten noorden van de Artilleriestraat.
De oostelijke begrenzing is zo bepaald, dat de bebouwing ter weerszijden van de Westersingel binnen het plangebied valt. Het betreft hier het gehele deel van de omgeving van de Gevangenpoort, dat omstreeks de jaren 60 en 70 van de vorige eeuw deel uitmaakte van een saneringsgebied.



luchtfoto Oude Binnenhaven



Plangebied









- linksboven: situatie 1915
- links midden: situatie 1890
- linksonder: situatie 1581
- rechtsboven: Structuurbeeld Binnenstad

Hoofdstuk 4 VISIE/BELEIDSKADER

Korte schets historische ontwikkeling.

Het Havenkwartier vormt samen met de oude, concentrische stadskern, de oude middeleeuwse stad, die omsloten werd door de vestingwerken.
De haven is ontstaan langs een landinwaarts stromende bochtige kreek. Het havenkwartier heeft een langgerekte vorm, doordat het zich heeft ontwikkeld langs de oude haven.
De wijk kenmerkt zich, wat betreft haar ruimtelijke opbouw, door grote verschillen: de grootschalige openbare ruimte van de oude haven met ook relatief hoge bebouwing en de kleinschalige straten en stegen ter weerszijden met lagere bebouwing. Karakteristieke wat grotere gebouwen die echt bij de haven horen zijn o.a. het Spuihuis,


Groot Arsenaal

het Groot en Klein Arsenaal, de watermolen, de bedrijfsgebouwen van de voormalige suikerfabriek aan de Zuidzijde Haven (thans o.a. Interium), het pakhuis op de hoek Dubbelstraat/ Havenstraat en de schoorsteen van de voormalige spiritusfabriek.
De overige bebouwing wordt gekenmerkt door kleinschaligheid met een grote diversiteit in maten en verschijningsvormen. Van oudsher is er sprake van functiemenging van wonen en veel bedrijvigheid, waardoor het havenkwartier een soberder uitstraling heeft dan de middeleeuwse kern. Vooral het deel van het havenkwartier ten noorden van de haven bood plaats aan nijverheid, zoals potbakkerijen, mestoven, scheepswerven e.d. De van oudsher diepe verkaveling bood plaats aan bedrijvigheid. Op deze erven zijn binnenterreinen ontstaan, waarin vaak ook enige bebouwingstaat. Op de binnenterreinen is ook privé of openbaar groen aanwezig dat bijdraagt aan de ontspannen sfeer van het gebied en een contrast vormt met de stenige havensfeer.

Door de aanleg van de Theodorushaven en de demping van een deel van de oude binnenhaven kreeg de havenwijk te kampen met verlies van economische functies. Bijna alle bedrijfsfuncties zijn uit het gebied verdwenen. Veel bedrijfspanden werden nog slechts gebruikt voor opslag. Dit leidde tot een ernstige verpaupering en verval van dit deel van de oude binnenstad.
In het "Reconstructieplan Centrum Bergen op Zoom", (zie afbeelding) dat in 1961 is vastgesteld, werd voorgesteld om een groot deel van de bebouwing van het oude havenkwartier dan ook te slopen. Prioriteit werd gegeven aan een vlotte bereikbaarheid voor het gemotoriseerd verkeer ondermeer door de aanleg van een westelijke randweg dwars door de wijk. Van de geplande verkeerstechnische doorbraken is uiteindelijk alleen de Westersingel gerealiseerd. Dit met als gevolg dat de oude binnenstad in tweeën werd 'geknipt' en het oude havenkwartier fysiek werd gescheiden van de stadskern. (zie ook paragaaf 6.4). In 1973 verscheen de nota Rehabilitatie Westelijk Stadsdeel dat een bijstelling vormde van het beleid om grote delen van de wijk te slopen. Dit vormde het begin van de aanpak van het proces van stadsvernieuwing waarbij onder meer werd uitgegaan van het behoud van de ruimtelijke structuur en het versterken van de woonfunctie. Dit heeft ertoe geleid, dat de gebouwen in het havenkwartier inmiddels grotendeels zijn opgeknapt en de buurt een gewilde woonomgeving is geworden. Ontwikkelingen zijn o.a. het wooncomplex 't Harinkhof ter plaatse van het vroegere bedrijfscomplex Ribbens, de bedrijfsverzamelge-


Klein Arsenaal

bouwen Interium en de Melkfabriek, het binnenspeelterrein Miny World, en de restauratie van de watermolen. Deze laatste projecten zijn een mooi voorbeeld van een goede herbestemming van voormalige, karakteristieke bedrijfsgebouwen in het Havenkwartier, die bovendien een bijdrage leveren aan de multifunctionaliteit van


Interium aan Zuidzijde Haven

het gebied. De ontwikkeling van de aangrenzende Schelde Vesting en de Zeeland e.o., zal ook van invloed zijn op de oude havenwijk.

Korte analyse huidige situatie.

Korte sterkte/zwakte analyse; analyse kansen en bedreigingen.

Sterk

- Het oude havenkwartier kent een wervend, monumentaal karakter met een binnenstedelijke ambiance. Ze is een gewilde woonlocatie op de Bergse woningmarkt.
- De (monumentale) bebouwing in de wijk bevindt zich grotendeels in een goede staat.


Schoorsteen Nedalco

Zwak

- Het Havenkwartier, dat van origine gekarakteriseerd werd door een sterke menging van functies als wonen en bedrijvigheid, is thans een overwegend monofunctionele woonwijk geworden. Het rijkgeschakeerde leefmilieu en de daarbij horende

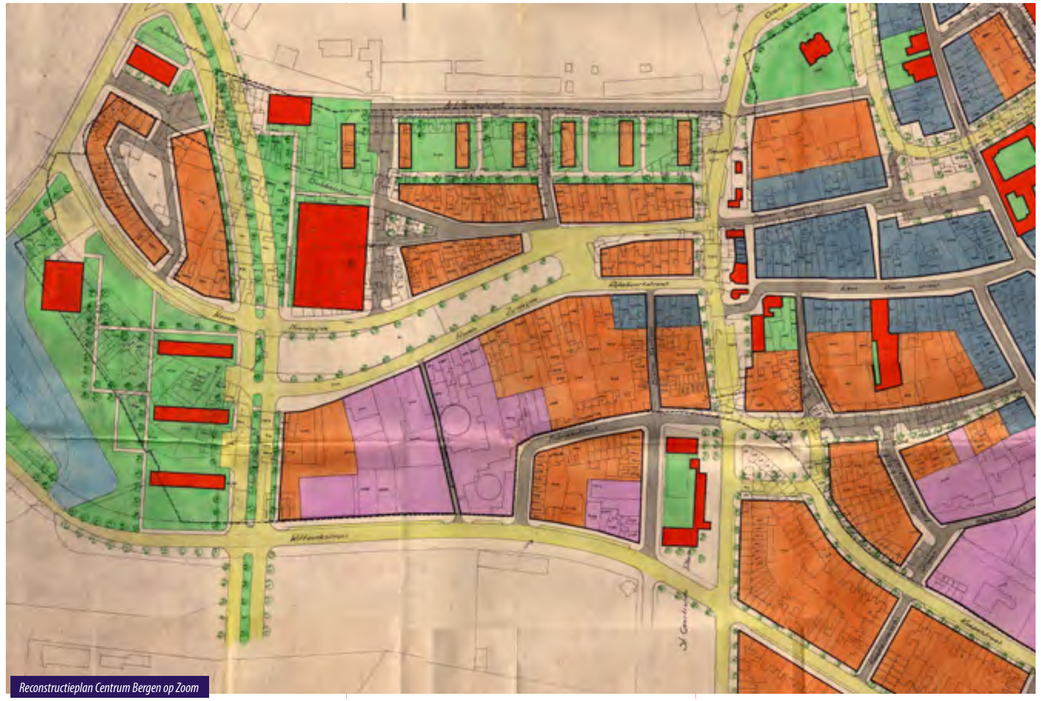
levendigheid, dat zo karakteristiek is voor de historische binnenstad is hier voor een deel verloren gegaan.
- In de wijk ontbreken voorzieningen voor de dagelijkse levensbehoeften en het basisonderwijs.
- De aanleg van de Westersingel heeft tot een 'amputatie' geleid van het middeleeuwse havenkwartier van de middeleeuwse stadskern.

Kansen

- De herontwikkeling de Zeeland e.o., het nautisch centrum met Waterschans en het plan ScheldeVesting, bieden kansen voor een versterking van de toeristische recreatieve betekenis van de gemeente. In het kielzog hiervan kunnen nieuwe economische functies in de buurt tot ontplooiing komen. Het havenkwartier komt meer 'in de loop'' te liggen.
- De herbestemming van de markante havengebouwen het Groot en Klein Arsenaal, maar ook van de Blokstallen biedt kansen om tot een belangrijke impuls te geven aan de levendigheid van het kwartier.
- De toename van het aantal bewoners door ScheldeVesting vergroot het draagvlak voor voorzieningen, die ook voor de bewoners van het Havenkwartier van belang zijn.
- De vestiging van een "supermarkt XL" in het gebouw "De Zeeland" in combinatie met anderen voorzieningen, zal een belangrijke verzorgingsfunctie gaan vervullen voor de bewoners van het Havenkwartier.

Bedreigingen

- De huidige overwegende woonfunctie kan mogelijk op gespannen voet komen te staan met andere commerciële functies, die als een spin-off van onder meer de ontwikkelingen op het Nedalcoterrein en in de Zeeland e.o.



Reconstructieplan Centrum Bergen op Zoom

Visie.

Algemeen

Het oude havenkwartier en de middeleeuwse stadskern vertegenwoordigen grote cultuurhistorische waarden. Het zijn beide complementaire gebieden die ieder een eigen functie en de daarbij horende sfeer hadden en voor een belangrijk deel nog steeds hebben. De oude stadskern was vanouds de handelsstad, waar vooral op de diverse pleinen de waren aan de man werden gebracht. Tegenwoordig zijn hier de commerciële voorzieningen gelokaliseerd, met een bovengemeentelijke verzorgingsfunctie.
Het Havenkwartier was het nautische deel van de oude stad waar de trafiek plaatsvond door de overslag van goederen Hier bevonden zich ook vele bedrijven, waarvoor in de stadskern geen plaats was. Hoewel de havenfunctie is verdwenen is de nautische ambiance in dit deel nog steeds te beleven in de vorm van de kaaien en de vele nog overgebleven markante voormalige bedrijfscomplexen, die gerelateerd waren aan de voormalige haven.
De plannen voor de herontwikkeling van het Nedalcoterrein en het nautisch centrum, met een vaarverbinding naar het Zoommeer, bieden nieuwe perspectieven voor het westelijke deel van de historische binnenstad. Perspectieven voor nieuwe nautische activiteiten nu niet meer in de vorm van goederenoverslag, maar met een toeristisch recreatieve functie. Ontwikkelingen die samen met de andere sterke punten van de stad, de cultuurhistorie en de fraaie landschappelijke omgeving, gunstige condities bieden voor



Oude Binnenhaven tijdens Haven promotie dagen

nieuwe economische functies. Dit vraagt om een goede ruimtelijke, maar ook functionele samenhang tussen het Havenkwartier en de oude Stadskern. De oude stadskern dat zich onder meer onderscheidt door de sterke commerciële functies en Schelde Vesting met een 'eigen' waterrijk woonmilieu. Karakteristieken, die bepalend zijn voor de identiteit van het oude havenkwartier zijn:
- De nautische sfeer;
- Het monumentale, binnenstedelijk karakter;
- De diversiteit en menging van functies, waaronder ook vormen van (ambachtelijke) bedrijvigheid

Beleidskader

Ten behoeve van het Ontwikkelingsplan voor het oude Havenkwartier zijn de volgende doelstellingen geformuleerd.

- Het oude Havenkwartier is een ruimtelijk en functioneel onderdeel van de historische binnenstad. Het moet een belangrijke schakel gaan vormen tussen de oude stadskern en het nieuwe havenkwartier 'ScheldeVesting'. De versterking van de ruimtelijke samenhang vindt plaats door middel van het opwaarderen van:
  - Route Retranchement- Geertruidaplein- Westersingel, die ter hoogte van de Gevangenpoort aanhaakt op de oost -westelijke binnenstadsas, die van het station via de Grote Markt een vervolg heeft langs de oude binnenhaven naar de Ham. Doel hiervan is onder andere het opheffen van de scheiding tussen de stadskern en het Havenkwartier en het aantrekkelijker maken van de route naar de winkelstrip langs de Van Konijnenburgweg.
  - Route Wagenpleintje; een meer functionele langzaamverkeerroute, die het Havenkwartier verbindt met de Zeeland en Kijk-in-de-Pot.
  - Route langs de Vissershaven- Watermolen: een meer informele recreatieve route, die een aantrekkelijke wandelroute moet worden tussen de Boulevard langs de Binnenschelde langs de Zeeland naar de oude binnenhaven en de oude stadskern.
  - De Van Konijnenburgweg (oostelijke deel) als een van de entrees van de binnenstad.
- *Het versterken van het nautische karakter:*
  - Qua inrichting van de openbare ruimte aansluiten met het meer robuuste karakter van de wijk.
  - Qua functies: bijvoorbeeld winkel in scheepsbenodigdheden.
  - Een herbestemming van de markante (aan de vroegere haven gerelateerde) gebouwen.
- Het versterken van het monumentale, binnenstedelijke karakter:
  - de bebouwingskarakteristiek;
  - de binnenstedelijke schaal en maat van de openbare ruimte.

- *Het versterken van de diversiteit aan functies, waarbij ingespeeld wordt op:*
  - de toeristisch recreatieve potenties van dit deel van de stad;
  - het nautische karakter;
  - de (ambachtelijke) bedrijvigheid die hier vanouds een plaats vond.

- Bijdragen aan een samenhangend toeristisch recreatief product 'Bergen op Zoom' op het vlak van (water-)recreatie en cultuurhistorie.

- De toeristische potenties benutten om de economische functies binnen het Havenkwartier te versterken:
  - een menging van de woonfunctie met activiteiten die gericht zijn op toerisme (horeca), verwant met nautische activiteiten en historische bedrijvigheid (ambachtelijke bedrijvigheid, pottenbakkerij, galerie);
  - herbestemming vrijkomende (markante) complexen en terreinen niet bij voorbaad alleen van de woonfunctie uitgaan, doch ook rekening houden met andere bestemmingen.



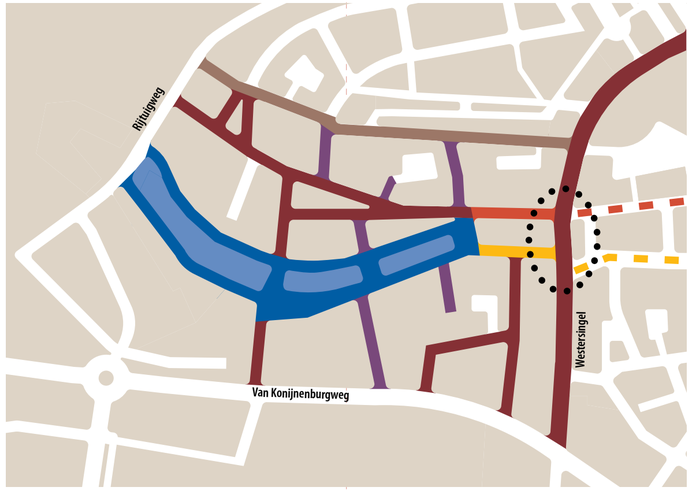
Vissershaven

Hoofdstuk 5 HERINRICHTING OPENBARE RUIMTE

In de Nota Openbare Ruimte Binnenstad, die op 23 juli 2003 door de gemeenteraad is vastgesteld, zijn de beeldbepalende karakteristieken van de verschillende delen van de binnenstad beschreven. Deze zijn vertaald in een typologie van openbare ruimten met richtlijnen voor de inrichting ervan. Voorts zijn hierbij aanbevelingen gedaan voor correcties in het wegenpatroon en de inrichting ervan, alsmede gebieden waar veranderingen zullen gaan plaatsvinden.

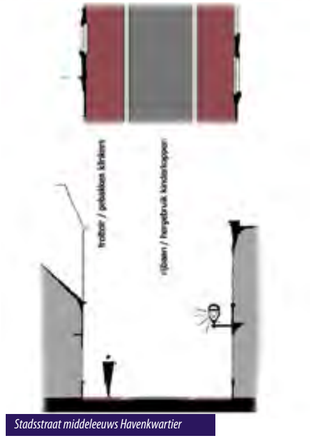
De beeldbepalende karakteristieken voor het oude havenkwartier is in de nota op hoofdlijnen beschreven. Deze karakteristieken zijn vertaald in een typologie van openbare ruimten. Voor elk type te onderscheiden ruimte zijn richtlijnen voor de inrichting van de straten, de pleinen en het straatmeubilair gegeven.
Het Havenkwartier kent zeer grote verschillen: de grootschalige openbare ruimte van de oude binnenhaven met relatief hoge bebouwing en de kleinschalige straten en stegen ter weerszijde met lagere bebouwing. De oude haven is gedeeltelijk gedempt. De kaaien langs de oude binnenhaven zijn specifiek voor het Havenkwartier, wat in de inrichting tot uitdrukking moet komen.

Gezien de karakteristieken van het middeleeuwse havenkwartier en de middeleeuwse stadskern, de historische context en de gewenste beeldkwaliteit wordt in de Nota Openbare Ruimte het belang onderschreven om - ook qua inrichting van de openbare ruimte - de samenhang tussen deze twee deelgebieden te versterken.
Concreet wordt voorgesteld de Rijkebuurtstraat op dezelfde manier in te richten als de Lievevrouwestraat (type stadsradiaal middeleeuwse kern) en het westelijke deel van de Moeregrebstraat overeenkomstig het oostelijke deel van deze straat (type stadsstraat middeleeuwse kern). Daarnaast kan de onderlinge samenhang tussen het havenkwartier en de oude kern worden versterkt door het toepassen van hetzelfde straatmeubilair en lichtarmaturen.
De functie van het Havenkwartier zelf was van oudsher gericht op het laden/ lossen en de door- en afvoer van goederen. Dit leidde hier tot een robuustere en een meer afgesloten sfeer dan in de rest van de binnenstad. Bij de herinrichting van het Havenkwartier wordt gedacht aan bestratingmaterialen, die passen bij het robuuste karakter ervan: een combinatie van kinderkoppen in de rijbanen en gebakken klinkers in de trottoirs. Voor de kaaien langs het havenbekken en de Dubbelstraat, Havenstraat, Wagenpleintje, Bruinevisstraat en Fabriekstraat wordt voorgesteld een combinatie van (hergebruik van) kinderkoppen in de rijbanen en gebakken klinkers in de trottoirs.
Voor de overige straten zoals de Artilleriestraat en de Molenbergstraat: rijbaan van gebakken klinkers en betontegels in het trottoir. De stegen in het middeleeuwse Havenkwartier krijgen een inrichting met robuuste bestaande natuursteen keien met eventueel een strek van gebakken klinkers.



Stadsradiaal middeleeuwse kern
Stadstraat middeleeuwse kern
Stadstraat middeleeuwse Havenkwartier
Stadstraat Negentiende eeuwse schil
Steeg middeleeuws Havenkwartier
Kaaien middeleeuws Havenkwartier
Verbindingszone

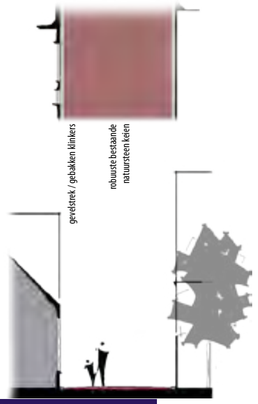
Typologie van de straten



Stadsstraat middeleeuws Havenkwartier



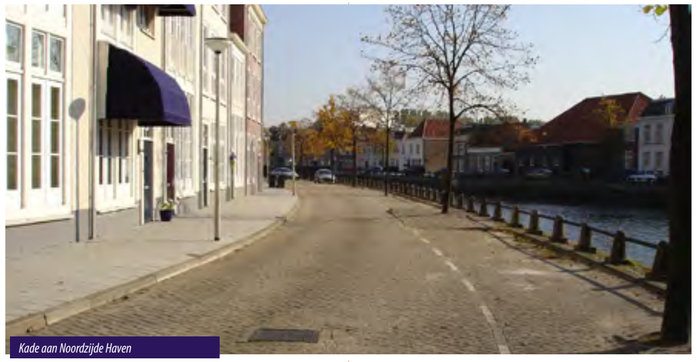
Dubbelstraat (stadstraat Havenkwartier)



Steeg middeleeuws Havenkwartier



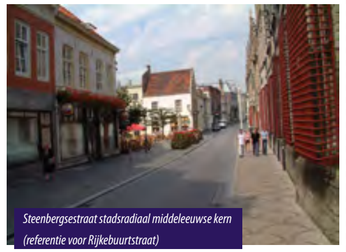
Dubbelstraat (stadstraat Havenkwartier)



Kade aan Noordzijde Haven



Kabelstraatje (steeg Havenkwartier)



Steenbergsestraat stadsradiaal middeleeuwse kern (referentie voor Rijkebuurtstraat)



Molstraat stadstraat middeleeuwse kern (referentie voor Moeregrebstraat)

Hoofdstuk 6 WATERMOLEN/ VISSERSHAVEN; AANHAKING HAVENKWARTIER OP HET HERONTWIKKELINGSGEBIED SCHELDE VESTING/ DE ZEELAND E.O.

Inleiding

Het middeleeuwse Havenkwartier heeft zich ontwikkeld langs de oude haven. De relaties oost-west, tussen het havenkwartier en de middeleeuwse stadskern waren goed ontwikkeld. De doorbraak voor de aanleg van Westersingel heeft geleid tussen een breuk tussen beide delen. Het masterplan voor ScheldeVesting vraagt om een goede ruimtelijke samenhang met het oude stadsdeel van het Havenkwartier, waarbij de relaties noord-zuid ontwikkeld moeten worden. De volgende deelprojecten in dit verband zijn:

- Wagenpleintje- de Zeeland/ Kijk-in-de-Pot;
- Watermolen/ Gemeentewerf/ Visserhaven- Markiezaatsweg/ de Zeeland;
- Het oostelijke deel van de Van Konijnenburgweg

Korte historische schets van de Vissershaven, watermolen, gemeentewerf en omgeving.

De voormalige Watermolen was een getijdenwatermolen die in 1500/1501, vermoedelijk naar een ontwerp van Antonius Keldermans, is gebouwd in het verlengde van de in 1472 gegraven nieuwe haven. Het kanaal dat vandaar naar de molen liep werd Molenwater genoemd. Ten zuiden van de molen bevond zich het waterreservoir “de Houwer”, die bij vloed het water opving. Bij eb stroomde het water uit, waardoor het molenwerk op gang werd gebracht. In de loop van de geschiedenis is de vorm van het waterreservoir verscheidene malen gewijzigd. De watermolen werd over ‘land’ ontsloten met de Zuidzijde Haven via de Watermolenstraatje, dat na de bouw van de watermolen werd aangelegd. Aan de zuidzijde van het straatje bevonden zich vier kleine huisjes, die later zijn afgebroken. Het Watermolenstraatje is door de gemeente Bergen op Zoom verkocht aan transportbedrijf Bakx, dat ook de huizen in het straatje in eigendom had verworven. In de jaren 1964-1965 zijn deze panden met het huis Zuidzijde Haven 61 afgebroken voor de uitbreiding van het transportbedrijf.

Omstreeks 1888 werd het Molenwater door de gemeente ingericht als vissershaven. De huidige betonnen kademuur dateert uit 1930.

In 1920 is in opdracht van de suikerfabriek de Zeeland een nieuwe haven, de Zeelandhaven, gegraven. Deze stond door middel van de Papegaaienbrug in verbinding met de Vissershaven. Omstreeks 1970 is de Zeelandhaven gedempt. Het terrein van de Watermolen is sinds 1932 door de gemeente in gebruik als opslagplaats. Van de voormalige houwer resteert nog een herkenbaar laag, dichtgeslibde gedeelte aan de noordzijde van de Van Konijnenburgweg.

Het gebouw van de watermolen is ingrijpend gerestaureerd tot bedrijfsruimte met dienstwoning.



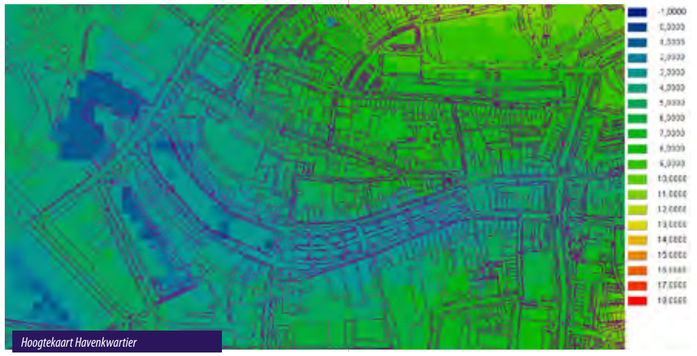
Bestaande situatie (rood) i.r.t. kadastrale situatie 1830



Situatie omstreeks 1900 (verbinding Vissershaven met Zeelandhaven)

Huidige situatie

Langs de Zuidzijde Haven bevindt zich de leegstaande loodsen van het voormalige transportbedrijf Bakx. De loods is langs de havenzijde als een gepotdekselde houten schuur vormgegeven. Ter hoogte van de vroegere Watermolenstraat is een gat in de straatwand ontstaan. De watermolen staat vrij geïsoleerd ten opzichte van de omving. De herontwikkeling van de gemeentewerf en de aangrenzende terreinen biedt mogelijkheden om de watermolen beter te integreren in het Havenkwartier. Op het terrein van de voormalige werf is de eerste fase van de woningbouw in uitvoering.



Hoogtekaart Havenkwartier

Belvedèrebeleid.

De rijksoverheid heeft in de Nota Belvédère de beleidsstrategie ‘behoud door ontwikkeling’ neergelegd. Het beleid dat hierin is verwoord voorziet in een pleidooi voor een ontwikkelingsgerichte benadering van het cultureel erfgoed zowel met betrekking tot monumenten, historische (stads-)landschappen als het bodemarchief. Uitgangspunt hierbij is het benutten van cultuurhistorische waarden als inspiratiebron voor een specifieke gebiedseigen invulling van ruimtelijke transformaties. Een invulling die niet alleen rekening houdt met de ruimtelijke context, doch ook met de historische ontwikkeling van het gebied, zoals dat hiervoor in het kort is beschreven. Met andere woorden kan de geest van de plek opnieuw vervat worden in een nieuw tijdsbeeld met een uniek karakter, dat specifiek is voor deze plek?

Aan de andere kant is het cultuurhistorisch erfgoed gebaat bij nieuwe ontwikkelingen, die een economische impuls geven voor het behoud van het erfgoed. Het is niet zonder reden, dat de watermolen langzaam verkommerde, omdat de context waarin het gebouw zich bevond geen perspectieven bood voor een economisch verantwoord herbestemming. De beoogde transformatie van het gebied in samenhang met de plannen voor de “Zeeland” en omgeving bieden derhalve nieuwe kansen.



Eigendommenkaart

Het planconcept.

In dit plandeel wordt door middel van een tweetal routes een relatie gelegd tussen de oude en nieuwe wijk.

Een meer functionele verbinding tussen het oude en het nieuwe havenkwartier wordt gerealiseerd door middel van het opwaarderen van het Wagenpleintje als een woonstraat met een binnenstedelijk profiel.

Daarnaast wordt de watermolen opgenomen in een nieuwe, meer informele route tussen de Zuidzijde Haven en de Vissershaven door het herstel van de Watermolenstraat. De route gaat onderdeel uitmaken van een recreatieve verbinding, die de oude binnenhaven via deze informele route verbindt met de beoogde recreatieve ontwikkelingen langs de Markiezaatsweg (de Zeeland) naar de Boulevard langs de Binnenschelde.

De fraai gerestaureerde watermolen ligt thans nog verscholen tegen de achterzijden van de bebouwing van de Zuidzijde Haven. Indachtig de Belvedère benadering is gebruik gemaakt van historische gegevenheden als een inspiratiebron voor de herontwikkeling van het gebied rondom de watermolen. De werking van de voormalige getijdenmolen is in het voorstel inzichtelijk gemaakt door middel van het aanbrengen van een nieuw waterbekken aan de zuidzijde van de watermolen met een hogere waterstand. Dit laatste als een verwijzing naar het vroegere waterreservoir de Houwer.

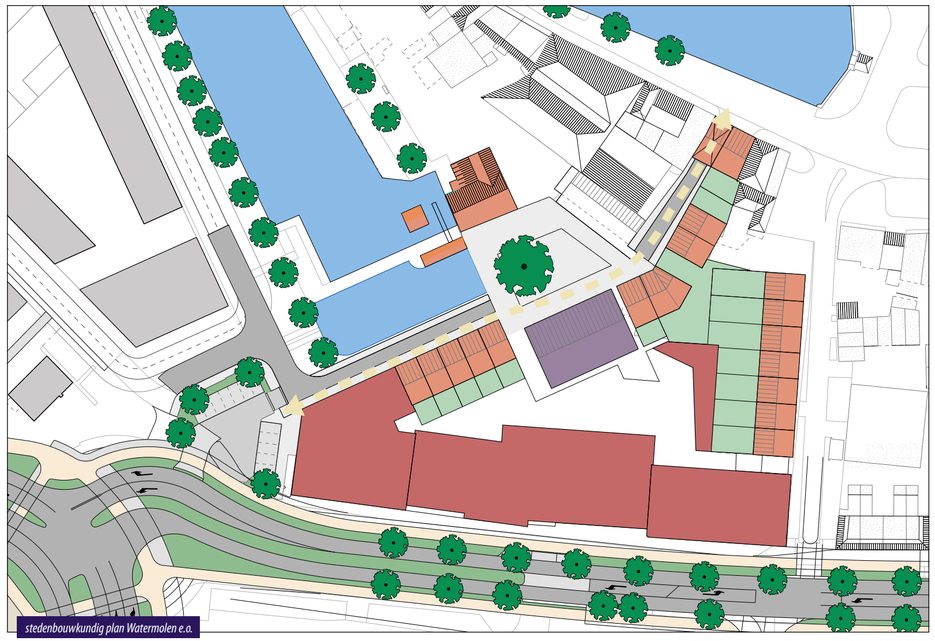
Gememoreerd de visie op het Havenkwartier leent dit deel van de wijk zich goed voor een menging van functies wonen en kleinschalige bedrijvigheid in het verlengde van de oude watermolen. Geopteerd wordt voor een mening van functies, waarbij naast het wonen ook een vorm van (ambachtelijke) bedrijvigheid wordt



Vissershaven richting Oude Watermolen

opgenomen, die in zekere zin verwijst naar de bedrijvigheid rondom de vroegere haven. De gerestaureerde watermolen kan hiervoor een kristallisatiepunt vormen. De bedrijfsgebouwen van Bakx kunnen, hoewel sprake is van een op zich weinig fraaie gesloten gevel, bijdragen aan de gewenste functiemenging binnen het oude Havenkwartier. Hierbij kan gedacht worden aan bijvoorbeeld een thematische ontwikkeling zoals ook bij Interium is gebeurd.

De Van Konijnenburgweg is een stadsstraat met een belangrijke ontsluitingsfunctie voor de Binnenstad. De verkavelingopzet voor het terrein van de gemeentewerf voorziet in een gesloten bouwblok. Aan de zijde van de Van Konijnenburgweg zijn appartementen voorzien in vier-/vijf woonlagen met een kap, die qua hoogte afgestemd zijn op het relatief brede profiel van deze (beoogde) stadsstraat. Aan de kant van de Vissershaven zijn eengezinswoningen gesitueerd, die qua schaal meer afgestemd zijn op de bebouwingskarakteristiek van de omgeving van de Vissershaven. Naast of in combinatie met het wonen zijn hier ook goed functies mogelijk zoals woon- zorgappartementen alsmede ambachtelijke bedrijvigheid, atelier-, galerieruimten etc, die de informele toeristische route langs de watermolen naar de Kaai verlevendigen.
De eerste fase, die in uitvoering is, betreft de woningbouw op het terrein van de voormalige gemeentewerf. De tweede fase voorziet in de bedrijfsbebouwing rondom het nieuwe Watermolenpleintje, dat samen met de watermolen een ensemble moet gaan vormen, waarbij de watermolen een prominente plek gaat krijgen.
Hierbij zal ook gekeken worden naar de technische en financiële haalbaarheid van het waterbassin.
De laatste fase voorziet in het weer herstellen en openbaar toegankelijk maken van de voormalige Watermolenstraat. Dit als een sluitstuk van de beoogde toeristische looproute.



stedenbouwkundig plan Watermolen e.o.

Hoofdstuk 7 HERONTWIKKELING VOORMALIGE GASFABRIEKTERREIN E.O. VAN KONIJNENBURGWEG

Inleiding

In 2003 is het gasfabriekterrein, dat is gelegen tussen de van Konijnenburgweg en de Gedempte Haven, vrijgekomen. Het terrein was ernstig verontreinigd. Hert voormalige gasfabriekterrein is, ook van de mobiele verontreinigingen, inmiddels ingrijpend gesaneerd. De aangrenzende terreinen, die ook bij de herontwikkeling worden betrokken zijn verworven door de gemeente. Door de voormalige woningstichting Soomland was hiervoor een bouwplan ontwikkeld, dat niet tot realisatie heeft geleid. Woningstichting Stadlander onderzoek nu de haalbaarheid van een gewijzigd bouwplan.



luchtfoto v.m. PNEM-terrein e.o.

Historie gasfabriekterrein en omgeving

Het gasfabriekterrein ligt voor een groot deel op een noordwestelijke uitloper van de Brabantse Wal. Het onderliggende pleistocene zand loopt tamelijk geleidelijk af naar het westen. De westrand ligt iets ten westen van de Kabelstraat. De noordrand wordt gevormd door de laagte van de Haven (Zuidzijde Haven). De hoogteverschillen zijn in de late middeleeuwen veranderd tijdens de aanleg van de stadsomwalling; vooral aan de westzijde van het gebied is grond opgehoogd waardoor de natuurlijke rand van de Brabantse Wal niet meer herkenbaar is.
In de middeleeuwen is de haven aangelegd en kwamen de Noord-



Oude Binnenhaven, richting de Ham



archieffoto met gesloopte panden

en Zuidzijde Haven als straten tot ontwikkeling. In het oostelijke gebied van de haven stonden handelshuizen, verder westwaarts waren vooral bedrijven gevestigd.
Dit economisch belangrijke havenkwartier had al in het begin van de 15de eeuw een “veste”, ofwel een simpele omwalling. Pas vanaf 1484 werd het gehele havengebied van een nieuwe omwalling voorzien, bestaande uit aarden wallen met ronde stenen torens en een brede gracht (afbeelding). De panden aan de Zuidzijde Haven strekten zich sindsdien uit tot aan deze wal. Aan de stadszijde van de wal liep parallel een straat, waarvan de huidige Fabrieksstraat nog een relict is. Vanuit de Zuidzijde Haven liepen enige straten en stegen naar de wal. Sommige ervan zijn in later tijd weer verdwenen. Aan sommige van deze stegen bevonden zich armenwoningen, zoals aan de “Poort van ’s Lands Welvaren”, thans Zuidzijde Haven 33. Ook bevonden zich hier industrieën, zoals oliemolens en pottenbakkerijen. Een van de meest bijzondere ambachten was dat van de majolica- of “geley”bakkers, die ten oosten van de Poort van ’s Lands Welvaren werkzaam waren. Ter hoogte van de Kabelstraat werd het Oranjebolwerk aangelegd (afbeelding). Later bouwde men op dit bolwerk een schorsmolen (met gemalen schors werd leer gelooid).

De vestingwerken van Menno van Coehoorn uit de 18de eeuw kenden een veel zuidelijker tracé dan de middeleeuwse voorgangers. De grachten en muurwerken van deze vesting bevonden zich vrijwel allemaal ten zuiden van de huidige Van Konijnenburgweg.

Na de slechting van de middeleeuwse vestingwal en dempen van de grachten legde men een veel bredere wal aan, waarvan de voet ongeveer gelijk liep met het tracé van de oudere wal. Er kwam dus vrijwel geen nieuw terrein beschikbaar. Juist tijdens deze werken is veel grond aangevoerd om het terrein op te hogen en hieraan dankt de Van Konijnenburgweg nog zijn relatieve hoge ligging. Pas na de slechting van de vesting van Van Coehoorn omstreeks 1880 werd nieuw bouwterrein gewonnen. De Fabriekstraat werd zuidwaarts doorgetrokken tot de nieuw aangelegde Wittouck-singel (nu Van Konijnenburgweg). Het vrijgekomen gebied bood ruimte aan industrieën, waarvan de suiker- en gasproductie de belangrijkste waren.
Het gebied, dat grenst aan de achterzijde van de bebouwing langs de Zuidzijde Haven is na het slechten van de vestingwerken vooral gebruikt voor bedrijvigheid en kleinschalige industrie.
Aan de oostzijde is rond 1900 een tweetal halve 19e eeuwse bouwblokken met woningen gerealiseerd aan de Bruinevisstraat en de Fabrieksstraat, volgens de karakteristiek van het woongebied van de negentiende eeuwse schil.



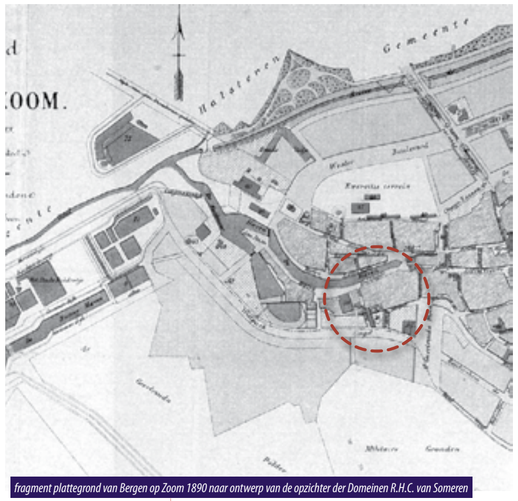
tekening 1



tekening 2



stadsplattegrond van Berga ad Soman



fragment plattegrond van Bergen op Zoom 1890 naar ontwerp van de opzichter der Domeinen R.H.C. van Someren



situatie Havenkwartier 1825



reconstructie van de stadsplattegrond, situatie in 1634, door Han Bos



Masterplan ScheldeVesting

Korte beschrijving huidige situatie

Ligging in groter verband

Het terrein van de voormalige gasfabriek e.o. langs de Van Konijnenburgweg is markant gelegen langs de zuidrand van het oude Havenkwartier. Aan de overzijde zien we de grootschalige ontwikkeling van de detailhandelsstrip met het stadspark Kijk-in-de-Pot met de boorden van de Binnenschelde. De zone van het zuidelijke havenkwartier heeft thans nauwelijks ruimtelijke kwaliteiten. Het is een amorf gebied (zie afbeelding), dat thans een barrière vormt tussen deze delen. In de nabije toekomst zal de zone een intermediaire functie moeten gaan vervullen binnen de stedelijke structuur, zodat de ontwikkelingen, die aan zuidwestzijde van de stad worden geëntameerd een duidelijke samenhang gaan krijgen die resulteert in een meerwaarde voor de stad als geheel. Belangrijk hierbij zijn o.a. het creëren van aantrekkelijke verbindingen.
Op stedelijk niveau fungeert de Van Konijnenburgweg vanaf de aansluiting op de Markiezaatsweg als een stadslaan naar de binnenstad. De beeldvorming van deze weg zijn dan ook van belang voor de beeldvorming van de stad Bergen op Zoom.

Ruimtelijke opbouw

Het gebied tussen de Van Konijnenburgweg en de Zuidzijde Haven is/was, zeker wat het deel betreft direct achter de panden langs de voormalige binnenhaven een amorf geheel. Er is vrijwel geen samenhang tussen de afzonderlijke bouwvolumen door het ontbreken van een eenduidige rooilijn langs de Van Konijnenburgweg, de grote verschillen qua schaal en maat van de gebouwen, de oriëntatie van de (gesloopte) gebouwen evenals de grote diversiteit in architectonische verschijningsvorm.
De strook ten zuiden van de Van Konijnenburgweg is ontwikkeld als een strip met grootschalige perifere detailhandelszaken (zie afbeelding). Deze bebouwing bestaat uit twee bouwlagen, waarbij de gebouwen op enige afstand van de straat zijn geplaatst ten behoeve van een parkeervoorziening aan de voorzijde van de winkelpanden. De strip wordt verder uitgebouwd naar het complex de Zeeland.

De Fabriekstraat is een geïsoleerd gelegen woonstraatje. De bebouwing hier bestaat uit overwegend eengezinswoningen van een bouwlaag met een zadeldak.

De bebouwing langs de Zuidzijde Haven vormt echter wel een fraai ensemble van gebouwen (zie afbeelding). Er is sprake van een grote mate van functiemenging. Vele panden in dit deel zijn geklasseerd als een gemeentelijk of rijksmonument. Het plangebied valt deels binnen het middeleeuwse Havenkwartier en deels binnen de negentiende-eeuwse schil.

Cultuurhistorische aspecten

Het terrein van de voormalige gasfabriek ligt in het beschermd stadsgezicht van de Vestinggronden. De panden gelegen langs de Gedempte Haven zijn geklasseerd als gemeentelijk of rijksmonument. (zie afbeelding 5). De panden Zuidzijde Haven 27 en 29, die onderdeel uitmaakten van het PNEM-complex, zijn opgenomen op de gemeentelijke monumentenlijst.
“De Hollandsche Thuijn” (no.27) is in 1600 gebouwd als brouwerij. Het is een tweelaags pand met een bakstenen lijstgevel in schoon metselwerk onder twee schildaken.
Het pand no. 29, “De Swaen”, betreft eveneens een tweelaags pand uit 1600 met een bakstenen lijstgevel in schoon metselwerk onder een schilddak. Deze panden zijn inmiddels vooruitlopend op de nieuwbouw gerestaureerd dan wel verbeterd ten behoeve van een woonfunctie.

Functionele opbouw

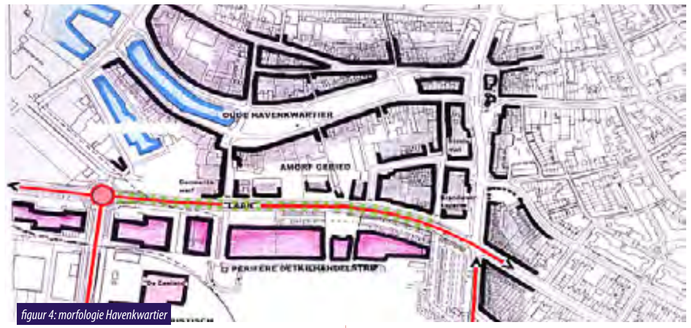
De diverse functies van het plangebied zijn op de bijgaande afbeelding weergegeven. Langs de Zuidzijde Haven is sprake van fijnmazige functiemenging van wonen, dienstverlening, recreatie en detailhandel. Het hierachter gelegen gebied, dat grenst aan de Van Konijnenburgweg heeft meer een overwegend bedrijfskarakter met opslagfuncties, werkplaatsen, grootschalige detailhandel in combinatie met verspreid liggende woningen. Aan de zuidzijde van de Van Konijnenburgweg bevindt zich een winkelstrip, die bestemd is voor vormen van volumineuze detailhandel.
De Fabriekstraat als woonstraat ligt min of meer als een afzonderlijke woonenclave in dit gemêleerde gebied. Het gebied wordt aan respectievelijk aan de oost- en westzijde ingekaderd door



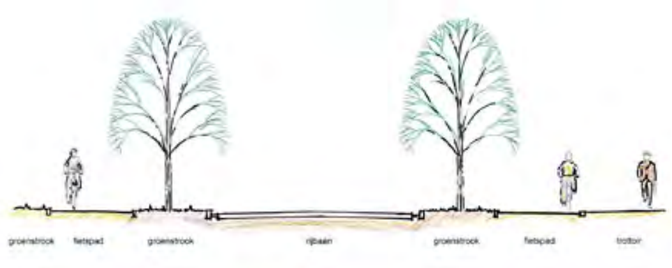
Noordzijde Van Konijnenburgweg (gesloopt)



Eengezinswoningen aan de Fabriekstraat



figuur 4: morfologie Havenkwartier





het terreinen van de oude brandweerkazerne en de voormalige gemeentewerf. De uitstraling van de nieuwe bebouwing zal moeten passen bij het Havenkwartier. Het beleid voor het noordelijke deel van het plangebied, waar veel monumenten voorkomen, is voornamelijk gericht op het behoud van karakteristieken. In het beeldkwaliteitplan zijn concrete richtlijnen opgenomen voor het bouwen in deze gebieden. De richtlijnen hebben betrekking op de algemene karakteristieken, de positie op het erf, de peilen, de maatvoering en de materialen en het kleurgebruik.



Stedenbouwkundig planconcept (afbeelding)

Ruimtelijke aspecten

De Van Konijnenburgweg, die aanhaakt op de westelijke randweg, is een van de toegangswegen naar de binnenstad van Bergen op Zoom. Een kwalitatieve opwaardering van deze weg dient zorg te dragen voor een betere beeldvorming van de westelijke entree naar het centrum en voor een samenhang tussen het oude en nieuwe Havenkwartier. Zoals in het Structuurbeeld Binnenstad is aangegeven maakt de Van Konijnenburgweg als structuurlijn onderdeel uit van de negentiende eeuwse ring om de oude middeleeuwse stadskern. De weg ligt in het verlengde van de Wassenaarstraat, Van Dedemstraat, Auvergnestraat, Glymesstraat en Boutershemstraat. De geplande nieuwbouw valt binnen de 19e eeuwse schil van de binnenstad, waarvoor de desbetreffende bebouwingskarakteristieken van toepassing zijn. Uitgegaan dient te worden van de typologie van het gesloten bouwblok.

Het planconcept voor de herontwikkeling voorziet in het doortrekken van de Fabriekstraat naar de Van Konijnenburgweg. Ter plaatse van de knik in de Fabriekstraat is als verblijfsruimte een klein pleintje geprojecteerd, dat qua afmetingen en profiel vergelijkbaar is met het pleintje in de Faurestraat, dat in de noordelijke 19e eeuwse schil is gelegen. Qua maat en schaal sluit de nieuwe bebouwing aan op het karakter van de bestaande bebouwing van de Fabriekstraat; een bouwlaag met een kaplaag. De bebouwing rondom het pleintje voorziet in een bouwvolume van twee lagen met kap.
Ter plaatse van de overgang van de hogere bebouwing langs de van Konijnenburgweg en het pleintje is een bebouwing van drie lagen voorzien.

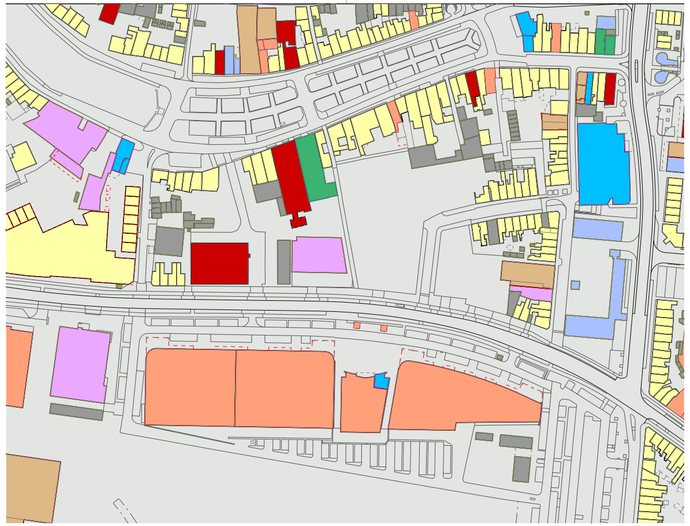
De bebouwing langs de noordzijde van de van Konijnenburgweg is qua zichtlijnen markant gelegen in de buitenbocht van de straat (zie isometrie). Deze wand vormt de rand van het oude Haven-

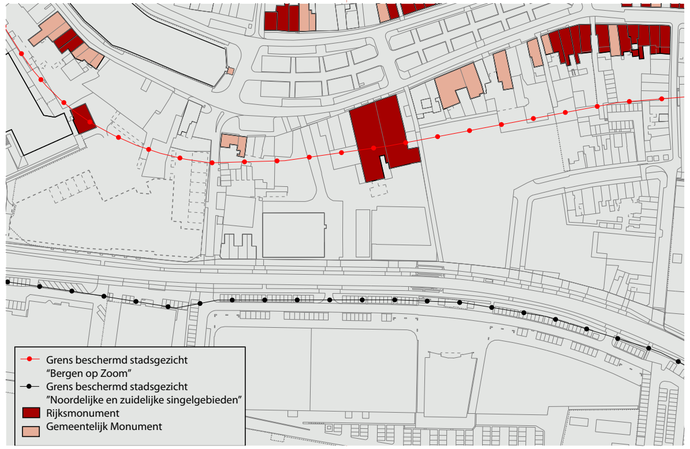


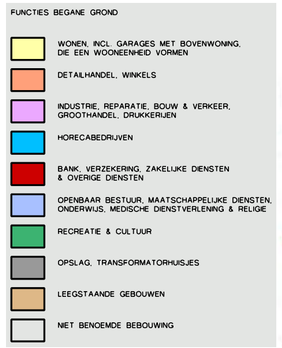
kwartier. Door de terugliggende positionering van de detailhandelsstrip aan de zuidzijde is er sprake van een breed straatprofiel.
Gezien het brede profiel van de Van Konijnenburgweg ter plaatse, gevoegd bij de wens om de Van Konijnenburgweg een meerstedelijk profiel te geven van een stadslaan, is ter vervanging van de bestaande opstallen uitgegaan van een stedelijke bebouwingswand. Het plan voorziet langs de noordzijde van de Van Konijnenburgweg in een bebouwing met appartementen met een hoogte van drie en vier bouwlagen met een kaplaag. Aansluiting op de bestaande bebouwing loopt de bouwhoogte af naar drie lagen met kap. Er ontstaat zo net als bij de nieuwbouw op het terrein van de gemeentewerf een duidelijke rand van het oude Havenkwartier ten opzichte van de meer open bebouwing aan de overzijde.
Het Kabelstraatje is een doorsnijding van het bouwblok tussen de Zuidzijde Haven en de Van Konijnenburgweg (zie afbeelding). Het huidige smalle profiel van de steeg blijft behouden. De Kabelstraat wordt begeleid door middel van gemetselde, bakstenen muren. Het Kabelstraatje komt door middel van een onderdoorgang uit op de Van Konijnenburgweg. Deze typologie van onderdoorgangen van stegen komt meer voor in het Havenkwartier zoals bij de “Achter de Oliemolen”. Voorkomen moet worden, dat de opening in de straatwand langs de Van Konijnenburgweg ten behoeve van de ontsluiting van de Kabelstraat in ruimtelijk opzicht “concurrerend’ gaat werken ten opzichte van de doorsteek naar de Fabriekstraat.

Bestemmingen

Geopteerd wordt in principe voor een woonbestemming, waarbij in de bebouwing langs de Van Konijnenburgweg en de het aangrenzende deel van de Fabriekstraat appartementen zijn voorzien. Langs de Fabriekstraat en het pleintje zijn appartementen in combinatie met eengezinshuizen gelegen. Het is ook mogelijk, dat de appartementengebouwen voor een deel bestemd worden voor bijzondere woonvormen in combinatie met zorgverlening.
In de plint, de begane grondlaag langs de van Konijnenburgweg zijn vormen van (commerciële) dienstverlening toegestaan. Detailhandel is hier echter uitgesloten.
Het aanwezige niveauverschil op het terrein biedt mogelijkheden om het parkeren voor een deel half verdiept onder het gebouw onder te brengen.























Hoofdstuk 8 VERBETERINGSVOORSTELLEN VOOR HET OPENBARE GEBIED

Inleiding

In de nota's Structuurbeeld en Beeldkwaliteitspan Binnenstad wordt een aantal dissonanten en veranderingsgebieden aangegeven dat voor een opwaardering in aanmerking komt. Daarnaast wordt in dit verband tevens gekeken naar overige mogelijk voor herontwikkeling in aanmerking komende locaties. Bovendien wordt bezien welke gebouwen wellicht voor een architectonische opwaardering in aanmerking kunnen komen. Gedacht wordt hier vooral aan de (woning)complexen, die in de 'schaarse' periode van de jaren 70 en 80 van de vorige eeuw zijn gerealiseerd

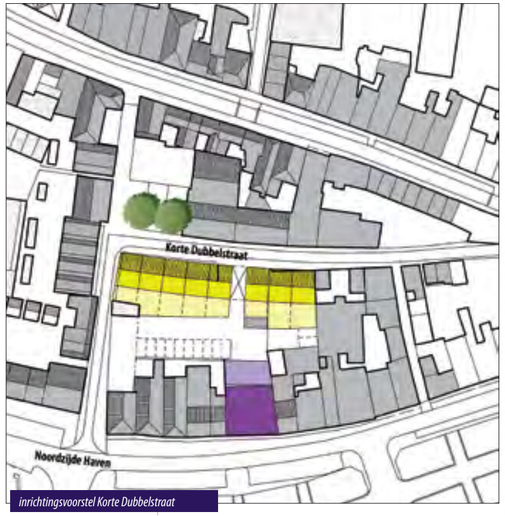
In het Structuurbeeld Binnenstad wordt als belangrijkste knelpunt



achterkanten aan Korte Dubbelstraat

in de ruimtelijke structuur van de binnenstad de doorbraak van de Westersingel aangemerkt tussen de middeleeuwse kern en het middeleeuws Havenkwartier. Hier moet de relatie, volgens het Structuurbeeld Binnenstad, tussen deze twee middeleeuwse delen van de binnenstad weer versterkt worden. Het gebied is als verbindingszone op de kaart van het structuurbeeld aangegeven.

In het Beeldkwaliteitplan Binnenstad is de aanwezige bebouwing, die niet past binnen de beeldbepalende karakteristieken van de delen van de binnenstad, geanalyseerd. Het betreft hier de volgende dissonanten in het Havenkwartier:



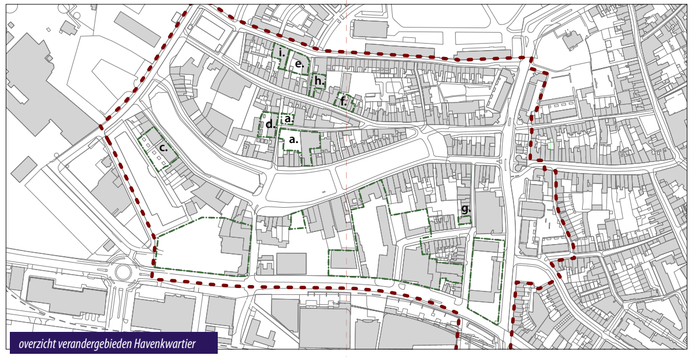
inrichtingsvoorstel Korte Dubbelstraat

(a) Achterkanten aan de Korte Dubbelstraat.

Er is hier sprake van kaalslag op twee markante hoeken van de Havenstraat. De rooilijn van het bouwblok wordt onderbroken door invulling met parkeerplaatsen. Dit geldt ook voor een aantal andere percelen aan de zuidzijde van de Korte Dubbelstraat.

De rooilijn van het bouwblok wordt hier onderbroken. Op de bijgevoegde verkavelingstudie is een voorstel gedaan om tot een herstel te komen van de oorspronkelijke bebouwingsstructuur langs de Korte Dubbelstraat. Dit voor het geval het te plaatse aanwezige bedrijfscomplex voor een herontwikkeling in aanmerking komt. Het voorstel voorziet in een bebouwing van eengezinswoningen van een bouwlaag met kap, die aansluit bij het kleinschalige bebouwingskarakter van de Dubbelstraat.

Op de open hoek aan de noordzijde bevinden zich een tweetal grote monumentale bomen. Hier zal een afweging gemaakt moeten worden voor herbouw versus behoud van de beide waardevolle bomen. Geopteerd wordt voor het behoud van de bomen en een opwaardering van de openbare ruimte. Door het herstellen van de bebouwing aan de overzijde kan ter plaatste van de platanen een prettige ruimtelijk omsloten verblijfsplek ontstaan.



overzicht verandergebieden Havenkwartier

(b) Gaten in de gevelwand Zuidzijde Haven.

Architectonische opwaardering

Daarnaast is er een aantal seriematig gebouwde woningcomplexen, dat naar de huidige inzichten op niveau van de architectonische verschijningsvorm dissoneren met de historische bebouwingskarakteristiek. Bezien wordt in hoeverre in het kader van het planmatig

(groot-) onderhoud aan deze complexen tevens de architectonische uitstraling kan worden opgewaardeerd. Het betreft hier:

(c) De Kalkoven, Zuidzijde Haven

Door de voormalige woningstichting Soomland is in het kader van het groot onderhoud een plan gerealiseerd voor een architectonische opwaardering van de voor- en achtergevel van het complex. Het is een mooi voorbeeld, waardoor het complex op een meer harmonieuze manier onderdeel uit gaan maken van de gevelwanden langs de voormalige binnenhaven.

(d) De westzijde van de Havenstraat

(e) Molenbergstraat/ hoek Artilleriestraat

(f) Dubbelstraat; een drietal eengezinswoningen aan de noordzijde

(g) Fabrieksstraat/ hoek Bruinevisstraat

Bij deze woningen gaat het met name om de detaillering en materialen zoals bijvoorbeeld grove kunststof kozijnen.
Andere mogelijk te herontwikkelen kleinere locaties zijn:

(h) Dubbelstraat/ hoek Molenpad

Het betreft hier een aantal garages aan de oostzijde van het Molenpad.

(i) Molenbergstraat


De Kalkoven, voor uitvoering opwaarde-


De Kalkoven, resultaat opwaar-


Westzijde Havenstraat


Fabriekstraat/ hoek Bruinevisstraat


Molenbergstraat/hoek Artilleriestraat


Dubbelstraat


Dubbelstraat/hoek Molenpad


Molenbergstraat

Hoofdstuk 9 HERSTRUCTURERING WESTERSINGEL

1. Analyse Westersingel en omgeving.

1.1 Historisch-morfologische analyse

Algemeen

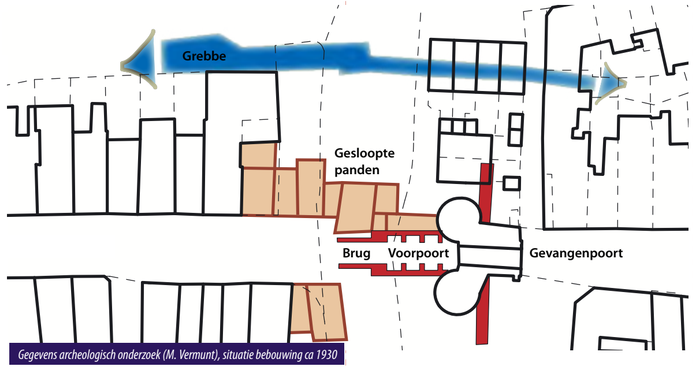
Ten behoeve van een ruimtelijke analyse van de huidige situatie rondom de Lievevrouwepoort is de ontwikkelingsgeschiedenis van dit deel van de binnenstad onderzocht. We kunnen hierin drie periodes onderscheiden, waarbinnen belangrijke transformaties van dit deel van de binnenstad hebben plaatsgevonden. Het betreft:

1. De periode tot ca 1860
2. De periode van 1866 tot 1960
3. De periode vanaf 1960

De periode tot 1860; de middeleeuwse stad. (afbeelding kadastrale kaart 1830)

De plattegrond van de middeleeuwse stad, zoals omstreeks 1400 al grotendeels had gevormd, bleef tot ca, 1867 omgewijzigd. De Lievevrouwe- of Gevangenpoort is omstreeks 1330 gebouwd en vormde tot ca. 1485 de westgrens van de oude stad. Het maakte deel uit van de oudste cirkelvormige omwalling van de toenmalige stad. In eerste aanleg bestond het gebouw uit een hoofdpoort en aan de westzijde een voorpoort met daarvoor een stadsgracht. Over deze gracht lag een stenen brug. De stadsmuren sloten aan weerszijden op de hoofdpoort aan. Het vervulde een functie als stadspoort tot ca 1485. Het oude Havenkwartierontwikkelde zich als een voorstad buiten de poort. Het havenkwartier werd aan beide zijden van verdedigingswerken voorzien. De Lievevrouwepoort verloor toen haar verdedigingsfunctie.
Tijdens archeologische opgravingen in 1972 voorafgaand aan de aanleg van de Westersingel zijn restanten van de vroegere voorpoort en een met Gobertangesteen beklede brug teruggevonden. Deze zijn onder het asfalt van de Westersingel verdwenen. (zie afbeelding)
Omdat het oude Havenkwartier aan het einde van de 15e eeuw een definitieve omwalling kreeg, verloor de Lievevrouwepoort haar eigenlijke bestemming en deed vanaf omstreeks 1485 tot 1931 dienst als stedelijke gevangenis. De stadsmuren, die hun beschermende functie hadden verloren werden in 1525 afgebroken. In de loop der tijd werden panden zowel aan de zijde van de Lievevrouwestraat als aan de Rijkebuurtstraat geheel tot tegen de poort gebouwd. De trafiek tussen de haven en de stadskern ging onder de poort door van de Rijkebuurtstraat naar de Lievevrouwestraat v.v. Aan de westzijde van de poort was sprake van een versmalling van het straatprofiel, waarbij de aangebouwde panden in grote lijnen de contouren van de voormalige voorpoort volgden.

Deze straten die onder de poort doorliepen, maken onderdeel uit van de ruimtelijke hoofdstructuur van de binnenstad. Ze vormen de



Gegevens archeologisch onderzoek (M. Vermunt), situatie bebouwing ca 1930


situatie 1350



situatie 1560


opgraving brug met Voorpoort 1972



Rijkebuurtstraat anno 1970 (voor de doorbraak Westersingel)

belangrijke hoofdas, die het westelijke en oostelijke deel van de binnenstad met elkaar verbond. Dit wordt ruimtelijk ondersteund door het relatieve bredere profiel en wat hogere bebouwing in Lievevrouwestraat en de Rijkebuurtstraat. Een tweede secundaire oost-westverbinding tussen de stadskern en het Havenkwartier werd gevormd voor de Moeregrebstraat.

In de noord-zuidrichting ontbreken doorgaande routes. De verbindingen bevinden zich op het tertiaire niveau door middel van smalle straatjes als de Gevangenpoortstraat, de Londonstraat en de Bruinevisstraat.

Direct ten zuiden van de poort is nagenoeg geen bebouwing aanwezig. De onbebouwde gronden van de vesting lopen hier door tot de poort en de achterzijden van de bebouwing van de Rijkebuurtstraat en Lievevrouwestraat.

Ten noorden van de Moeregrebstraat is in 1525 de Nieuwe Markt aangelegd ter plaatse van de gesloopte stadsmuur en de gedempte gracht. Op de oostzijde van de Nieuwe Markt werd in 1703 Blokstal 1 gebouwd, waar paarden van het garnizoen werden gestald. Blokstal 1 was qua opzet verwant aan de bewaard gebleven Blokstallen 2 en 3. De bebouwing van de beide overige wanden bestond uit kleine ambachtswoningen van overwegend een bouwlaag met kap. De Nieuwe Markt werd hierdoor gereduceerd tot een rechthoekig, langgerekt en sterk hellende ruimte met een breedte van ca. 15 à 19 meter en een lengte van ca. 50 meter. Het plein opende zich naar de Moeregrebstraat, maar was aan de noordzijde ruimtelijk afgesloten.

In 1831 vond een zware ontploffing plaats in het kruitmagazijn de Stoelemat. Dit ongeveer op de plaats waar nu de gelijknamige evenementenzaal ligt. Een groot aantal panden in de Lievevrouwestraat, Rijkebuurtstraat, Moeregrebstraat werd toen verwoest. Deze straten hebben daardoor qua architectuur dan ook een sterk 19het eeuws bebouwingsbeeld. De stedenbouwkundige structuur is door deze ramp niet gewijzigd.



fragment maquette Bergen op Zoom anno 1747. Depot van het Musée des Plans Reliefs, Parijs

De periode van 1860 tot 1960: slechting vestingwerken/ uitbreiding oude stadskern met 19e eeuwse bebouwingsschil.

Tussen 1869 en 1886 werd de vesting van Bergen op Zoom ontmanteld. Op de vrijkomende vestinggronden vond naar een plan van Van Gendt, Ingenieur voor de Ontmanteling der Vestingen bij het Ministerie van Financiën, de eerste planmatige stadsuitleg plaats.

Op de kadastrale kaart van omstreeks 1925 is de stedenbouwkundige situatie te zien, die tot omstreeks 1970 nagenoeg ongewijzigd bleef.

Hoofdopzet

Het planconcept van dit stadontwerp van Van Gendt bestaat uit een netwerk van drie concentrische straten (singelwegen) om de oude stadskern met radiaal geplaatste dwarsstraten. De samenhang met de historische binnenstad werd gebaseerd op de aansluiting van de dwarsstraten op de bestaande straten in de oude stad. De dwarsstraten, die aansloten op de oude uitvalwegen in de stadskern, kregen een voornamer karakter door het toepassen van bredere profielen en begeleiding door meer monumentalere



kadastrale minuut oude stad, situatie ca. 1830



transformatie van de zuidelijke vestinggronden, variant



variantplan van uitleg voor het zuidelijk deel van de vestinggronden door Van Gendt uit 1874



Bestaande situatie (rood) i.r.t. kadastrale situatie 1830



Bestaande situatie (rood) i.r.t. kadastrale situatie 1915

bebouwing van statige herenhuizen.
Naast woningen zijn in de 19e eeuwse schil grotere gebouwen ingeplant zoals fabrieken, scholen etc., waarvoor in de oude middeleeuwse stad geen ruimte was. De verkaveling gaat uit van het gesloten bouwblok, waarbij de gebouwen in de voorgevelrooilijn wordt geplaatst.
Hoewel de gemeente beplanting niet nodig achtte, heeft Van Gendt de breedte van de straten zodanig kunnen handhaven, dat er wel bomen konden worden aangeplant. (litt.)

Deel ten zuiden van de Gevangenpoort

Ten zuiden van de Gevangenpoort op het scharnierpunt van de concentrische 19e eeuwse uitbreiding van de stadskern met het Havenkwartier wordt door van Gendt een bijzondere dwarsverbinding aangelegd in de vorm van een open ruimte, die als het ware de stad 'inprikt'. Dit is het Geertruidaplein, dat werd ingericht als plantsoen.
De middenring van het plan van Gendt doorsneed dit plein en werd in een vloeiende beweging gecontinueerd in de Wittoucksingel, de huidige van Konijnenburgweg. De noordelijke singelstraat, de Koepelstraat, werd in het plan van Gendt in westelijke richting



kadastrale minuut ca. 1915 met omleiding ten zuiden van de poort



fragment variantplan van uitleg voor het noordelijk deel van de vestinggronden door Van Gendt uit 1876

doorgetrokken naar de Fabrieksstraat. (afbeelding plan Van Gendt). De bebouwing langs de verlengde Koepelstraat vormde de noordelijke begrenzing van het Geertruidaplein. De achterzijde van deze bebouwing lag aan Stoelematstraat, een achterstraat, die een bypass vormde tussen de Koepelstraat en de Fabriekstraat. De zuidelijke ring van het plan van Gendt, de Zuidwestsingel, wordt door het Geertruidaplein beëindigd.
Opmerkelijk is een afbeelding uit 1880 die een eerdere versie van het plan van Van Gendt weergeeft. Hierop was het Geertruidaplein als een nieuwe stadsentree gedacht, waarbij de Antwerpsestraatweg via de huidige Prins Bernhardlaan en de Zuidwestsingel aanhaakte op het Geertruidaplein. Wat opvalt is, dat de zuidelijke singelroute hiervoor een geknikt alignement heeft. In het gerealiseerde plan is deze knik in de zuidelijke singel komen te vervallen. De Prins Bernhardlaan heeft een directe aansluiting gekregen via de Coehoornparkstraat op de oude stadskern.
De onbebouwde gronden ten zuiden van de vesting (Kijk-in-de-Pot en Plein 13) waren in 1910 in gebruik voor militaire doeleinden. Hier ontstond voor lange tijd een nieuwe stadsrand.

Omleiding Gevangenpoort

Ten behoeve van het zwaardere verkeer van en naar de oude haven is in 1908 een wegomlegging langs de zuidzijde van de poort gerealiseerd. Hiervoor zijn een aantal gebouwen gesloopt. Langs deze omlegging werd in 1909 het Sint-Aloyiuspatronaat opgericht.

Deel ten noorden van de Gevangenpoort

Op de noordelijke vestinggronden werd door van Gendt een stadsuitleg ontworpen die eveneens is opgebouwd uit drie concentrische singels. Deze stadsuitleg is ruimer van opzet dan de zuidelijke uitbreiding. De middenring wordt aangelegd als een groen wandelpark, die aanvankelijk de Ooster en Wester Boulevard wordt genoemd. Het huidige Bolwerk en Rijtuigweg.
De oude staduitgang via de Steenbergsestraat wordt door de monumentale Burgemeester Stulermeijerlaan verbonden met de Halsterseweg.
De binnenring, de Noordsingel ca., wordt ten westen van de Stulemeijerlaan voor een klein deel doorgetrokken via de nieuwe Oranje Nassau Straat tot de Blokkenstallen, waar deze singel ruimtelijk wordt beëindigd.
Direct ten zuiden van de beide Blokstallen werd door Van Gendt de Artilleriestraat aangelegd. Een woonstraatje met kleine arbeiderswoningen van een bouwlaag met kap.
Een eerdere versie van het uitbreidingsplan van Gendt voorzag aan de noordzijde nog in een viertal concentrische singelstraten, waarbij de zuidelijke singel, (de Noordsingel) in westelijke richting gecontinueerd werd door een nieuwe straat direct ten noorden van de Blokstallen 2 en 3. Doordat Ministerie van Oorlog hier in aansluiting op de Blokstallen 2 en 3 een kazernecomplex (de Wilhelminakazerne) wilde realiseren voor een van de legeronderdelen van het garnizoen van Bergen op Zoom is deze openbare verbindingsweg ten noorden van de Blokstallen niet tot stand gekomen. Het verkeer van de Oranje Nassau Straat moet als gevolg hiervan op een diffuse wijze haar weg vervolgen via de dan nog bestaande Nieuwe Markt en de Artilleriestraat.
De Oranje Nassau Straat (nu onderdeel van de Westersingel), sneed de open, onbebouwde ruimte tussen de Steenbergsestraat en de Moeregrebstraat af van het noordelijke deel van de vestinggronden, waar later de Wilhelminakazerne werd opgericht.
Langs de Oranje Nassau Straat verrezen in 1890 aan de oostzijde een aantal herenhuizen, die abrupt worden beëindigd voor het perceel waar in hetzelfde jaar de monumentale villa van 'Van Hasselt' werd opgericht met een omvangrijke tuin. Een tuin die voor een groot deel het binnenterrein van het bouwblok Moeregrebstraat/ Steenbergsestraat besloeg. In de 60-ger jaren is deze tuin omgevormd tot een parkeerterrein: Het Mineurplein.

De periode na 1960; de reconstructieplannen centrum

In 1961 is het "Reconstructieplan Centrum Bergen op Zoom" vastgesteld. Hierin werd prioriteit gegeven aan een vlotte bereikbaarheid voor het gemotoriseerde verkeer van de 'city', de kern van de oude stad. Ingrepen in de oude structuur door afbraak van verschillende straten en de aanleg van verkeerslussen moesten het centrum ontsluiten voor het autoverkeer. Van de geplande verkeerstechnische doorbraken is uiteindelijk alleen de Westersingel gerealiseerd. Voor de aanleg van de Westersingel, waarin de Oranje Nassau Straat werd opgenomen, zijn in de jaren 1970-1972 ter plaatse van de verkeersdoorbraak de panden van de Rijkebuurtstraat, die onder meer tegen de Gevangenpoort aan waren gebouwd, gesloopt. Ook het Aloyisiuspatronaat aan de zuidzijde van de poort moest hiervoor wijken. In het kader van het reconstructieplan 'Gevangenpoort' zijn voorts op het vroegere grensvlak van het Havenkwartier en de oude stadskern de vroe-



Fragment reconstructieplan Centrum Bergen op Zoom



Topografische situatie c.a. 1915

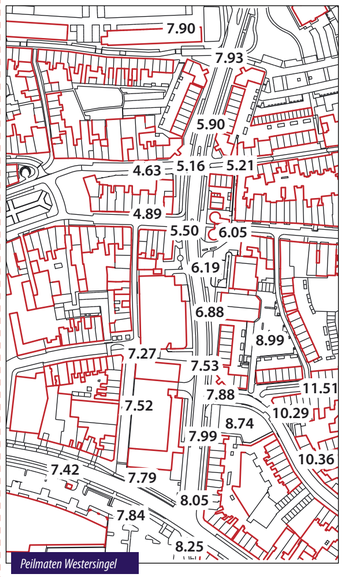
gere arbeidersbuurt rond de Stoelematstraat en de Londonstraat evenals de monumentale Blokstal 1 met de aangrenzende Nieuwe Markt verdwenen.
Met de aanleg van de Westersingel werd de verkeersring rondom de oude stadskern gesloten.
Langs de Westersingel verrezen ten zuiden van de poort twee grote complexen. Op het Geertruidaplein werd de brandweerkazerne gebouwd. Direct ten noorden hiervan werd op het kaalslagterrein tussen de Westersingel en de Bruinevisstraat de evenementenzaal de Stoelemat opgericht. Aan de overzijde en ten noorden van de voormalige stadspoort werden naar een ontwerp van het architectenbureau Hoogstad een aantal rijen grondgebonden eengezinswoningen gebouwd samen met twee blokken winkels met bovenwoningen. Direct ten noorden van de poort werd een aantal kleine, met hout beklede seniorenwoningen opgericht.
Achter de panden van het oostelijke en westelijke deel van de Moeregrebstraat loopt de Grebbe. Het gedeelte van de Grebbe onder de Westersingel tot aan het Spuihuis is in de tweede helft van de vorige eeuw vervangen door een betonnen koker.
De militaire functie van de Wilhelminakazerne werd in omstreeks 1980 opgeheven. Een groot, tot dan afgesloten terrein werd toegevoegd aan de binnenstad. De meeste kazernegebouwen kregen een nieuwe bestemming. Het groene binnenterrein werd openbaar toegankelijk als een nieuwe stedelijke groenvoorziening. Langs de Rijtuigweg vond hier in 1982 de laatste invulling plaats van het plan van Gent door middel van de woningbouw langs de eeuwoude bomen.

1.2 Analyse huidige situatie.

Ruimtelijke hoofdstructuur.

Het snijpunt van de Westersingel met de Rijkebuurtstraat/ Lievevrouwestraat is een belangrijk knooppunt in de ruimtelijke hoofdstructuur van de binnenstad. Hier komen twee belangrijke structuurlijnen samen. Het betreft hier de historische centrale binnenstadsas, die loopt van het station via de Grote Markt en de Lievevrouwestraat naar de oude binnenhaven. Door de ontwikkelingen rondom de Binnenschelde is omstreeks 2000 een nieuwe as van betekenis geworden: de van zuid naar noord lopende de route die de oevers van het recreatiemeer de Binnenschelde via het Retranchement verbindt met de binnenstad en de Burgemeester Stulemeijerlaan.
In de nieuwe plannen voor ScheldeVesting wordt deze route ruimtelijk begeleid door een nieuw winkelpand, die de huidige gesloten kopse kanten van het Themacentrum met de nutsgebouwen afschermt.
Op secundair niveau zijn voorts van belang de Moeregrebstraat en de Zuidmolenstraat/Koepelstraat, die door de aanleg van Westersingel doorsneden zijn.

De Westersingel wordt gekenmerkt door een sterk hoogteverschil, waarbij het laagste punt ligt ter hoogte van de Moeregrebstraat, waar de Grebbe zich bevindt. Het noordelijke deel van de 'singel' heeft een sterk gebogen alignement met een steeds wisselend perspectief. Het zuidelijke, rechte deel van de Westersingel deel heeft een visuele relatie tussen Kijk-in-de-Pot en de robuuste Gevangenpoort.
De doorbraak die tot stand is gebracht ten behoeve van de aanleg van deze weg heeft geleidt tot een ingrijpende breuk tussen de oude stadskern en het Havenkwartier. Er is een barrière gecreëerd niet alleen als gevolg van de verkeersfunctie van de Westersingel, maar zeker ook op de wijze, waarop de weg ruimtelijk is ingepast in haar (nieuwe) omgeving. De na aanleg van de Westersingel gerealiseerde bebouwing heeft niet geleid tot een (binnen-) stedelijke ruimte, die gevormd wordt door straatwanden. Eerder is er sprake van een ongedefinieerde restruimte, waardoor het autonome verkeerskarakter van de weg wordt versterkt. De gebouwen hebben ieder ten opzichte van het verloop van de weg een eigen plaats en richting en vertonen qua maat en schaal geen samenhang. Ze passen bovendien qua beeldkwaliteit niet in de karakteristieke verschijningvorm van de oude binnenstad, waarin ze zijn gelegen.



Peilmaten Westersingel

Karakteristieken bebouwing langs de Westersingel.

Beschrijving van de gebouwen van noord naar zuid:

a. De eengezinswoningen van architectenbureau Hoogstad (Westersingel tussen de Artilleriestraat en de Moeregrebstraat). De bebouwing begeleidt niet op een goede wijze het alignement van de Westersingel. De architectuur is o.a. qua parcelering (4.80 m) te kleinschalig van aard. De wijze waarop de woningen zijn "geïndividualiseerd" door middel van topgevels en zadeldaken met de nokrichting loodrecht op de voorgevel past niet bij de bebouwingskarakteristiek van de binnenstad. Tevens is er is niet op een boeiende manier ingespeeld op de karakteristieke hoogteverschillen ter plaatse. Alle woningen zijn op een zelfde peil geplaatst.
b. De kleine, houten woningen ten noorden van de Gevangenpoort vormen weer een eigen cluster, die als een Fremdkörper is ingepland.
c. De beide hoekpanden Rijkebuurtstraat/ Westersingel. Na de verkeersdoorbraak is tegen de gesloten zijgevels van de behouden panden nieuwbouw gerealiseerd, waarbij de nieuwe (zij-)gevels, met een meer open structuur een betere relatie met de Westersingel hebben gekregen.
d. De Stoelemat.
De evenementenzaal is een grootschalig element met een autonome positionering ten opzichte van de weg. De architectuur kenmerkt zich door een sterke horizontale opbouw. De restruimten, die als 'voortuinen" zijn ingericht passen niet bij karakter van een (binnen-) stedelijk beeld De grove gevel aan de Bruinevisstraat conflicteert met de tegenovergelegen kleinschalige, oudere bebouwing.
e. De brandweerkazerne, gebouwd 1964 naar een ontwerp van prof. G.H.M. Holt. De kazerne is opgericht op het voormalige Geertruidaplein, dat na het slechten van de vestingwerken een groene 'uitloper' was van Kijk-in-de-Pot. De toren van de kazerne is een markant element, dat door de aangebrachte openingen een afleesbare maat heeft gekregen. Langs de Van Konijnenburgweg verzelfstandigt het gebouw zich ten opzichte van het overige bebouwingspatroon door de terugliggende rechte voorgevel ten opzichte van het (gebogen) alignement van de Boutershemstraat-Van Konijnenburgweg. In combinatie met de huidige gesloten functie en verschijningsvorm van het gebouw leidt dit in de huidige situatie niet tot een uitnodigende entree nar de binnenstad. De verspringende gevels van



1. eengezinswoningen architectenbureau Hoogstad



2. houten woningen noordzijde Gevangenpoort



4. De Stoelemat



3. hoekpanden Rijkebuurtstraat/Westersingel



3. hoekpanden Rijkebuurtstraat/Westersingel

de kazerne langs de Westersingel met de 'voortuinen' passen niet bij een binnenstedelijk karakter. Dit zou je dit eerder verwachten in een naoorlogse tuinstedelijke stadsuitleg.Langs de Bruinevisstraat is een achterkantsituatie ontstaan, waarbij het (omheinde) binnenterrein direct grenst aan de straat.

f. Direct ten zuiden van de Lievevrouwepoort bevindt zich de omleiding voor het autoverkeer naar de Westersingel. Als gevolg hiervan is ter plaatse een gat ontstaan in de oorspronkelijke gesloten gevelwand van de Lievevrouwestraat.

g. Westersingel 47-81
(commerciële functies met bovenwoningen).
Er is hier geen duidelijke afbakening van de openbare ruimte. De uitkragende balkons met de arcades leiden ertoe, dat de functies op de begane grond geen relatie hebben met het openbare gebied.

h. Eengezinswoningen architect Hoogstad ten noorden van de Koepel- en Zuidmolenstraat. Zie hiervoor de bovengenoemde opmerkingen met betrekking tot het andere bouwplan van Hoogstad.

i. Het parkeerterrein 'Achter London' langs de Londonstraat. Hier ontbreekt de (oorspronkelijke) westelijke gevelwand van de Londonstraat.

j. Het parkeerterrein op de hoek Koepelstraat/ Westersingel. Dit oogt nog steeds als een kaalslagterrein als residu van de verkeersdoorbraak.

k. De oudere woonbebouwing tegenover de brandweerkazerne en langs het Geertruidaplein. De maat en schaal van deze bebouwing is relatief klein ten opzichte van de breedte van het profiel van de straat en het plein.


5. brandweerkazerne


5. brandweerkazerne

Functionele aspecten.

De evenementenzaal de Stoelemat is, afgezien van de ruimtelijke verschijningsvorm en de ruimtelijke inpassing ervan, in principe een goede functie op een goede plaats. Het betreft hier een bestemming, dat een relatief groot ruimtebeslag vraagt en elders moeilijk in te passen is in de overwegend kleinschalige bebouwing van de binnenstad. Het draagt bij aan de levendigheid van (het westelijke deel van) de binnenstad.
Dit in tegenstelling tot de brandweerkazerne, die op dit belangrijke knooppunt naar de binnenstad een 'gesloten' uitstraling heeft. De overige woon– en commerciële functies passen goed bij de Westersingel.

Samenvattende conclusies

De Westersingel e.o. met de aanliggende bebouwing valt voor een deel binnen de middeleeuwse stad en voor een deel in de 19e eeuwse stadsuitleg op de voormalige vestinggronden.
Het zuidelijke deel van de Westersingel met het rechte alignement, dat gevormd is door de oudere, lage woningen aan de oostzijde, is een onderdeel van het eind 19e eeuw planmatig opgezette deel van de zuidelijke singels naar het ontwerp van Van Gendt.
Door de aanleg van de Westersingel zijn op secundair niveau de 19e eeuwse Stoelematstraat en de dwarsverbindingen tussen de Koepelstraat en de Fabriekstraat verdwenen.
In het noordelijke deel van Westersingel tussen de Koepelstraat en de Artilleriestraat, is het middeleeuwse bebouwingspatroon, waaronder de Nieuwe Markt, geheel verloren gegaan. De verkeersdoorbraak heeft de ruimtelijke continuïteit van de belangrijkste binnenstedelijke oost-westroute, waarvan de


6. omleiding autoverkeer Gevangenpoort


7. Westersingel 47-81

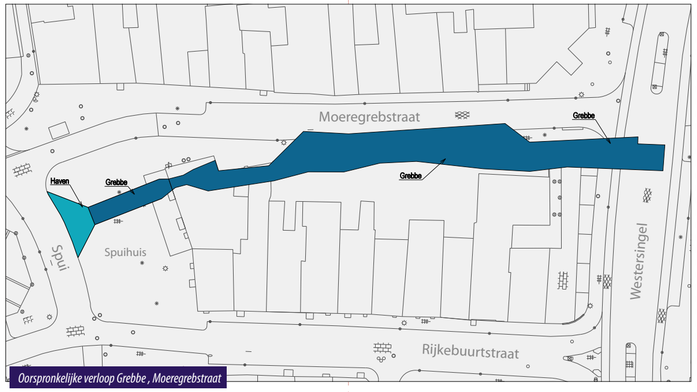

8. eengezinswoningen architectenbureau Hoogstad


9. parkeerterrein langs de Londonstraat


10. parkeerterrein hoek Koepelstraat / Westersingel


11. oudere bebouwing tegenover brandweerkazern


11. oudere bebouwing tegenover Geertruidaplein



Oorspronkelijke verloop Grebbe , Moeregrebstraat

Lievevrouwestraat- Rijkebuurtstraat onderdeel uitmaakt, verbroken. Dit geldt op secundair niveau ook voor de Moeregrebstraat, die ruimtelijk in twee delen is geknipt.
De Westersingel heeft hier als sluitstuk van de centrumring een gebogen verloop gekregen.
Het deel van de Westersingel tussen de Gevangenpoort en de Blokstallen lag aanvankelijk binnen de oude vesting van Bergen op Zoom. Het resterende noordelijke deel tot de Burgemeester Stulemeijerlaan is ter plaatse van de voormalige vestingwerken gelegen. Het doorsnijdt het groengebied, dat een relict is van de onbebouwde (vesting-)gronden, die doorliepen tot het binnenterrein van de Steenbergsestraat/ Moeregrebstraat. Dit deel van de Westersingel, de vroegere Oranje Nassau Straat is een onderdeel van het plan van Van Gendt voor de transformatie van de noordelijke vestingronden ten behoeve van de stadsuitleg.

De verschijningsvorm en de stedenbouwkundige 'inplanting' van de huidige bebouwing langs de Westersingel stemmen niet overeen met de bebouwingkarakteristieken van de middeleeuwse stad of de 19e eeuwse stadsuitleg. De typologie van de bebouwing in de middeleeuwse stad en de 19e eeuwse stadsuitleg kenmerkt zich voor een belangrijk deel door een verkavelingwijze, waarbij in een vloeiende rooilijn geplaatste gebouwen openbare ruimten op een heldere wijze omsluiten als straten, stegen, pleinen.
Dit in tegenstelling tot de Westersingel, waarbij de gebouwen als los op zich zelf staande objecten min of meer ad random langs de Westersingel zijn geplaatst. We typeren dit verschil in stedenbouwkundige plaatsing van gebouwen ook wel als ´Room´ versus Space´.

1.3 Analyse verkeersaspecten Westersingel e.o.

Huidige situatie

De Westersingel maakt op dit moment onderdeel uit van de centrumring en heeft een belangrijke verkeersfunctie voor de stad en het centrum. De huidige functie op grond van het VerkeersStructuurPlan uit 2005 als centrumontsluitingsweg zorgt voor een barrière tussen de oude stadskern en het Havenkwartier. Met de huidige intensiteit van ruim 9.000 motorvoertuigen per etmaal is de Westersingel belangrijk onderdeel voor de ontsluiting van het centrum en de stad. Het is bovendien een belangrijke noord-zuid verbinding binnen Bergen op Zoom. Ruim 20% van het verkeer is doorgaand en heeft geen bestemming in de omgeving van de Westersingel. Ook voor langzaam verkeer vormt de Westersingel een belangrijke schakel in het fietsnetwerk, met name in de noord-zuid richting. Een goede oversteek voor voetgangers bij de Gevangenpoort tussen de binnenstad en het Havenkwartier ontbreekt.

In de diverse overleggen is aandacht gevraagd de Westersingel een minder dominant verkeerskarakter te geven. Deze wens vormde aanleiding om de toekomstige verkeerscirculatie voor het Havenkwartier en de verkeersfunctie van de Westersingel in het bijzonder te betrekken bij de actualisatie van het verkeersbeleid.
In het nieuwe Verkeersplan is een gewijzigde verkeersstructuur neergelegd voor de gemeente Bergen op Zoom, die hierin verder


Westersingel

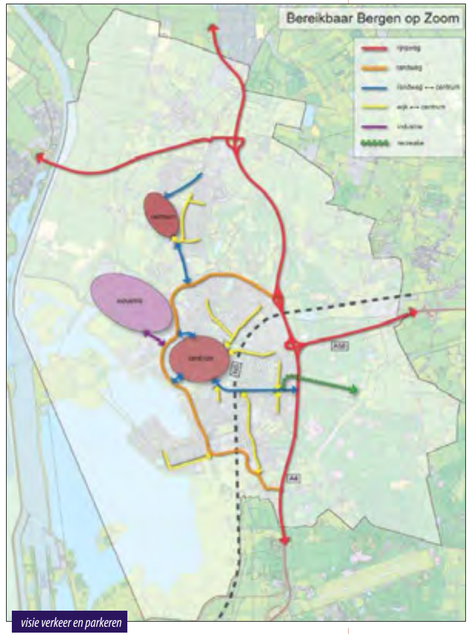
is uitgewerkt en nader geconcretiseerd voor de verkeersfunctie van de Westersingel.

De verkeerskundige uitgangspunten zijn:

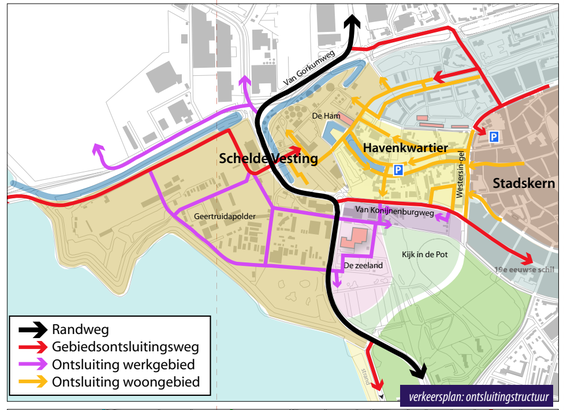
- Bergen op Zoom krijgt een randwegstructuur met inprikkers naar het centrum. De functie van de centrumring als verdeelring komt als zodanig te vervallen.
- Deze structuur met inprikkers biedt mogelijkheden om delen van de oude centrumring anders te bestemmen en daarmee anders vorm te gaan geven.
- De Westersingel verliest zijn doorgaande noord-zuid functie binnen de autostructuur, omdat het centrum via de inprikker Burgemeester Stulemeijerlaan en de Van Konijnenburgweg wordt ontsloten.
- Het weggedeelte tussen de Rijkebuurtstraat en de Van Konijnenburgweg kent in de toekomst geen ontsluitingskarakter, maar een verblijfskarakter. Door het creëren van een randweg met inprikkers verlaagt dit de intensiteit op de Westersingel op dit gedeelte naar 4.000 – 5.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij dergelijke intensiteiten is het geen probleem om een erftoegangsweg als uitgangspunt te hanteren.
- Vanaf het Mineurplein moet een verkeerskoppeling blijven bestaan richting de Kaai, aangezien het parkeerterrein op de Gedempte Haven fungeert als overloopterrein bij drukte op het Mineurplein.
- De ontsluiting van de parkeervoorziening op de Gedempte Haven loopt via de Van Konijnenburgweg naar het zuiden en het westen en niet meer richting de Westersingel.
- De aangrenzende woonstraten kunnen op een goede wijze aangesloten worden op de Westersingel, omdat een deel van Westersingel ook een erftoegangsweg karakter krijgt.

Toekomstige verkeersfunctie Westersingel

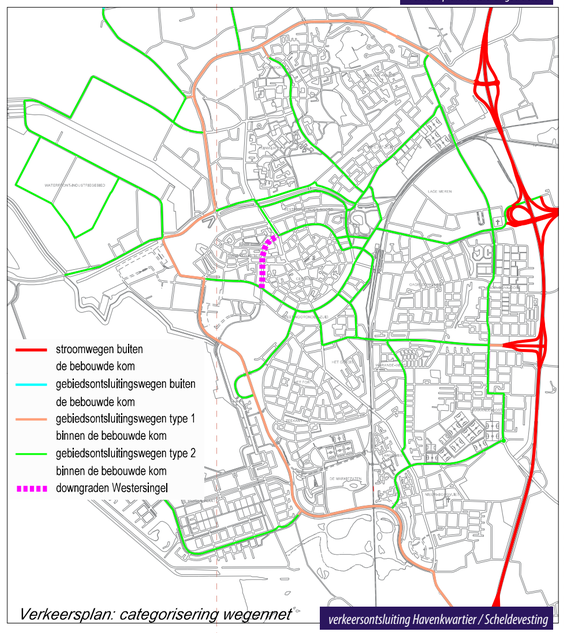
De Westersingel wordt in de wegencategorisering gewijzigd in een 'erftoegangsweg' (30 km/u, waarbij een menging van



visie verkeer en parkeren



verkeersplan: ontsluitingstructuur



Verkeersplan: categorisering wegennet

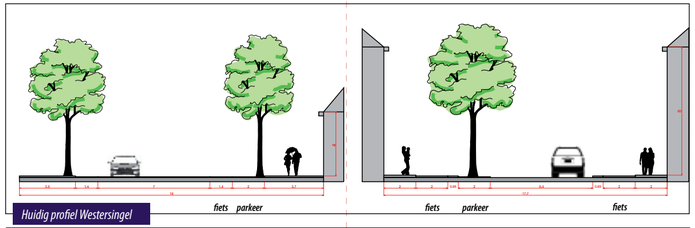
verkeersontsluiting Havenkwartier / Scheldevesting

verkeersfuncties plaatsvindt. De nieuwe verkeersfunctie van de Westersingel gaat uit van een erftoegangsweg (30 km/u), waarbij menging van verkeersdeelnemers een belangrijk gegeven is. Dit draagt mede bij aan het downgraden van deze weg. Tevens ontstaat de mogelijkheid om de weg een shared space achtige inrichting te geven, waarbij weggebruikers met elkaar contact moeten maken en daarmee een veiliger wegbeeld creëren. Het principe van dergelijke wegen gaat uit van uitwisseling tussen verkeersdeelnemers en niet meer van het stroomlijnen van autoverkeer. Parkeren blijft langs deze wegen in principe mogelijk. Dit draagt mede bij aan het 'downgraden' van deze weg, waardoor de verblijfsfunctie en de oversteekbaarheid flink wordt verbeterd. Deze functiewijziging die leidt tot een vermindering van de verkeersintensiteit, maakt het mogelijk de Westersingel om te vormen naar een stadsstraat, die qua profiel, verkeerskarakter en beeldvorming beter aansluit op het binnenstedelijke stratenpatroon.

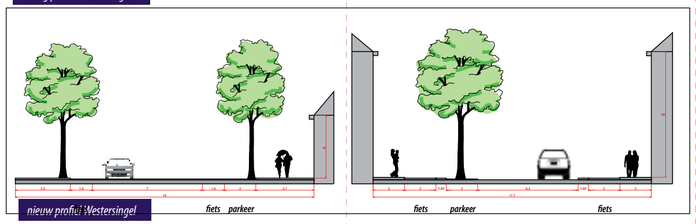
De benodigde verkeerskundige maatregelen die nodig zijn om de visie te verwezenlijken zijn modelmatig doorgerekend met het verkeersmodel. Deze doorrekening geeft aan dat de intensiteit op de Westersingel daalt met ruim 4.000 motorvoertuigen per etmaal. In het toekomstig wensbeeld vormt de Westersingel geen barrière meer.
Het blijft in de toekomst nog mogelijk om als automobilist gebruik te maken van de Westersingel. Alleen is de Westersingel veel meer bedoeld voor ontsluiting van aangrenzende percelen en omliggende buurten. Nu is het langzaam verkeer te gast en straks is de auto te gast. Vooral in de omgeving van de Gevangenpoort krijgt het langzaam verkeer sterk de voorkeur.



Deelgebieden, die mogelijk voor herontwikkeling in aanmerking komen



Huidig profiel Westersingel



nieuw profiel Westersingel

2. Ruimtelijke modellen Westersingel.

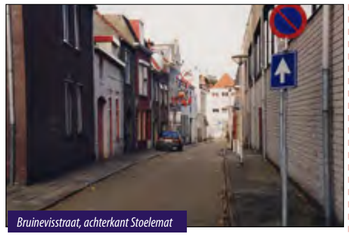
In de huidige situatie is, ondanks de bebouwing die na de aanleg van de weg is gerealiseerd, nog steeds duidelijk afleesbaar dat hier sprake is van een verkeersdoorbraak die de ruimtelijke structuur van de binnenstad ernstig heeft aangetast. Deze bebouwing heeft geleid tot een hybride vorm van een openbare ruimte, die gekenmerkt wordt door de restruimten, die langs het wegtracé zijn ontstaan.
Om te komen tot een visie voor de Westersingel is een viertal ruimtelijke modellen voor een toekomstige inrichting nader bezien. Gekozen is voor een aantal typologieën van stedelijke openbare ruimten.

Hierbij is rekening gehouden met de volgende uitgangspunten:

- Terugdringen dominante verkeerskarakter Westersingel door middel van een 'downgrading' van de zowel qua inrichting als qua verkeersfunctie; Verbeteren oversteekbaarheid voor het langzaam verkeer;
- Een ruimtelijke opzet, die niet uitgaat van een primaire ontsluitingsfunctie voor auto's van de Westersingel, doch ook een ander gebruik van de openbare ruimte mogelijk maakt;
- De zuidelijke wegomleiding Gevangenpoort blijft nodig in verband met de bevoorrading van het centrum en de ontsluiting van de stadsschouwburg;
- Het versterken van de ruimtelijke en functionele samenhang van de Lievevrouwestraat met de Rijkebuurtstraat (de oost-west-as);
- Idem de route Retranchement (Kijk-in-de-Pot), Geertruidaplein met de Westersingel: de noord-zuid: relatie met de Scheldevesting en Kijk-in-de-Pot / Binnenschelde;
- De ontmoeting van de beide routes ter hoogte van de Gevangenpoort als een ruimtelijk knooppunt verbijzonderen;
- Het herstellen van de tweezijdige bebouwing langs de Londonstraat;
- Het bebouwen van het kaalslagterrein op de hoek Koepelstraat-Zuidmolenstraat (huidig parkeerterrein).

De volgende modellen zijn nader in beschouwing genomen:
Model 1. Stadstraat met een binnenstedelijk profiel
Model 2. Groene singel met esplanade
Model 3. Groene uitloper van Kijk-in-de-Pot/Geertruidaplein langs de Westersingel.
Model 4 Plein, ontmoetingsplek
Het betreft hier modelstudies om grip te krijgen op mogelijke oplossingsrichtingen. Uiteraard zijn daarbij binnen de modellen weer


Bruinevisstraat


Bruinevisstraat, achterkant Stoelemat


Brandweerkazerne, westersingel


Toren, brandweerkazerne



Planontwerp locatie brandweerkazerne

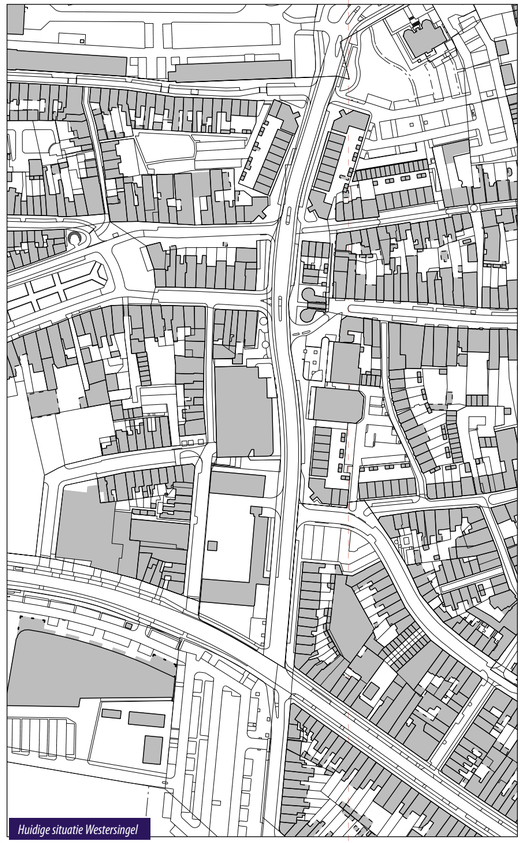
meerdere varianten mogelijk. Elementen uit het ene model kunnen weer gecombineerd worden met een ander model.

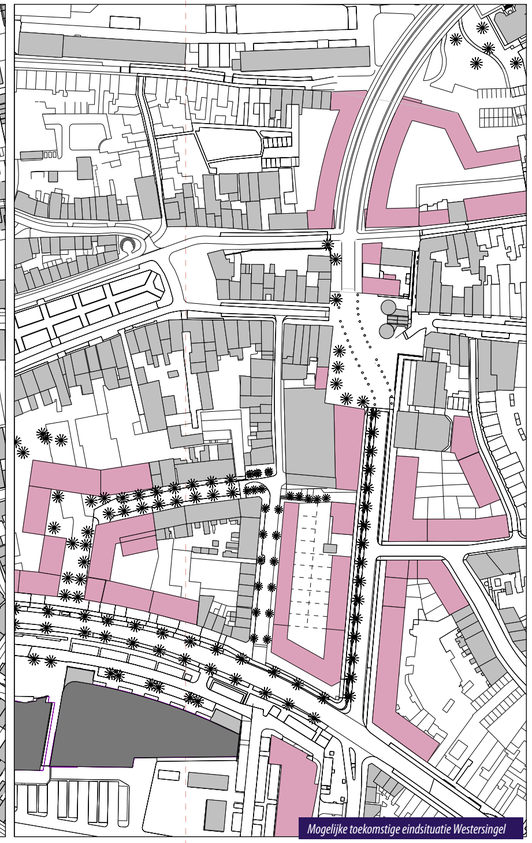
In bijlage 1 zijn deze modellen nader beschreven

Afweging modellen/ planconcept

Zoals aangegeven is per model in een aantal gevallen weer meerdere varianten mogelijk door een combinatie met (delen van) andere modellen. De modellenstudie is een methode om tot een planconcept te komen, dat als leidraad gaat fungeren voor de opwaardering van de Westersingel.

Voorkeursmodel.


Huidige situatie Westersingel


Mogelijke toekomstige eindsituatie Westersingel

Bij de beschrijving van de modellen is per model een afweging gemaakt van de positieve en negatieve aspecten.
Zo voorziet model 3 in een mooie groene uitloper van Kijk-in-de-Pot, dat refereert aan het groene Geertruidaplein, dat was opgenomen in het uitbreidingsplan van Van Gendt. Deze variant levert echter geen echter geen kostendragers op voor een herontwikkeling van de Westersingel. Het pleinmodel voorziet in een interessante oplossing voor het scharnierpunt van de beide routes ter hoogte van de Gevangenpoort. Het biedt tevens de mogelijkheid te bezien of de archeologische relicten van de brug van de poort in het plan zijn te integreren. Dit model kan gecombineerd worden met het groene singel- of het straatmodel.
In de klankbordgroep Havenkwartier is een voorkeur uitgesproken voor een planconcept, dat voorziet in een combinatie van plein met straatprofiel. Deze variant sluit het best aan op de kenmerkende typologie van openbare ruimten in de oude stad.

Dit planconcept kan op meerdere wijzen worden uitgewerkt.

Varianten planconcept herstructurering noordelijk deel









Particulier opdrachtgeverschap; transformatieproces naar individuele herenhuizen



van de Westersingel.

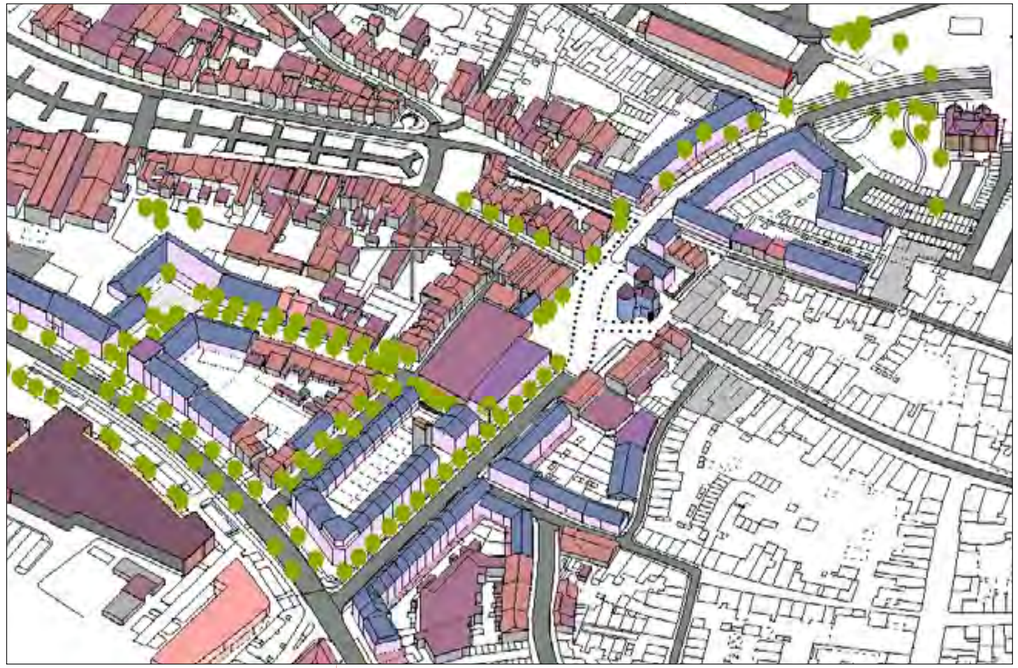
Voor dit deel van de Westersingel ten noorden van de Moeregrebstraat, zijn een aantal variantoplossingen nader onderzocht.

De uitgangspunten die aan deze varianten ten grondslag liggen zijn:

- De historische rooilijn van de Moeregrebstraat dient te worden hersteld.
- De Blokstallen betrekken bij de herontwikkeling en beter betrekken bij de stad;
- Ontsluiting parkeerplaatsen Mineurplein vanaf de Westersingel, het Sapeurhof vanaf de Artilleriestraat;
- De nieuwe bebouwing moet bijdragen aan de pleinvorming voor de Gevangenpoort;
- Idem aan de ruimtelijke continuïteit van de Moeregrebstraat;
- Opwaarderen Mineurplein en zorgen voor een betere ruimtelijke omkadering van het Mineurplein.
- De ruimtelijke beleving dient te worden verbeterd.
- Zorgvuldige aansluiting op de bestaande percelen m.b.t. zon, licht, privacy e.d.;

In bijlage 1 zijn de vijf varianten beschreven van commentaar voorzien.

De voorkeur wordt uitgesproken voor variant 5.



3. Planconcept herontwikkeling Westersingel.

Algemeen

Straatprofiel

Het planconcept voor de herstructurering van zowel het zuidelijke als het noordelijke deel gaat uit van een staatprofiel in combinatie met een plein ter hoogte van de Gevangenpoort. Op grond van het Verkeersplan krijgt de Westersingel een minder belangrijke auto-ontsluitingfunctie. De weg kan worden 'gedowngrade' tot een erftoegangsweg, waarbij een menging van de diverse verkeersdeelnemers mogelijk is. Tevens kan ter plaatse van het plein een shared space achtige inrichting krijgen. Hierdoor wordt de oversteekbaarheid voor voetgangers aanzienlijk verbeterd.
Het inrichtingprincipe gaat dus uit van het stroomlijnen van het autoverkeer. De weggebruikers worden door middel van een ongedefinieerde inrichting met elkaar in contact gebracht, waardoor het attentieniveau van alle verkeersdeelnemers wordt vergroot.

Zuidelijk deel Westersingel

Qua ruimtelijk straatprofiel wordt in het zuidelijke deel van de Westersingel, dat ligt in het 19e eeuwse uitbreidingsplan van Gendt, uitgegaan van een straatprofiel in overeenstemming met het singelprofiel van de 19e eeuwse singel. Op bijgevoegde doorsnede is het nieuwe profiel aangegeven. De oostelijke rooilijn blijft nagenoeg ongewijzigd. De westelijke rooilijn komt hieraan evenwijdig te liggen, waarbij het straatprofiel wordt versmald naar ca. 18 meter.
De rijbaan wordt teruggebracht naar een breedte van ca. 6 meter. Ze wordt opgesloten door trottoirbanden, waardoor ook een visuele versmalling plaatsvindt. De fietser maakt mede gebruik van de rijbaan. Het parkeren, de trottoirs komen door middel van een trottoirband verhoogd te liggen ten opzichte van de rijbaan.
Aan de westkant wordt eenzijdig geparkeerd. In de parkeerstrook is een laanbeplanting van bomen voorzien, die aansluit op de groene laan van het Retranchement in Kijk-in-de-Pot. Aan de oostzijde van de straat wordt de zichtlijn vanaf het stadspark op de Gevangenpoort open gehouden. Hier komen geen bomen.
Dit profiel is bepalend voor de (nieuwe) rooilijnen van de locaties langs de Westersingel, die voor een herontwikkeling in aanmerking komen. Dit profiel is ook van toepassing voor het deel van de Westersingel ten noorden van het plein.



Nieuwbouw

Dit deel gaat een 'nieuwe' toegang vormen naar de middeleeuwse binnenstad. In de morfologie van de binnenstad is dit deel van de Westersingel te vergelijken met ' voorname' straten als de Antwerpsestraatweg/ Stationsstraat uit het plan van Van Gendt. De nieuwe rooilijnen vormen het kader, op basis waarvan in de loop der tijd transformaties van de bebouwing langs de Westersingel gefaseerd kunnen plaatsvinden. Dit gedeelte krijgt het karakter van een 19e eeuwse stadsradiaal, waar aangesloten wordt op de bebouwingskarakteristieken van de 19e eeuwse bebouwingsschil van de binnenstad.
De deelgebieden die mogelijk voor transformatie in aanmerking komen zijn:

Aanhaking op Kijk-in-de-Pot

De groene route van het Retranchement in Kijk-in-de-Pot wordt via en langs het parkeerterrein doorgetrokken tot de Van Konijnenburgweg. De randbebouwing van de Schelde Vesting wordt langs het Geertruidaplein de hoek omgezet, waardoor de weinig fraaie zijkant van het Themacentrum en het gasreduceerstation worden afgeschermd.

Locatie brandweerkazerne

De lokatie van de huidige brandweer aan de Westersingel is vrij gekomen door de verplaatsing van de brandweerkazerne naar het Havenplein.
Het kazerneterrein langs de Westersingel komt daardoor beschikbaar voor een herontwikkeling.
De locatie van de brandweer neemt een bijzondere positie in de stedelijke structuur. Het vervult een belangrijke scharnierfunctie tussen de oude binnenstad, de Van Konijnenburgweg en het park Kijk-in-de-Pot. De hoek Van Konijnenburgweg-Westersingel vraagt om een ruimtelijk accent door middel van een architectonische verbijzondering.

Daarnaast wordt het terrein aan de vier zijden begrensd door vier totaal verschillende milieus: De singel (Van Konijnenburgweg/ Boutershemstraat), de Westersingel (te transformeren tot stadsstraat), Bruinevisstraat (woonstraat) en de steeg achter de Stoelemat.
Uitgangspunt voor de herontwikkeling van deze locatie is het creëren van een gesloten bouwblok, waarbij de rooilijn van de noordelijke bebouwing langs de Van Konijnenburgweg wordt aangehouden.
Bezien zal worden of de huidige slangentoren van de brandweerkazerne behouden kan blijven. Hoewel de toren haar oorspronkelijke functie voor het drogen van de blusslangen heeft verloren is het wel een karakteristiek element, dat bijvoorbeeld op een aardige wijze in de zichtas staat van de Zuidmolenstraat
Het perceel van de brandweerkazerne komt hiermee als eerste locatie langs de Westersingel in aanmerking voor een herbestemming. In bijlage 2 zijn hiervoor, passend in het planconcept voor de Westersingel nadere stedenbouwkundige richtlijnen opgenomen.
Een van de mogelijkheden is een ontwikkeling voor woningbouw in combinatie met dienstverlening in de plint van het gebouw. Een andere optie is een ontwikkeling voor "leisure". Bij de herbestemming van het brandweerterrein zal in ieder geval een ondergrondse parkeervoorziening om de parkeerbehoefte van de nieuwe bestemmingen op te vangen. Daarnaast is het gewenst te bezien of hier aanvullende parkeercapaciteit tot stand kan worden gebracht, die benut kunnen worden voor het opvangen van de (toekomstige) parkeervraag in de omgeving.

- De Stoelemat

De Stoelemat kan worden uitgebouwd tot de rooilijn van het nieuwe straatprofiel van de Westersingel, waarbij tevens een architectonische opwaardering van het gebouw zal moeten plaatsvinden. Het gebouw gaat ook de zuidelijke wand van het nieuwe plein vormen.

De huidige bestemming van de Stoelemat als evenementenzaal kan gecontinueerd worden. Het draagt bij tot een verscheidenheid aan functies en levendigheid van de binnenstad. Bovendien kan het een attractief element worden aan het "Lievevrouweplein".
Het is gewenst om de nieuwe entree aan het plein te situeren.
Aandachtpunt hierbij is ook een opwaardering van de achtergevel van de Stoelemat aan de kant van de Bruinevisstraat.

- Bestaande particulieren woningen tegenover de brandweerkazerne:

Hier is een transformatieproces naar herenhuizen mogelijk. Gezien het beoogde stedelijke profiel Westersingel is hier een hogere bebouwing langs de Westersingel mogelijk.
Hier wordt een ontwikkelingsproces van een perceelsgewijze verandering voorgestaan, waarbij de lage panden geleidelijk aan getransformeerd worden in herenhuizen van twee à drie bouwlagen met een kap, die passen in het beoogde profiel van de Westersingel. Het betreft hier een vorm van particulier opdrachtgeverschap, waarbij de eigenaren door middel van nieuwbouw of verbouw de gelegenheid krijgen hier een grotere woning te bouwen.
Op bijgaande tekeningen is een dergelijk proces van geleidelijke transformatie weergegeven. In bijlage 4 zijn hiervoor de stedenbouwkundige kaders aangegeven

- Koepelstraat/ Koepelplein

Het voorstel voorziet in het bebouwen van het huidige kaalslagterreintje de Koepelplaats, dat nu in gebruik is als parkeergelegenheid.
In het voorstel is optioneel ook een mogelijke herontwikkeling meegenomen van de eengezinswoningen van woningstichting Stadlander. De Zuidmolenstraat wordt doorgetrokken naar de Westersingel.
Langs de Londonstraat wordt de tweezijdige bebouwing hersteld.
Onder de nieuwbouw is een parkeerkelder voorzien, die niet alleen bestemd is voor de nieuwe bewoners, maar ook – voor zover de capaciteit dat mogelijk maakt – voor omwonenden.
De bebouwing aan de Londonstraat is één laag met een kap. Langs de Koepelstraat is de bebouwing mogelijk van twee lagen met een kap en langs de Westersingel drie lagen met een kap.
Het Plein
Op het snijvlak van de Westersingel met de Rijkebuurtstraat is een

plein voorzien, dat ruimtelijk gedomineerd wordt door de Lievevrouwepoort. Het plein wordt gevormd aan de westzijde door de zijgevels van de hoekpanden van de Rijkebuurtstraat en de nieuwe uitbouw van de Stoelemat. Aan de oostzijde wordt het begrensd door het bouwblok met de bedrijfsunits met bovenwoningen.
In het herontwikkelingsplan is ook een voorstel opgenomen voor een aanpassing van het woonblok ten noorden van de Lievevrouwepoort. Gedacht wordt aan een gedeeltelijke herontwikkeling, waarbij aan de zijde van de Westersingel ook hier het profiel versmald wordt tot ca. 19 meter. Hierdoor ontstaat er een mooi omsloten plein met afmetingen van ca. 45 bij 50 meter. Ter vergelijking: de afmetingen van de Korenmarkt ca. 50 bij 60 meter.

Inrichting plein Gevangenpoort

De straatprofielen van de Westersingel, Lievevrouwestraat en Rijkebuurtstraat gaan door middel van een drempel ter plaatse van het plein voor de Lievevrouwepoort over in een, gezien het hoogteverschil van het terrein, van een verdiept plateau. In deze wijze kunnen de karakteristieke hoogteverschillen meer benut en versterkt worden. Het plein krijgt een ‘shared space’ inrichting met een bestrating à niveau dus zonder hoogteverschillen tussen de rij-, fietsstrook en het voetgangersgebied. Door middel van dit plateau wordt de snelheid van autoverkeer beperkt en het attentieniveau van de automobilist vergroot. De rijstrook is een informele route over het plein geleid, waarbij de auto geleid wordt door middel van “poefs”, die bijvoorbeeld ook gebruikt kunnen worden als zitelement. Gedacht wordt aan één soort (keien)bestrating op het plein. Het “Lievevrouweplein” is vooral een verblijfsgebied. Het autoverkeer is hier met gepaste snelheid te gast, waardoor de oversteekbaarheid voor de voetgangers aanzienlijk wordt verbeterd. De ruimte voor de Gevangenpoort wordt in plaats van een barrière nu een verbindend element niet alleen tussen de oude stadskern en het Havenkwartier, maar ook met de routes naar Kijk-in-de-Pot en de Burgemeester Stulemeijerlaan.
Door de Vereniging Binnenstad is een voorstel gedaan om de fundering van de voorpoort met de brug van de Gevangenpoort, die eerder bij archeologisch onderzoek zijn blootgelegd, weer zichtbaar te maken. Dit in combinatie met het graven van een stukje natte gracht. Een gracht met een groen talud aan de kant van de stadpoort en een harde kadewand aan de zijde van het Havenkwartier. Hoewel het voorstel in eerste instantie een aardige suggestie is, zijn er echter de nodige bedenkingen.
Een essentiële vraag hierbij is of niet juist door middel van de reconstructie van een stukje gracht met taluds de ruimtelijke barrière





tussen de oude stadskern en het Havenkwartier, die we juist willen slechten, op deze manier weer in een andere vorm terugkomt. Voor bezoekers aan de stad, die ter plaatse niet bekend zijn, wordt daarmee de suggestie gewekt, dat de oude, middeleeuwse stad hier ophoudt. Toeristen zullen hierdoor snel genegen zijn om bij het verlaten van Gevangenpoort weer rechtsomkeer te maken.
Daarnaast zijn er een aantal praktische zaken, die een rol spelen. Het aanleggen van een gracht met een kadewand is een kostbare zaak. Dit niet alleen wat betreft de aanleg, maar ook van het beheer. Aandachtspunt hierbij is o.a. het voorkomen van vervuiling van het water in het kleine stukje afgesloten gracht. Daarnaast gaat het een belemmering vormen voor de afwikkeling van het verkeer uit de Lievevrouwestraat op de Westersingel met o.a. de vrachtwagens van de stadsschouwburg de Maagd.
Wel kan bij de inrichting van het plein bezien worden of de contouren van de voorpoort met brug in de bestrating “afleesbaar”gemaakt kan worden.

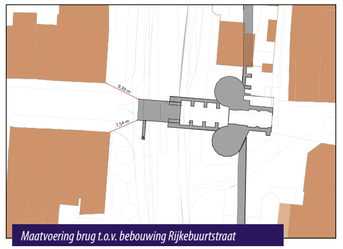


Herontwikkeling Koepelplein/-straat

De verkeersafwikkeling van de Lievevrouwestraat blijft lopen via de zuidelijke omleiding van de Lievevrouwepoort. Een ontsluiting enkel via de voormalige stadspoort is niet mogelijk (zie afbeelding poort). Optioneel kan bij een herontwikkeling van het hoekpand Lievevrouwestraat het gat naast de poort ruimtelijk versmald worden, waarbij de nieuwe gevel in het verlengde komt te liggen van het naastgelegen gebouw.
In de route tussen de Grote Markt en de oude haven kan het nieuwe “Lievevrouweplein” een welkome verpozingplek zijn met een bijzondere ambiance door de dominante aanwezigheid van de stadspoort. Gedacht kan worden aan een aantal horeca-etablissementen aan het plein, die samen met een nieuw front van de Stoelemat voor enige levendigheid zorgen. De oostwand van het plein is hiervoor gezien de oriëntatie ten opzichte van de zon een aantrekkelijke plek hiervoor. Het ter plaatse aanwezige niveauverschil kan gebruik worden over een (verhoogd) terras, dat uitkijkt over het plein. Deze nieuwe horeca kan een rol spelen in het terugdringen van de horeca in de (woon-)straten van de binnenstad.
Bezien is of de Grebbe bij de Moeregrebstraat weer opengelegd zou kunnen worden. Zoals op een tekening op blz. 23 van de nota is aangegeven, is zowat midden boven op het vroegere beloop van de Grebbe een muur is gebouwd, die als erfsfscheiding fungeert met de Moeregrebstraat. De huidige muur is dus geen verhoging van een oude kademuur. De Grebbe zelf is hier vervangen door een betonnen koker. Dit maakt het lastig om hier weer open water te creëren.

Noordelijke deel Westersingel/ Mineurplein e.o.

Het deel van de Westersingel tussen de Gevangenpoort en de Blokstallen was gelegen binnen de voormalige vestingwerken. Voor dit deel wordt uitgegaan van een gebogen stadsrand, dat refereert aan contouren van de eerste concentrische vesting rondom de oude stadskern. Het gebogen profiel sluit bovendien aan op de karakteristiek van de het ‘organische’ stratenbeloop in de middeleeuwse



Maatvoering brug t.o.v. bebouwing Rijkebuurtstraat

stad, met relatief korte zichtlijnen en wijzigende perspectieven. Het ruimtelijk profiel wordt ca. 11 meter breed. De rijbaan wordt versmald naar 6.00 meter. De fietser maakt gebruik van de rijbaan. Deze opzet voorziet in een goede aansluiting de aangrenzende, te handhaven bebouwing langs de Moeregrebstraat en de Artilleriestraat.
Komende vanaf de Stulemeijerlaan wordt ter hoogte van de Blokstallen een entree naar de oude stad gemarkeerd. Een toegang die moet refereren aan de entree op de kopse kanten van bijvoorbeeld de Steenbergsestraat. Gedacht kan hier worden aan een eigentijdse interpretatie van de eclecticistische architectuur uit het einde van de 19e eeuw.

Op het noordelijke deel van de Westersingel wordt het groen van het Wilhelminaveld ruimtelijke begeleid en op een robuuste wijze over de weg door getrokken naar de villa van ‘Van Hasselt’. De weg gaat een minder grote barrière vormen, waardoor de Blokstallen en Gebouw T ruimtelijk beter bij de binnenstad betrokken worden.
Nieuwe straat/ plein; ruimtelijke kwaliteiten
In het herontwikkelingsvoorstel voor de gehele Westersingel wordt een “autoweg”, die het resultaat is van de verkeersdoorbraak van omstreeks 1970, getransformeerd tot een stedelijke stadsstraat die verwant is aan de karakteristieke profielen van de binnenstad. Een straat met een boeiende beleving door het hoogteverschil en de interessante zichtlijnen op de stadspoort, het groen van het Wilhelminaveld ,de Blokstal, Kijk-in-de-Pot etc. en de opeenvolging van verschillende ruimten.
Het rechte alignement van het zuidelijke deel van de nieuwe straat blijft verwijzen naar de planmatige uitbreiding van de 19e eeuwse singel.

Programma

Naast een mogelijke nieuwbouw van de brandweerkazerne



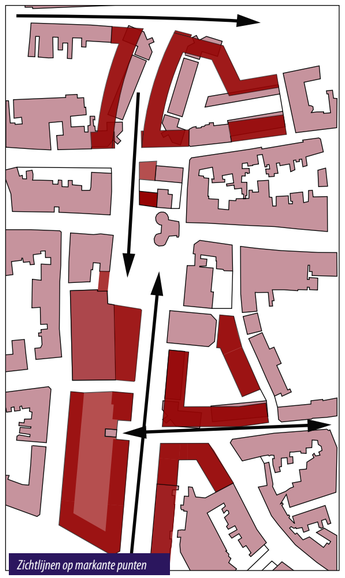
en een ruimtelijke en architectonische opwaardering van de evenementenzaal de Stoelemat wordt op de andere daarvoor in aanmerking komende herontwikkelingslokaties vooral geopteerd voor woningbouw.
De totale capaciteit bedraagt ca. 50 appartementen en ca. 30 à 40 grondgebonden eengezinswoningen.
Aan de oostzijde van het “Lievevrouweplein” is er de mogelijkheid om op de begane grond een of meerdere horeca-etablissementen met terrassen te vestigen, al dan niet in combinatie met dienstverlening.

Gebouwhoogten

De bebouwing aan de Westersingel bestaat grotendeels uit 3 lagen



Groene lob



Zichtlijnen op markante punten

en een kap. De nieuwe bebouwing aan de Londonstraat krijgt in overeenstemming met de lage bebouwing aan de overzijde van de straat een bouwvolume van een laag met een kap. De bebouwing langs de Koepelstraat, de Zuidmolenstraat en aan het Mineurplein bestaat uit twee lagen met een kap.
De nieuwe brandweerkazerne en een vernieuwde Stoelemat kunnen aan de zijde van de Westersingel een goothoogte van maximaal 10 meter krijgen.
Belangrijk aandachtspunt zijn de hoogteverschillen van het maaiveld. Bij de nieuwbouw zal er naar gestreefd moeten worden om deze markante hoogteverschillen te benutten om de gebouwen qua hoogte te staffelen, zodat de woningtoegangen zoveel mogelijk direct aan de straat komen te liggen.

Parkeren

De gemeenteraad heeft op 13 juli 2010 besloten o.a. voor het Havenkwartier gereguleerd parkeren in te voeren. Een van de aanleidingen was de parkeerdruk in het Havenkwartier als overloop vooral door werkers en bezoekers van het centrumgebied, waar al betaald parkeren van toepassing was.
Het gereguleerd is in 2011 ingevoerd. Hierdoor zijn er voor de bewoners en bezoekers in het Havenkwartier in principe voldoende parkeervoorzieningen beschikbaar.

Het Havenkwartier zal ook in de toekomst een gereguleerd parkeergebied blijven. De voorziene nieuwbouw in het gebied komt ook binnen dit gebied te liggen.
In de in september 2012 vastgestelde Visie Verkeer en Parkeren wordt het Mineurplein wordt primair bestemd voor parkeren voor bezoekers. De kleinere pleintjes zoals Koepelplaats krijgen primair de bestemming voor bewonersparkeren. Het parkeerterrein op de Gedempte Haven gaat voor bezoekers als overloop dienen van het Mineurplein

Bij nieuwbouw zal steeds gekeken moeten worden naar de parkeerbalans. Uitgangspunt daarbij is, dat op eigen terrein voorzien moet worden in eigen parkeerbehoefte. Hier moet voldaan worden aan de door het college vastgestelde parkeernormering. Bij elke ontwikkeling zoals op het PNEM-terrein, Brandweerlocatie zal steeds te bezien worden of daarbij naast het voorzien in de “eigen” parkeerbehoefte steeds een surplus aan parkeren mogelijk is, die te gunste van de omgeving kan worden aangewend. Het zal gezien de kosten en ruimtelijke mogelijkheden echter niet meevallen deze extra plaatsen te ontwikkelen.
De herontwikkeling van het terrein van de brandweerkazerne biedt bovendien de ruimtelijke mogelijkheden om door middel van een parkeerkelder extra parkeerplaatsen te creëren voor de Westersingel e.o.
In het planconcept voor de Westersingel is ook bebouwing langs het Geertruidaplein voorgesteld. Dit om de weinig fraaie zijkant van de woonboulevard met de nutsgebouwtjes in te kaderen, zodat het groen van Kijk-in-de-Pot op een aantrekkelijkere manier aansluit op Westersingel. Dit zal ten koste gaan van een deel van de huidige parkeerplaatsen op het Geertruidaplein. Deze plaatsen worden aan de achterzijde van de winkelstrip in het plan Schelde Vesting gecompenseerd. De Gedempte Haven zal zeker de eerstkomende periode niet weer opengelegd worden. De hier aanwezige parkeercapaciteit van 156 parkeerplaatsen blijft vooralsnog gehandhaafd.
Op de bijgaande afbeelding zijn de huidige parkeervoorzieningen weergegeven in het gebied van de Westersingel en omgeving. Naast het straatparkeren zijn er grotere parkeervoorzieningen op het Mineurplein het Geertruidaplein en de Koepelplaats.
Uitgangspunt voor de herontwikkelingslocaties is, dat op eigen terrein niet alleen voor vervanging van de op te heffen plaatsen in de openbare ruimte wordt gezorgd, maar ook voor de uitbreiding van de parkeerbehoefte als gevolg van de herontwikkeling.
Dit betekent, dat onder de nieuwe woningbouwlocaties ondergrondse parkeervoorzieningen moeten worden gerealiseerd. In een aantal gevallen kan daarbij gebruik worden gemaakt van de hoogteverschillen in het maaiveld door de toegangen in het lagere deel te leggen.

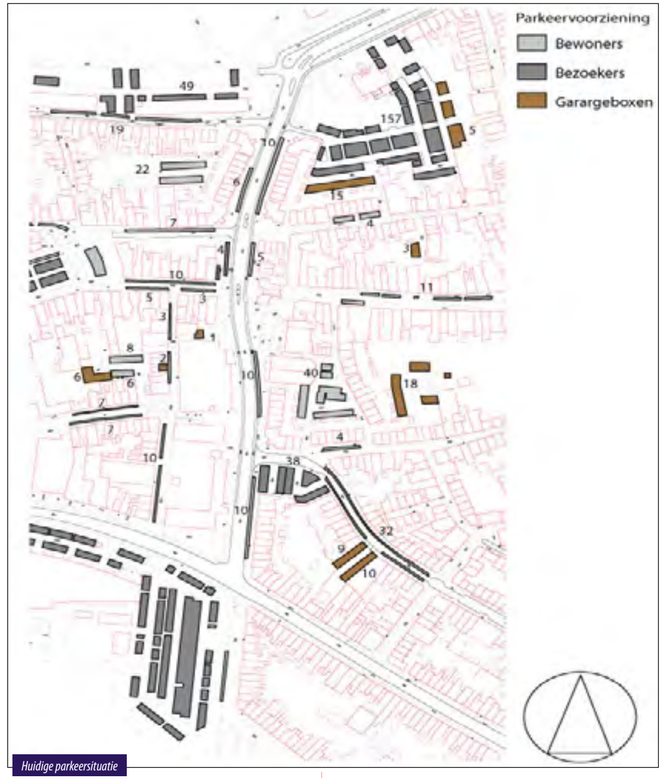
4. Ontwikkelingsstrategie

Het planconcept voor het opwaarderen van de Westersingel, zoals voorgesteld is geen eindbeeld, maar moet op hoofdlijnen de toekomstige gewenste ontwikkeling aangeven. Het planconcept kan daarbij nog op meerdere wijzen worden uitgewerkt. Op strategisch niveau is vooral belangrijk om de profielen van de toekomstige Westersingel en het nieuwe plein, de rooilijnen, bouwmassa’s (hoogten en kapvormen) vast te leggen. Qua woningtypen en functies is hierbinnen nog een zekere flexibiliteit mogelijk.
Het nieuwe alignement van de Westersingel dient het uitgangspunt te gaan vormen voor het bepalen van het gewenste tracé bij het vernieuwen van de ondergrondse infrastructuur en het nieuwe profiel bij een herinrichting van de Westersingel.
Gezien het verspreide eigendom en het verschil in “ouderdom” van het onroerend goed langs de singel zal de herontwikkeling op een gefaseerde wijze plaats moeten vinden. Dit proces zal de nodige tijd vragen. Het planconcept dient daarbij te zorgen dat er tussen de verschillende delen, die in de loop der tijd zich lenen voor een herontwikkeling, een ruimtelijk structurele samenhang gaat ontstaan. Het planconcept geeft daarvoor de hoofdlijnen aan. Bij de uitwerking van de deelprojecten kan binnen dat kader “maatwerk” worden verricht.

Als een eerste fase voor een herbestemming komen in aanmerking het terrein van de brandweerkazerne. Hiervoor zijn is als uitwerking van het gekozen planconcept de nadere stedenbouwkundige richtlijnen opgesteld.
Voor de andere delen langs de Westersingel is de opwaardering afhankelijk van de mogelijkheden en kansen die zich aandienen een transformatie. Aan de hand waarvan met de desbetreffende eigenaren in overleg kan worden getreden.
Van belang is daarbij om steeds de parkeerbalans in het plangebied op te maken en te zorgen voor kostendragers, waarmee vervangende parkeeraccommodatie kan worden gerealiseerd. Dit, zowel voor de nieuwbouw als ter vervanging van de op te heffen parkeerplaatsen.
Herontwikkeling/opwaardering Stoelemat kan hiervan los tot stand worden gebracht.
De opwaardering gebouwen langs de Westersingel van de beide woningcorporaties kan gefaseerd gebeuren. Extra bouwvolume is mogelijk waardoor een herontwikkeling mogelijk ook financieel haalbaar is.

Individuele woningen

De geleidelijke transformatie van de individuele woningen langs de Westersingel tegenover de brandweerkazerne naar stadswoningen kan door de woningeigenaren door middel van het particulier opdrachtgeverschap ter hand worden genomen. In de voorwaardenscheppende sfeer kan door middel van het bestemmingsplan hiervoor de planologische ruimte voor gecreëerd worden.



Huidige parkeersituatie

Bijlage 1: Ruimtelijke modellen opwaardering Westersingel.

Op basis van de historische en ruimtelijk/functionele analyses die in hoofdstuk 9 zijn beschreven, is een aantal ruimtelijke modellen ontwikkeld voor de opwaardering van de Westersingel. Dit om te komen tot een planconcept voor de gewenste toekomstige inrichting. Gekozen is voor een viertal typologieën van stedelijke openbare ruimten, waarbij rekening is gehouden met de eerder beschreven uitgangspunten.

Ruimtelijke modellen:

De volgende modellen zijn nader in beschouwing genomen:
Model 1. Stadstraat met een binnenstedelijk profiel
Model 2. Groene singel met esplanade
Model 3. Groene uitloper van Kijk-in-de-Pot/Geertruidaplein langs de Westersingel.
Model 4 Plein, ontmoetingsplek
Het betreft hier modelstudies om grip te krijgen op mogelijke oplossingsrichtingen. Uiteraard zijn daarbij binnen de modellen weer meerdere varianten mogelijk. Elementen uit het ene model kunnen weer gecombineerd worden met een ander model.

Model 1; Stadstraat met een binnenstedelijk profiel. (zie afbeelding)

Dit model voorziet in de transformatie van de Westersingel tot een straat met een binnenstedelijk profiel en een besloten straatbeeld. Dit is vergelijkbaar met het straatprofiel van bijvoorbeeld de Lievevrouwestraat. Uitgegaan wordt van een versmalling van de openbare ruimte en continue gevelwanden, die de straat begeleiden. Om dit model te kunnen realiseren is een herontwikkeling nodig van de aanliggende gebouwen.
Afweging aan de hand van de bovengenoemde uitgangspunten.

- Door het creëren van een straat met een binnenstedelijk profiel gaat de Westersingel een onderdeel uitmaken van het stedelijke patroon van de stadskern en het Havenkwartier.
- De Lievevrouwestraat krijgt ruimtelijk een betere aanhaking op de Rijkebuurtstraat.
- Dit model vraagt wel om een gehele of gedeeltelijke herontwikkeling van de gebouwen, die langs de Westersingel staan om de nieuwe straatwanden te realiseren.
- Er zijn langs het tracé een aantal plaatsen, die zich minder goed lenen voor een (her-)ontwikkeling ten behoeve van het straatmodel. Het gaat hier onder andere de zijgevels van de hoekpanden Rijkebuurtstraat (ramen!) en de kleine woningen ten noorden van de poort ('versnipperd eigendom').
- De Gevangenpoort krijgt in dit model een meer verscholen ligging.
- De verbindingen noord-zuid en oost-west worden in dit model goed vormgegeven.
- Fasering; het transformatieproces kan gefaseerd plaatsvinden, doch is een proces van lange adem gezien de versnipperde eigendommen.
- Aandachtspunten zijn de kabels en leidingen; hoge druk gasleiding.
- Op het te herontwikkelen terrein van de brandweerkazerne kan vervangende parkeergelegenheid worden gerealiseerd voor de te vervallen parkeerplaatsen evenals plaatsen ten behoeve van de nieuwe bestemmingen.


Model 1: Stadstraat met een binnenstedelijk profiel

Model 2; Groene singel met esplanade (zie afbeelding)

Deze ingreep betreft het omvormen van de Westersingel tot een groene singel, waarbij de groene laan van het Retranchement in Kijk-in-de-Pot samen met de esplanade langs het Geertruidaplein verbonden wordt met het groene noordelijke deel van de Westersingel ter hoogte van de Blokstallen. De huidige rijbaan wordt versmald. Ten westen van de versmalde rijbaan is onder de boomkruinen van een voetgangersesplanade voorzien, die aansluit op de langzaamverkeerroute van het Retranchement in Kijk-in-de-Pot. De huidige positionering van de gebouwen wordt geaccepteerd. Er ontstaat, min of meer los van het karakter van de aanliggende bebouwing, een nieuwe groene openbare ruimte, waarbij het karakter bepaald gaat worden door inrichting van de openbare ruimte met de laanbeplanting.
Afweging aan de hand van de bovengenoemde uitgangspunten:

- In dit model krijgt de Westersingel door de inrichting van de openbare ruimte een groen karakter. Het zorgt via de esplanade voor een continu groene verbinding tussen Kijk-in-de-Pot via de Westersingel naar het groen, ter hoogte van de Blokstallen/Mineurplein.
- In oost-west- richting blijft het voor een ruimtelijke breuk zorgen tussen de stadsstraten Lievevrouwestraat en de Rijkebuurtstraat. Het verzelfstandigt ruimtelijk de oude stadskern ten opzichte van het Havenkwartier.
- Door het lommerrijke karakter en het niveauverschil zal de Gevangenpoort vanaf het Geertruidaplein aan het zicht worden ontrokken.
- Het model is relatief snel te realiseren los van de bestaande gebouwen. Aandachtspunt hierbij zijn wel de kabels en leidingen, die hier in de ondergrond zitten.
- Gefaseerd kan de bebouwing langs de singel in de loop der tijd verbouwd of vervangen worden door nieuwbouw. Voor de realisatie van dit model is het echter geen voorwaarde, dat de gebouwen erlangs worden herontwikkeld.
- Parkeren; zie bij model 1.


Model 2: Groene singel met Esplanade

Model 3; Groene uitloper van Kijk-in-de-Pot/Geertruidaplein langs de Westersingel, (zie afbeelding)

Deze oplossing grijpt gedeeltelijk terug naar de situatie van voor 1960, toen er sprake was van een groene uitloper van Kijk-in-de-Pot via het toenmalige Geertruidaplein tot aan het terrein van de huidige Stoelemat. In dit model wordt het terrein van de brandweerkazerne slechts voor een klein gedeelte bebouwd, waardoor het groen van Kijk-in-de-Pot door middel van een groene lob de (binnen-)stad wordt ingetrokken. Dit model kan verder in twee varianten worden uitgewerkt: een combinatie met het straatmodel of met het singelmodel.
Afweging aan de hand van de bovengenoemde uitgangspunten.

- Het groengebied Kijk-in-de-Pot wordt op een interessante wijze verweven met de oude binnenstad.
- Dit model levert echter geen of nauwelijks kostendragers op voor de opwaardering van de Westersingel.
- Er zijn alleen mogelijkheden om te voorzien in aanvullende parkeergelegenheid op maaiveldniveau in combinatie met de groene uitloper.
- Voor het resterende deel van de Westersingel zijn de opmerkingen bij de variantuitwerkingen van toepassing.


Model 3: Groene uitloper van Kijk-in-de-Pot/ Geertruidaplein

Model 4; Plein ter hoogte van de Gevangenpoort.(zie afbeelding)

Dit model voorziet in het creëren van een plein ter hoogte van de Gevangenpoort op de kruising van de Westersingel met de Lievevrouwestraat/Rijkebuurtstraat. In dit model gaan de huidige zijgevels van de beide hoekpanden van de Rijkebuurtstraat de westelijke pleinwand vormen.
De continuïteit van de Moeregrebstraat, die door de aanleg van de Westersingel in twee delen is gesplitst, wordt hersteld door het herbouwen van de noordelijke straatwand met een onderdoorgang voor het autoverkeer. Deze wand zorgt daarbij tevens voor een ruimtelijke beëindiging van het beoogde plein. Mogelijk dat ook de Grebbe langs de Moeregrebstraat weer zichtbaar gemaakt kan worden. In het voorstel krijgt de Stoelemat een uitbouw, waarbij de ingang aan het plein komt te liggen. De Gevangenpoort krijgt een markante ligging aan het plein. De hoge torens van de poort liggen in het zicht vanaf Kijk-in-de-Pot.
De ruimte kan een levendig plein worden op het scharnierpunt tussen de twee routes. De inrichting ervan kan op meerdere wijzen plaatsvinden. Het pleinmodel is desgewenst voor het noordelijke en zuidelijke deel van de Westersingel in combinatie met het straatmodel of het singelmodel.
Afweging aan de hand van de bovengenoemde uitgangspunten:

- Het knooppunt van beide routes (noord-zuid en oost-west) ter hoogte van de Gevangenpoort wordt door het plein ruimtelijk verbijzonderd.
- Er ontstaat een min of meer besloten ruimtevorm, die past bij de binnenstedelijke karakteristiek.
- Het plein kan een levendige plek worden, waaraan diverse voorzieningen worden gesitueerd, waaronder de Stoelemat. De verkeersfunctie dient hier echter ondergeschikt te zijn aan de verblijfsfunctie.
- De Gevangenpoort krijgt een markante positionering.
- Het plein kan op meerdere wijzen worden ingericht. Mogelijk dat de voormalige brug met de contouren van de voorpoort van de Gevangenpoort op het plein kan worden ingepast.
- De ruimtelijke continuïteit van de Moeregrebstraat wordt gedeeltelijk weer hersteld.
- Gezien de eigendomssituatie zal de realisatie van dit model enige tijd vragen. Het dient gefaseerd te worden uitgevoerd.
- Aandachtspunt zijn de kabels en leidingen; hoge druk gasleiding
- Parkeren; zie bij model 1


Model 4: Plein ter hoogte van de Gevangenpoort

Afweging modellen/ planconcept

Zoals aangegeven zijn per model in een aantal gevallen weer meerdere varianten mogelijk door een combinatie met (delen van) andere modellen. De modellenstudie is een methode om tot een planconcept te komen, dat als leidraad gaat fungeren voor de opwaardering van de Westersingel.

Voorkeursmodel.

Bij de beschrijving van de modellen is per model een afweging gemaakt van de positieve en negatieve aspecten.
Zo voorziet model 3 in een mooie groene uitloper van Kijk-in-de-Pot, dat refereert aan het groene Geertruidaplein, dat was opgenomen in het uitbreidingsplan van Van Gendt. Deze variant levert echter geen echter geen kostendragers op voor een herontwikkeling van de Westersingel. Het pleinmodel voorziet in een interessante oplos-

sing voor het scharnierpunt van de beide routes ter hoogte van de Gevangenpoort. Het biedt tevens de mogelijkheid te bezien of de archeologische relicten van de brug van de poort in het plan zijn te integreren. Dit model kan gecombineerd worden met het groene singel- of het straatmodel.
In de klankbordgroep Havenkwartier is een voorkeur uitgesproken voor een planconcept, dat voorziet in een combinatie van plein met straatprofiel. Deze variant sluit het best aan op de kenmerkende typologie van openbare ruimten in de oude stad.
Dit planconcept kan op meerdere wijzen worden uitgewerkt.

Varianten planconcept herstructurering noordelijk deel van de Westersingel.deel van de Westersingel

Voor dit deel van de Westersingel ten noorden van de Moeregrebstraat, is een aantal variantoplossingen nader onderzocht.
De uitgangspunten die aan deze varianten ten grondslag liggen zijn:

- De historische rooilijn van de Moeregrebstraat dient te worden hersteld.
- De Blokstallen betrekken bij de herontwikkeling en beter betrekken bij de stad;
- Ontsluiting parkeerplaatsen Mineurplein vanaf de Westersingel, het Sapeurhof vanaf de Artilleriestraat;
- Vanaf het Mineurplein moet een verkeerskoppeling blijven bestaan richting de Kaai, aangezien het parkeerterrein op de Gedempte Haven fungeert als overloopterrein bij drukte op het Mineurplein.
- De nieuwe bebouwing moet bijdragen aan de pleinvorming voor de Gevangenpoort;
- Idem aan de ruimtelijke continuïteit van de Moeregrebstraat;
- Opwaarderen Mineurplein en zorgen voor een betere ruimtelijke omkadering van het Mineurplein.
- De ruimtelijke beleving dient te worden verbeterd.
- Zorgvuldige aansluiting op de bestaande percelen m.b.t. zon, licht, privacy e.d.;



Variant 1: Voorplein oude stad

Variant 1

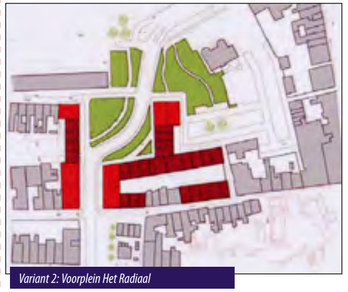
Bij deze variant ontstaat er een tweede noordelijk gelegen 'vierkant' plein, dat door de Westersingel diagonaal wordt doorkruist. Het groen van het Wilhelminaveld wordt via het plantsoen op dit nieuwe plein doorgetrokken in de richting van de Moeregrebstraat. De wanden van het plein bestaan uit één gesloten bouwblok, waardoor er geen achterkantsituaties ontstaan. De appartementen op de kop van het bouwblok dienen qua architectuur aansluiting te vinden met de bestaande (kantoor-)villa. Deze variant gaat echter ten koste van een relatief groot aantal parkeerplaatsen op het Mineurplein.



Variant 3: Groene lob

Variant 2

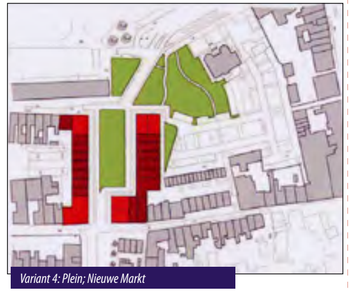
Deze variant komt in grote lijnen overeen met de eerste variant, doch hier is gekozen voor een enkele bebouwingsstrook als afscheiding tussen het nieuwe plein en het Mineurplein.
Ook bij deze variant ontstaat er een, wat groter vierkant plein ten noorden van de Moeregrebstraat. Op de kop van de wand bevindt zich een appartementencomplex, dat ruimtelijk een "dialoog" aangaat met de (kantoor)villa. Deze oplossing vraagt om een gebouw met twee voorkanten zowel aan de kant van de Westersingel als aan de zijde van het Mineurplein. Dit zorgt, in combinatie met het hoogteverschil, dat de Blokstallen een wat prominentere ligging krijgt.
De woonkwaliteiten van dit bouwblok laat overigens te wensen over. (zie ook bij variant 4)



Variant 2: Voorplein Het Radiaal

Variant 3

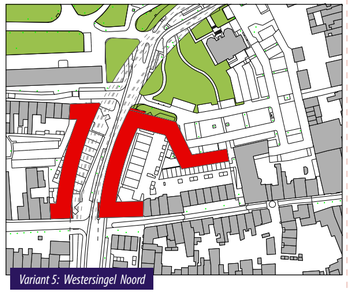
In deze variant wordt uitgegaan van een robuustere voortzetting van de groene lob van het Wilhelminaveld en Mineurplein in de vorm van een binnenstadsparkje. Centraal in het park is een vrij in het groen staande urban villa gedacht, die goed aansluit op de bestaande kantoorvilla langs de Westersingel. Het park wordt ingekaderd door de nieuwe woonbebouwing, die daardoor zorgt voor een mooie ruimtelijke beëindiging van de groene lob.
Het nieuwe park vormt een mooie groene tegenhanger met het stedelijke plein voor de Gevangenpoort.
Het is bij deze variant wel nodig, dat het rijtje woningen in de Moeregrebstraat met een teruggelegde rooilijn, dat omstreeks 1980 is gebouwd, bij de planontwikkeling wordt betrokken. Dit om hier een nieuw bouwblok te kunnen realiseren.



Variant 4: Plein; Nieuwe Markt

Variant 4

Deze variant is een uitwerking van een voorstel, dat is aangedragen tijdens een overleg met de klankbordgroep door de Vereniging Binnenstad. Het voorstel refereert aan de vroegere situatie met de Nieuwe Markt en Blokstal 1, die voor de aanleg van de Westersingel zijn gesloopt. Er ontstaat een langgerekt plein.
Bij deze variant hoeven geen parkeerplaatsen op het Mineurplein opgeofferd worden. Deze variant refereert aan een periode, waarin het gebied rondom de 'Nieuwe Markt' binnen de uitbreiding van de vesting met het Havenkwartier kwam te liggen.
Echter aan dit model zitten verkeerskundig een aantal knelpunten. Tussen het noordelijk deel van de Westersingel/ het Mineurplein dient er, via het westelijk deel van de Moeregrebstraat, een verkeerskoppeling te blijven bestaan naar de parkeergelegenheid op de Gedempte Haven. Gezien de krappe draaicirkels ontstaat er een krap profiel om deze verbinding te kunnen realiseren.
Voorts zijn er kanttekeningen te plaatsen bij de woonkwaliteit van het oostelijke woonblok, dat ingeklemd ligt tussen de rijbaan van de Westersingel en het parkeerterrein. Bovendien zijn hier geen tuinen mogelijk.



Variant 5: Westersingel Noord

Variant 5

Deze variant gaat uit van een gebogen alignement van het noordelijke deel van de Westersingel, dat refereert aan contouren van de eerste concentrische vesting rondom de oude stadskern. Het gebogen profiel sluit aan op de karakteristiek van de het 'organische' stratenbeloop in de middeleeuwse stad, met relatief korte zichtlijnen en wijzigende perspectieven.

Er ontstaat een duidelijk gemarkeerde toegang vanaf de Stulemeijerlaan naar de oude stad, waarbij tevens het groen van het Wilhelminaveld ruimtelijk begeleid op een robuuste wijze over de weg door getrokken wordt naar de villa van 'Van Hasselt'.
Deze opzet voorziet in een goede aansluiting met de aangrenzende, te handhaven bebouwing langs de Moeregrebstraat en de Artilleriestraat.

Keuze uit de varianten

Aan de hand van de beschrijving van de vijf varianten genoemde overwegingen wordt een voorkeur uitgesproken voor variant 5.
Deze variant zorgt voor een mooie ruimtelijke beleving, waarbij een 'nieuwe' entree naar de oude stad markant wordt vormgegeven, Bovendien waarborgt en versterkt deze variant het open groene karakter van het gebied. De andere varianten creëerden een plein aan de noordkant van het plein voor de Gevangenpoortplein. Er is dan een grote kans dat deze pleinen het plein ter hoogte van de Gevangenpoort gaan 'beconcurreren.
De nieuwe straat en de groene lob fungeren op als natuurlijke tegenhanger voor het stedelijke plein.

Bijlage 2. Beeldregieplan nieuwbouw terrein brandweerkazerne/Westersingel.

Inleiding

Ten behoeve van een herontwikkeling van het perceel van de huidige brandweerkazerne is als een deeluitwerking van het ontwerp Ontwikkelingsplan Havenkwartier een nadere stedenbouwkundige uitwerking gemaakt in combinatie met een beeldregieplan.
Het beeldregieplan heeft een functie als sturingsmiddel. Het dient als leidraad en inspiratiebron voor de ontwikkeling van een nieuwbouwplan. Daarnaast vormt het beeldregieplan “brandweerkazerne Westersingel” een toetsingskader voor het Welstandscollege voor het te ontwikkelen bouwplan.

Ligging in groter verband.

Analyse

Structuurbeeld/ Beeldkwaliteitplan Binnenstad

In de nota Structuurbeeld Binnenstad (vastgesteld 23 juli 2003) wordt een onderscheid aangebracht tussen drie gebieden:

- de middeleeuwse stadskern
- het middeleeuwse havenkwartier
- de negentiende-eeuwse schil

De locatie van de brandweerkazerne behoort tot de negentiende-eeuwse bebouwingsschil. De inrichting van de openbare ruimte en de beeldvorming van de gebouwen dient aan te sluiten bij de karakteristieken van dit deel van de binnenstad. Deze karakteristieken zijn neergelegd in het Beeldkwaliteitplan Binnenstad, dat als uitwerking van de Nota Structuurbeeld is vastgesteld.
Het beeldregieplan voor de nieuwe brandweerkazerne is een verdere precisiering van het Beeldkwaliteitsplan voor de hele binnenstad.

Beschermd Stadsgezicht

Het perceel ligt op de voormalige vestinggronden, dat valt binnen de uitbreiding van het Beschermd Stadsgezicht dat in 2012 is vastgesteld.

Ruimtelijke analyse

In aanvulling op de analyse, die is opgenomen in het Ontwikkelingsplan Havenkwartier is in deze paragraaf een aanvullende analyse opgenomen specifiek ten behoeve van de herontwikkeling van het terrein van de brandweerkazerne.
Het huidige terrein van de brandweerkazerne neemt een bijzondere positie in de stedelijke structuren. Het is een belangrijke schakel tussen de oude binnenstad, de Van Konijnenburgweg en het park Kijk-in-de-Pot. Het terrein wordt aan de vier zijden begrensd door vier verschillende milieus: de singel (Van Konijnenburgweg/ Boutershemstraat), de Westersingel (te transformeren tot stadsstraat), Bruinevisstraat (woonstraat) en de steeg achter de Stoelemat.
De Van Konijnenburgweg is een van de belangrijke toegangswegen naar de binnenstad van Bergen op Zoom. Een kwalitatieve opwaardering van deze weg dient zorg te dragen voor een betere beeldvorming van de westelijke entree naar het centrum en voor een samenhang tussen het oude Havenkwartier en de Geertruidapolder. De Van Konijnenburgweg is te typeren als een stadslaan, die een eenduidige inrichting dient te krijgen en een eenduidig profiel. Zoals in het Structuurbeeld Binnenstad is aangegeven maakt de Van Konijnenburgweg als structuurlijn onderdeel uit van de 19e eeuwse ring om de oude middeleeuwse stadskern. De weg ligt in het verlengde van de Wassenaarstraat, Van Dedemstraat, Auvergnestraat, Glymesstraat en Boutershemstraat. De geplande nieuwbouw valt binnen de 19e eeuwse schil van de binnenstad, waarvoor de desbetreffende bebouwingskarakteristieken van toepassing zijn.
Kenmerkend voor de bebouwingswijze is de typologie van het gesloten bouwblok.
De noordzijde van de Van Konijnenburgweg behoeft een kwaliteitsimpuls. Het vertoont thans een weinig samenhangend, rommelig beeld. Tezamen met de andere herontwikkelingslocaties op het voormalige gasfabriekterrein en de gemeentewerf wordt uitgegaan van een bebouwing langs de Van Konijnenburgweg met een stedelijke uitstraling met een robuust karakter, dat in refereert aan de (voormalige) bedrijfsgebouwen in het havenkwartier.
Ten behoeve van de aansluiting op het plandeel Kijk-in-de-Pot/ Geertruidaplein wordt de groene “esplanade” van het retrachement in het nieuwe bestemmingsplan De Zeeland als een uitloper van Kijk in de Pot op het Geertruidaplein gehandhaafd tot aan de van Konijnenburgweg. De bebouwing van de noordelijke deel van het in ontwikkeling zijnde woongebied Kijk-in-de-Pot wordt de hoek omgezet. Deze nieuwe wand “camoufleert “de weinig fraaie kopse kanten van de winkelstrip en de nutsgebouwen.
De kazerneterrein gaat een ruimtelijke beëindiging vormen van de groene esplanade Kijk-in-de-Pot . Tevens is het perceel gelegen in de buitenbocht van de Van Konijnenburgweg. Hierdoor zijn belangrijke zichtlijnen op de kazernelocatie gericht. Een ander markant in het oog springend onderdeel van de kazerne is de hoek van Westersingel/ Van Konijnenburgweg.

Richtlijnen ruimtelijke opbouw.

- *Algemeen*

Het doel is te komen tot een harmonische inpassing van de nieuwbouw.

- Inspelen op de bebouwingskaraktersitieken van de 19e eeuwse bebouwingsschil rondom de binnenstad, zoals deze geanalyseerd zijn in het Beeldkwaliteitsplan Binnenstad;
- Op secundair niveau moet de nieuwbouw reageren op de vier verschillende ruimtelijke milieus, waaraan het perceel van de huidige kazerne is gelegen.

- *Algemene karakteristiek*

- *Verkavelingtypologie:* Gesloten bouwblokken met gesloten straatwanden;
- Langs de Van Konijnenburgweg:Stedelijke uitstraling van de bebouwing met een ‘robuust’ karakter. Hierbij wordt ook aangesloten op het karakter van het nieuwbouwplan voor het vm. gasfabriekterrein e.o. de rooilijn van de Van Konijnenburgweg wordt opgepakt. Architectuur refereren aan de robuuste bedrijfs en militaire gebouwen in het oude Havenkwartier.
- Langs de Westersingel:
  Stedelijke uitstraling van een binnenstedelijke hoofdstraat.
- Bruinevisstraat:
  Kleinschalige, meer intieme woonstraat met grondgebonden woningen.
- Steeg Stoelemat:
  Door middel van een gemetselde muur wordt de steeg afgeschermd van het bouwperceel.

- *Positionering*

Gebouwen aaneengebouwd en gesitueerd in een strakke, rooilijn, die het beloop van de Van Konijnenburgweg volgt en de nieuwe straatwanden gaan vormen van de Westersingel (straatprofiel), de Bruinevisstraat en de steeg achter de Stoelemat;
De voorgevels komen direct te liggen aan het trottoir. De huidige “voortuinen”verdwijnen.
Gesloten hoeken;

- *Vorm*

- Algemeen:
  De hoek Van Konijnenburgweg en de Westersingel vormt een belangrijk ruimtelijk scharnierpunt in de stad. Deze hoek moet als het ware uitnodigen om de oude stad in te gaan. Dit vraagt om een ruimtelijk accent door middel van een architectonische verbijzondering, waarbij op de hoek een hoger bouwdeel mogelijk is. Dit ‘accent’ kan inhoud geven door in ieder geval op de begane grond een voor het publiek toegankelijke functie te situeren. (zie programma).
- Langs de Van Konijnenburgweg:
  Een robuuste gevel, vier bouwlagen voorzien van een kaplaag.. Goothoogte 10 m./ max. 13 m. Bouwhoogte max. 14 m.
- Westersingel:
  Bouwmassa van drie bouwlagen voorzien van een kap. Goothoogte min. 6 m./11 m. bouwhoogte max. 14 meter.
- Bruinevisstraat:
  Bouwmassa van twee lagen voorzien van een kap. Goothoogte min. 4/ max. 6,50 m.; bouwhoogte max. 10 m.
- Steeg Stoelemat;
  Gemetselde muur als erfafscheiding een hoogte van minimaal 2.20 m.
- Kapvorm:
  Alle gebouwen voorzien van een zadeldak met de nokrichting evenwijdig aan de straat. De kapvorm aan de aan de straatzijde dient te refereren aan die van de bestaande 19e bebouwing. Dakhelling van 45 tot 50 graden;\

- *Schaal en ritme*

- Langs de Van Konijnenburgweg:
  Gezien de grote maat van de openbare ruimte tegenover het bouwperceel is een kloek (appartementen-)gebouw gewenst, dat een fiere beëindiging vormt van het Geertruidaplein.
- Westersingel:
  Geleding van de straatwand in kleinere eenheden door middel van bouwdelen. Verticale verspringingen door verschil in gootlijnen. Binnen deze eenheden op secundair niveau weer een geleding aanbrengen waardoor er een zekere parcelering ontstaat.
- Bruinevisstraat:
  De maat van de individuele eengezinswoning is uitgangspunt voor de verticale geleding: parcelering van 5 à 7 meter.

- Gevels/ kleur- en materiaalgebruik
- Algemeen;
  Openingen in de gevels vormgeven als ‘gaten’ in het gevelvlak. Uitgaan van verticale openingen, ‘staande’ ramen.
- Kleuren en materialen:
  Van Konijnenburgweg:
  Overwegend baksteen, kleur bruin/rood. Per bouwdeel is eventueel een kleine nuancering qua baksteenkleur gewenst.
  Westersingel/Bruinevisstraat:
  Mix van rood/bruin met lichte gestuukte en/of gekeimde gevels in een lichte kleur.

- *Ontsluiting*

- Van Konijnenburgweg:
  Hoofdtoegang hier situeren
- Westersingel:
  Ontsluiting van het binnenterrein voor het andere gemotoriseerde verkeer.
  Hier ook de hoofdtoegang van het gebouw situeren;
- Bruinevisstraat.
  De secundaire toegangen.

- *Parkeren, auto-ontsluiting*

- Op eigen terrein dient in de vorm van een verdiepte parkeerkelder ten minste voorzien te worden in de parkeerbehoefte, die op grond van de gemeentelijke parkeernormering voor het bouwplan is vereist;
- Daarnaast is een extra parkeercapaciteit gewenst om de parkeerdruk in de omgeving te verlichten;
- Ontsluiting parkeergarage vanaf de Westersingel.

- *Peilen*

- Garagedeuren en andere deuren, die uitkomen op de openbare ruimte qua hoogte koppelen aan de peilen van het aangrenzende maaiveld.

- *Zichtlijnen*

- Ruimtelijke beëindiging van de groene esplanade Kijk-in-de-Pot;
- Ligging van het gebouw in de buitenbocht van de Van Konijnenburgweg. Hierdoor zijn belangrijke zichtlijnen op de kazernelocatie gericht;
- Markant gelegen hoek van de kazerne op het “scharnierpunt” van Westersingel/ Van Konijnenburgweg.

Richtlijnen programmatische invulling

- Wonen

Van Konijnenburgweg: appartementen
Westersingel: appartementen of grondgebonden herenhuizen
Langs de Bruinevisstraat: grondgebonden eengezinswoningen.
In de plint van het gebouw langs de Van Konijnenburgweg worden voorzieningen ondergebracht, waarbij gedacht wordt aan kleine vormen van (maatschappelijke) dienstverlening zolas bijvoorbeeld uitzendbureau’s e.d., die bij moeten dragen aan het creeren van een aantrekkelijke route tussen themacentrum langs het zuidelijke deel van de van Konijnenburgweg en de oude stadskern.
Gezien het gemeentelijke beleid is op deze locatie geen plek geen (grote) kantoorfunctie of detailhandel gewenst.

- Maatschappelijke functies en of leisure c.q.recreatieve functies

Richtlijnen voor de openbare ruimte.

Profielen inrichting openbare ruimte:

- Aandacht voor continuering van het profiel met laanbomen ter hoogte van de nieuwe brandweerkazerne
- De Bruinevisstraat, een combinatie van (hergebruik van) kinderkoppen in de rijbanen en gebakken klinkers in de trottoirs.
- Steeg Stoelemat. De stegen in het middeleeuwse Havenkwartier krijgen een inrichting met de bestaande natuursteen keien met eventueel een strek van gebakken klinkers.
- Straatmeubilair: De onderlinge samenhang tussen het Havenkwartier en de oude stadskern wordt versterkt door het toepassen van hetzelfde straatmeubilair en lichtarmaturen, die al in de oude stadskern zijn aangebracht.

Archeologie

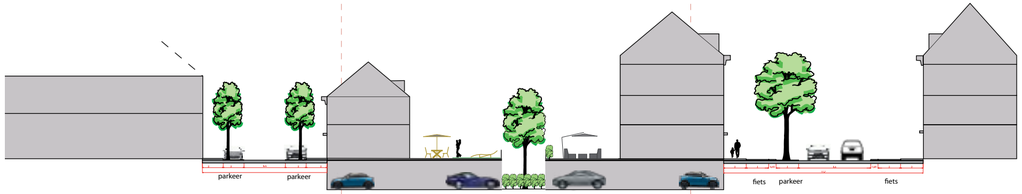
In bijlage 3 is de archeologische waardebepaling van het terrein van de huidige brandweerkazerne en directe omgeving opgenomen.
De archeologische waarden van het kazerneterrein bestaan uit de volgende elementen:

- het voorterrein aan de Van Konijnenburgweg met sporen uit Romeinse tijd tot Nieuwe Tijd;
- De zuidelijke vleugel van de kazerne met resten van het waltalud uit de 15de eeuw;
- Het binnenterrein van de kazerne (open plaats) met resten van de ravelijnmuur en de courtinemuur uit 1700;
- Het noordelijke deel van de oostvleugel met resten van de galerij;
- De noordelijke vleugel met resten van het waltalud uit de 15de eeuw.





Mogelijke optie voor woningbouw op het terrein brandweerkazerne



BRUINEVISSTRAAT LOCATIE VOORMALIGE BRANDWEERKAZERNE WESTERSINGEL

Mogelijke optie voor woningbouw op het terrein brandweerkazerne





BIJLAGE 3. BEELDREGIEPLAN V.M. GASFABRIEKTERREIN E.O.

Inleiding

Als uitwerking van het stedenbouwkundige plan is een beeldregieplan opgesteld. Het heeft een functie als sturingsmiddel voor de ontwikkelingen op korte en lange termijn. Het dient als leidraad en inspiratiebron voor de ontwikkeling van de nieuwbouw op het voormalige gasfabrieksterrein en omgeving.
Daarnaast vormt het beeldregieplan "Zuidelijk Havenkwartier" een toetsingskader voor het Welstandscollege voor het te ontwikkelen bouwplan.

Geconstateerd wordt o.a. dat de er geen samenhang aanwezig is tussen de bebouwing aan de noordzijde van de Van Konijnenburgweg. Een bebouwingswand ontbreekt. Het hoge, witte gebouw van het Instituut voor Rationele Suikerproductie is een markant gebouw, dat in het bestemmingsplan gehandhaafd is.
De noordzijde van de Van Konijnenburgweg behoeft een kwaliteitsimpuls. Er moet gestreefd worden naar het behoud van de afwisseling, maar met meer samenhang tussen de bebouwing. Uitgegaan wordt van een bebouwing langs de Van Konijnenburgweg met een stedelijke uitstraling met een robuust karakter, dat in refereert aan de (voormalige) bedrijfsgebouwen in het havenkwartier. Het materiaalgebruik dient hier bij voorkeur baksteen te zijn.

Richtlijnen voor het bouwen.

Richtlijnen voor het ontwerp van de gebouwen:

Algemene karakteristiek

- *Verkavelingtypologie:* Gesloten bouwblokken met gesloten straatwanden;
- *Langs de Van Konijnenburgweg:* Stedelijke uitstraling van de bebouwing met een 'robuust' karakter, dat refereert aan de (voormalige) bedrijfsgebouwen en pakhuizen in het havenkwartier;
- *Fabriekstraat:* Intiem, kleinschalige woonstraat met grondgebonden woningen, dat qua bebouwingskarakteristiek aansluit op die van de negentiende eeuwse woonschil van de binnenstad;
- *Kabelstraat:* Steeg door middel van een onderdoorgang ontsluiten op de van Konijnenburgweg.

Positionering

- Gebouwen aaneengebouwd en gesitueerd in strakke, vloeiende rooilijn, die het beloop van de Van Konijnenburgweg volgen en het profiel van de Fabriekstraat respecteren;
- Gesloten hoeken;
- Langs de Kabelstraat een bakstenen muur met een hoogte van minimaal 2.00 meter.

Vorm

- *Langs de Van Konijnenburgweg:* Bovenste bouwlaag uitvoeren als een (mansarde)kap. Een verbijzondering van de hoeken met de Fabriekstraat is mogelijk door middel van een rechtopgaande gevel met weglating van de kap. Dakhelling: 45 tot 60 graden.
- *Fabriekstraat:* Alle woningen voorzien van een zadeldak met de nokrichting evenwijdig aan de straat. De kapvorm aan de aan de straatzijde dient te refereren aan die van de bestaande 19e eeuwse woningen. Dakhelling van 45 tot 55 graden;
- De gebouwen dienen een samenhangende architectuur te krijgen, waarbij het basement/ de begane grondlaag en de bovenliggende verdiepingen één geheel vormen.

Schaal en ritme

- *Langs de Van Konijnenburgweg:* Geleding van de straatwand door middel van bouwdelen met een maateenheid van ca. 20 meter. Verticale verspringingen door verschil in gootlijnen. Binnen deze eenheden op secundair niveau weer een geleding aanbrengen waardoor er een zekere parcelering ontstaat.
- *Fabriekstraat:* Maat van de individuele eengezinswoning bepalend voor de verticale geleding: parcelering van 5 à 7 meter.

Gevels/ kleur- en materiaalgebruik

- *Algemeen*; openingen in de gevels vormgeven als 'gaten' in het gevelvlak. Uitgaan van verticale, 'staande' ramen.
- *Langs de Van Konijnenburgweg:* Gebouwen t.b.v. appartementen en/of maisonettes bij voorkeur voorzien van een verhoogde plint.
- Overwegend baksteen, kleur rood tot donker bruin, mangaan. Per bouwdeel is een nuancering qua baksteenkleur gewenst.
- *Fabriekstraat, oostelijke deel:* De lage eengezinswoningen qua kleurstelling aansluiten op de lichte kleuren van de bestaande negentiende eeuwse woningen (wit/crème, lichtgrijs pleisterwerk of geschilderd baksteen). Dakpannen: gebakken pannen bij voorkeur rood/oranje, grijze pannen zijn mogelijk.
- *Fabriekstraat, pleintje en appartementen:* Hier is zowel de materialisering van de bebouwing langs de van Konijnenburgweg als die van het oostelijke deel van de Fabriekstraaat mogelijk. Bij voorkeur een mix van beide toepassen.

Ontsluitingsprincipes

- *Fabriekstraat:* Entrees woningen situeren aan de straat, waaraan het gebouw is gelegen, respectievelijk aan de belangrijkste straat of op de hoeken van het bouwblok;
- *Van Konijnenburgweg:* Portiekontsluiting van de appartementen. De ontsluiting van de portieken van de appartementengebouwen situeren aan de straat, respectievelijk aan de belangrijkste straat of op de hoeken van het bouwblok;
- De appartementen en/of de ruimten voor dienstverlening op de begane grond dienen eveneens rechtsreeks vanaf de straat te ontsluiten te zijn.

Zichtrelaties

- Aandacht voor de zichtlijnen vanaf de van Konijnenburgweg gericht zijn op de gevelwand van de appartementengebouwen. Dit in verband met de markante ligging in de buitenbocht;
- Idem voor de ruimtelijke beëindiging van de zichtlijnen in de Fabriekstraat op gevelwanden van het plein.

Parkeren, auto-ontsluiting

- Parkeren in een parkeerkelder conform gestelde parkeernorm;
- De parkeerkelder mag in de vorm van een plint niet meer dan ten hoogste 1,20 meter boven het aangrenzende maaiveld uitsteken.
- Ontsluiting parkeergarage bij voorkeur direct vanaf de van Konijnenburgweg. Hellingbaan inrit parkeergarage inpandig.



Fabriekstraat



Referentiebeeld plein Faurestraat



Referentiebeeld plein Faurestraat

Richtlijnen voor de openbare ruimte.

De beeldbepalende karakteristieken voor het oude havenkwartier zijn in de nota op hoofdlijnen beschreven. Deze karakteristieken zijn vertaald in een typologie van openbare ruimten. Voor elk type te onderscheiden ruimte zijn richtlijnen voor de inrichting van de straten, de pleinen en het straatmeubilair gegeven.
Gezien de karakteristieken van het middeleeuwse havenkwartier en de middeleeuwse stadskern, de historische context en de gewenste beeldkwaliteit wordt in de Nota Openbare Ruimte het belang onderschreven om - ook qua inrichting van de openbare ruimte - de samenhang tussen deze twee deelgebieden te versterken.
De functie van het Havenkwartier zelf was van oudsher gericht op het laden/ lossen en de door- en afvoer van goederen. Dit leidde hier tot een robuustere en een meer afgesloten sfeer dan in de rest van de binnenstad. Bij de herinrichting van het Havenkwartier wordt gedacht aan bestratingmaterialen die passen bij het robuuste karakter ervan: een combinatie van kinderkoppen in de rijbanen en gebakken klinkers in de trottoirs.

Profielen inrichting openbare ruimte:

- *Bruinevisstraat en Fabrieksstraat;* een combinatie van (hergebruik van) kinderkoppen in de rijbanen en gebakken klinkers in de trottoirs.
- *Kabelstraat:* de stegen in het middeleeuwse Havenkwartier, zoals de Kabelstraat, krijgen een inrichting met de bestaande natuursteen keien met eventueel een strek van gebakken klinkers.
- *Straatmeubilair:* De onderlinge samenhang tussen het Havenkwartier en de oude stadskern wordt versterkt door het toepassen van hetzelfde straatmeubilair en lichtarmaturen, die reeds in de oude stadskern zijn aangebracht.

Referentiebeelden

Pleintje Faurestraat
Voorbeeld van een ruimtevorm, die qua afmetingen overeenkomt met het nieuwe pleintje aan de Fabriekstraat.

Appartementengebouw Rijtuigweg 't Harinkhof
Voorbeeld van gebouw met kap, met een geleding van bouwmassa's met een verspringende gootlijn tussen hoge en lage deel. Mogelijke markering van een hoek door middel van een topgevel.

Appartementengebouw 'Carré Markenhage', Breda.
Voorbeeld van een hogere begane grondlaag, waarin commerciële voorzieningen zijn opgenomen.
De architectuur is een eigentijdse interpretatie van een klassieke 19e eeuwse gevel.
Voorbeeld van een accentuering van een hoek door middel van een verhoogd deel met een plat dak.

Poort 't Harinkhof aan de Dubbelstraat
Referentie voor een 'ruimtelijke' onderdoorgang van de Van Konijnenburgweg naar de Kabelstraat.



Poort 't Harinkhof aan de Dubbelstraat



Appartementengebouw Rijtuigweg 't Harinkhof



Appartementengebouw Rijtuigweg 't Harinkhof



Appartementengebouw "Carré Markenhage",Breda

Bijlage Ruimtelijke ontwikkeling van de gasfabriek

Ruimtelijke ontwikkeling van de gasfabriek in Bergen op Zoom

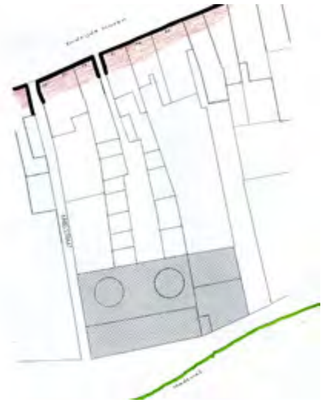
In 1858 werd vergunning verleend aan de firma Asselbergs om een gasfabriek op te richten aan de Zuidzijde Haven te Bergen op Zoom. Een concessie werd verleend voor de duur van 20 jaar. In 1877 ging de fabriek over in handen van de gemeente.
In de 19de eeuw was de gasfabriek nog bescheiden van omvang. Ze bevond zich ten zuiden van een voormalige blok arbeiderswo-nin-gen, die bereikbaar was via een steeg tussen de panden Zuid-zijde Haven 31 en 33. Deze buurt heette de “Poort van ‘s Lands Welvaren” en was berucht vanwege armoede en gebrek aan hygiëne (geen riolering, bijna geen daglicht, eenkamerwonin-gen). In 1866 brak er een cholera-epidemie uit. Aan de westzijde grensde de gasfabriek aan de Kabel- of Driekoningenstraat, aan de oostzijde aan een open erf en aan de zuidzijde aan de toen nog bestaan-de stadsom-walling (aangelegd circa 1700).
Over de inrichting van het fabrieksterrein in de beginfase is weinig bekend: we beschikken alleen over de kadastrale kaart van 1868, waarop twee gashouders en enige loodsen te zien zijn (kaart 1).

Na de slechting van de vestingwerken aan de zuidkant, in 1884, kwam ruimte vrij voor uitbreiding van de fabriek. Tussen 1884 en 1889 werd de toenmalige Wittoucksingel aangelegd, later Van Konijnenburgweg genoemd.
Reeds eerder, in 1877, had de gemeente het pand Zuidzijde Haven 27 aangekocht en verbouwd tot directeurswoning.
Tussen 1889 en 1892 werd de fabriek in zuidelijke en oostelijke richting uitgebreid met een nieuwe bolgashouder en diverse loodsen en stokerijen. De oostelijke begrenzing werd nu gevormd door de Fabriksstraat (kaart 2).

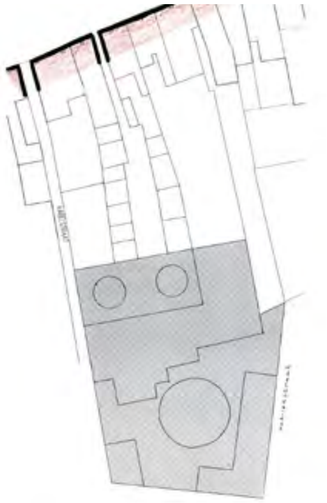
Grote veranderingen vonden plaats in 1896. Het beruchte huizenblok achter Zuidzijde Haven 31/33 werd gesloopt zodat ook een noordelijke uitbreiding van de fabriek mogelijk werd. Tevens verwierf de gemeente enkele huizen aan de havenzijde. Het pand Zuidzijde Haven 31 werd gesloopt en vervangen door een kantoor. Zuidzijde Haven 29 werd in 1899 verbouwd tot kantoorruimte (kaart 3).

Na nog enkele kleine uitbreidingen in 1910 bereikte de gasfabriek haar grootste omvang met twee grote en twee kleine gashouders en een complex van stookruimtes en loodsen (kaart 4). De inrichting in 1910 is gedetailleerd weergegeven in de oudst bewaarde hinderwetvergunning, berustend in de gemeentelijke archiefdienst (zie bronvermelding).
Tevens is omstreeks 1910 een klein perceel achter Zuidzijde Haven 25 bij de gasfabriek gekomen. Opslag van grondstoffen vond destijds ook plaats aan de zuidzijde van de Van Konijnenburgweg.

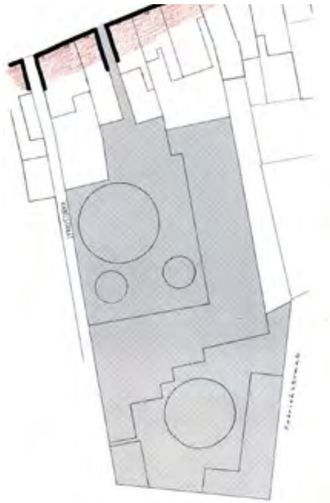
In de periode 1948-1951 werd de stad aangesloten op het net van de staatsmij-nen, waarna de eigen productie snel bergafwaarts ging. Noodzakelijke moderniseringen van het distributiesysteem vonden plaats in 1949, ook van de loodsen en kantoren. Na aansluiting op het aardgasnet in 1965 werd de fabriek overbodig. In de daaropvolgende periode werden de gasinstallaties afgebroken. In 1974-1975 verdween de laatste bolgashouder en werden de loodsen vervangen door grootschalige nieuwbouw van de gemeentelijke energiebedrijven.
In 1978 werden de panden Zuidzijde Haven 27-31 gerestaureerd en verbouwd tot administratiekantoor met publieksbalies van het gemeentelijk energiebedrijf. De omvang van het huidige PNEM-terrein komt vrijwel geheel overeen met de voormalige gasfabriek (kaart 5)



Kaart 1 periode 1858-1889



Kaart 2 periode 1889-1896



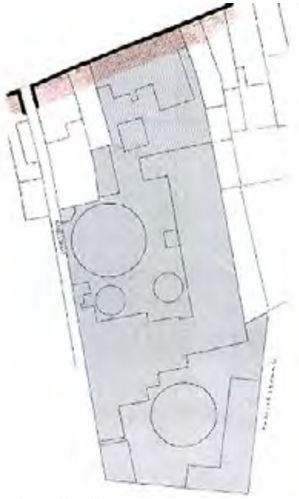
Kaart 3 periode 1896-1910

Archeologisch belang van de locatie van de voormalige gasfabriek

Het terrein waar sinds de vorige eeuw de gasfabriek stond, was reeds in de middeleeuwen bebouwd en bewoond. Van oudsher bevonden zich aan de haven talloze ambachtelijke bedrijven, zoals brouwerijen, oliemolens en pottenbakkerijen.
Gegevens over de precieze inrichting van het betreffende terrein zijn helaas vrij schaars en onvolledig. Ze berusten geheel op schriftelijke informatie (niet ouder dan anno 1400). De panden langs de Haven zijn voor het overgrote deel nog van middeleeuwse origine; in geval van nieuwbouw liggen vaak de oude kelders (en funderingen) nog onder de grond. Destijds hadden de panden een gecombineer-de functie van woning en bedrijfsruimte. Over het algemeen geldt: de oostelijke helft van de Zuidzijde Haven had overwegend een woon-functie met kleinschalige ambachten; de westelijke helft huisvestte grootschaliger bedrijven.

Het onderhavige terrein herbergde tussen ca. 1510 en 1550 een zeer bijzondere ambachtelijke nijverheid. Volgens oude verkoopakten uit de eerste helft van de 16de eeuw waren ten zuiden van Zuidzijde Haven 27 en 31 drie pottenbakkers werkzaam. Zij produceerden niet het toen gebruikelijke rode aardewerk met loodglazuur, maar zogenaamde “majoli-ca”: wit aardewerk dat bedekt werd met tinglazuur en loodglazuur en beschilderd met verven van diverse metaaloxides. Deze glazuren werden als grote brokken oxides ingekocht en ter plaatse gemalen verder bereid. De lokale klei werd vermengd met uitheemse kleisoorten kalk.
Tijdens de bouw van de nieuwe PNEM-kantoren in 1974 werden enkele afvalproducten (scherven) van deze majolica gevonden. Dit materiaal is niet alleen zeldzaam in Bergen op Zoom, maar zelfs in het hele toenmalige Noordwest-Europa. Bergen op Zoom was omstreeks 1510 namelijk de eerste stad in Nederland waar Itali-aanse immigranten begonnen met majoli-caproductie. Majolica was een luxeproduct dat aan de basis stond van het bekende latere Delfts aardewerk.
Momenteel verricht het British Museum in Londen onderzoek naar de majolica-productie in Europa, waarbij speciale aandacht uitgaat naar Bergen op Zoom.

De 16de eeuwse majolicaovens waren vrij klein en meestal boven maaiveld aangelegd. Gelet op de korte productieperiode en de beperkte hoeveelheden zal er waarschijnlijk weinig lood- en tinglazuur in de bodem terecht zijn gekomen. Het staat in elk geval in geen verhouding tot terreinen aan de noordzijde van de haven, waar de loodvervuiling te wijten is aan de massale industriële pottenbakkerijen uit de vorige eeuw.
De kans is echter groot dat in de ondergrond van het terrein afvalkuilen en putten liggen, die resten van misbrandkeramiek bevatten en mogelijk zelfs resten van de ovens, stookplaatsen en bedrijfsruimtes. Om die reden is het terrein, in archeologisch/wetenschappelijk opzicht, van bovenregionaal (nationaal) belang. Het bureau WAM (Bouwen en Wonen) acht het dan ook van belang dat deze sporen en resten op een deugdelijke manier gedocumenteerd worden alvorens er grondwerkzaamheden op het terrein uitgevoerd worden.



Kaart 4 periode 1910-1974



Kaart 5 1997

Op het terrein zijn bij bodemonderzoek in grote lijnen de volgende zaken te verwachten:

- Funderingen en bouwresten van de huizen “De Drie Haringen”, “De Swaen” en “De Hollandse Tuin” (huisnrs. 27-31);
- Funderingen en bouwresten van enkele majolicapottenbakkerijen achter de “Drie Haringen”;
- Afvalkuilen en -putten met misbrandceramiek van de voormalige majolicapotten-bakkerijen;
- Resten van een zogenaamde “smoutmolen” (olieproducerend bedrijf) uit de 16de eeuw achter de “Drie Haringen”;
- Resten van een 17de eeuwse brouwerij achter de “Hollandse Tuin”;
- Funderingen en bouwresten van het in de 15de eeuw aangelegde straatje met achterwoningen “Poort van ‘s Lands Welvaren”;
- Funderingen en bouwresten van 15de eeuwse pakhuizen en achter-woningen van “De Drie Coningen” (Zuidzijde Haven 35);
- Resten van de gasfabriek zoals in bovenstaande ontwikkelings-schets beschreven.

Gebruikte bronnen:

- C.Vanwesenbeeck, “Van kolen- tot biogas, 125 jaar gasfabriek, 1858-1983”, De Waterschans 4-1983.
- Kadastrale kaarten 1829, 1868, 1968 Gem. Archiefdienst B.o.Z.
- C.J. Broos, “Rails in en rond Bergen op Zoom (dln 1 en 3)”, De Waterschans 4-1994 & 3-1995.
- Hinderwetvergunning 3-06-1910, Gem. Archiefdienst B.o.Z.

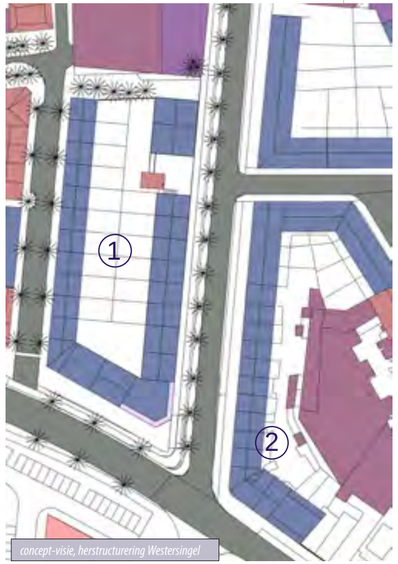
BIJLAGE 4. BEELDREGIEPLAN HERONTWIKKELING VAN WESTERSINGEL 105-125 / BOUTERSHEMSTRAAT 58-60

Inleiding

Het concept-ontwerp voor de herstructureringsvisie voor de Westersingel voorziet in het zuidelijke deel van de Westersingel in een meer stedelijk straatprofiel, dat beter aansluit bij het karakter van de andere belangrijke radiale straten van de 19e eeuwse schil.

In het zuidelijke deel komt op korte termijn de locatie van de brandweerkazerne voor een herontwikkeling in aanmerking. Op deze locatie kan al een aanzet worden gegeven voor de herprofilering van het zuidelijke deel van de Westersingel naar een meer binnenstedelijk profiel. In de ontwerp-visie voor de Westersingel is ook voorgesteld om de tegenoverliggende, bestaande lage woningen aan de oostzijde van de Westersingel de mogelijkheid te geven de panden te verhogen. De bewoners kunnen hierdoor de huidige kleine woningen uit breiden door een of twee verdiepingen toe te voegen. Dit is een bijzondere vorm van particulier opdrachtgeverschap, waarbij bestaande woningen individueel op een meer “organische” wijze getransformeerd worden van lage arbeiderswoningen naar townhouses. Woningen die qua inhoud beter aansluiten op de huidige wensen van gezinnen met kinderen. In feite een proces dat inherent is aan de dynamiek van de binnenstad.
Op bijgaande tekening is een dergelijk proces van geleidelijke transformatie weergegeven.

Ten behoeve van deze transformatie is als deeluitwerking van de concept-visie voor de Westersingel deze notitie opgesteld.



concept-visie, herstructurering Westersingel

concept-visie, herstructurering Westersingel

1 herontwikkeling locatie Westersingel

2 woningen Westersingel 105 t/m 125 en Boutershemstraat 58 en 60





Huidige situatie

De bestaande woningen betreffen voormalige, kleine arbeiderswoningen van een bouwlaag met een goothoogte van ca. 3,80 meter. De woningen zijn afgedekt met een zadeldak evenwijdig aan de straat met een hellinghoek van ca. 45 graden. De diepte van het (oorspronkelijke) hoofdgebouw, dat zich onder de kap bevindt is ca. 9,00 meter diep. Twee woningen in deze rij zijn al verhoogd tot een goothoogte van 5,50 meter. De diepte van de percelen is ca 19 meter.
In het bestemmingsplan Binnenstad is een maximale goothoogte van 6 meter en een maximale nokhoogte van 10 meter toegestaan. De maximale diepte van het hoofdgebouw bedraagt 12 meter.

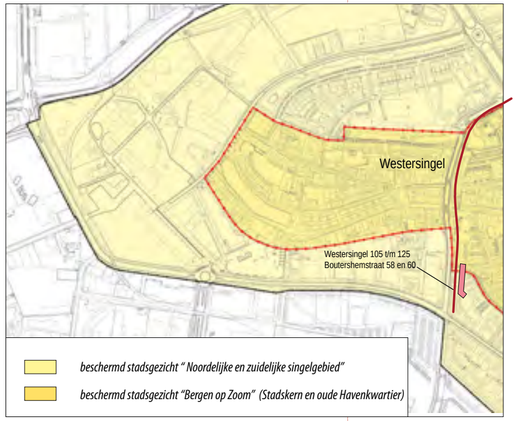
De rij woningen ligt in de zuidelijke bebouwingsschil van de binnenstad, die na het slechten van de
van de vestingwerken aan het eind van de 19e eeuw onder leiding van Van Gendt is aangelegd als eerste planmatige uitbreiding van de stad. De panden liggen voorts in het Beschermd stadsgezicht Noordelijk en Zuidelijk Singelgebied, waarvoor de aanwijzing op 21 maart 2012 heeft plaatsgevonden.

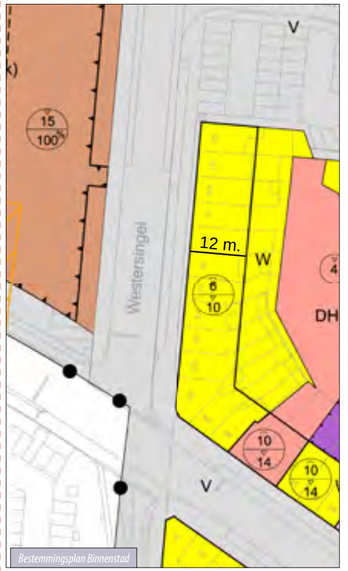
Voor de binnenstad zijn in 2003 door de gemeenteraad o.a. de nota’s Structuurbeeld Binnenstad en het Beeldkwaliteitplan Binnenstad vastgesteld. Op grond van een analyse van de bestaande karakteristieken zijn in het Beeldkwaliteitplan Binnenstad architectonische richtlijnen opgenomen voor de verschillende te onderscheiden deelgebieden in de binnenstad. De woningen langs de Westersingel vallen in het deelgebied ‘Centrum- en woongebied schil’.

Transformatie woningen Westersingel 105 t/m 125

Tijdens het transformatieproces en in de beoogde eindsituatie met de verhoogde bebouwing zal sprake moeten zijn van architectonische samenhang tussen de afzonderlijke panden. Bovendien moet worden aangesloten bij de karakteristieken van de bebouwing in dit deel van de binnenstad.

Uitgangspunt is een bebouwing van maximaal drie bouwlagen met een kap. De kappen van de verhoogde panden dienen dezelfde vorm te hebben als die van de bestaande woningen. Dat wil zeggen een zadeldak evenwijdig aan de straat met een dakhelling van 45 graden. Ook wordt uitgegaan van de diepte van het bestaande hoofdgebouw tevens de diepte (9 meter) is van het te verhogen pand. Hierdoor kan de kapvorm en de nokhoogte nagenoeg gelijk blijven. Hierbij wordt afgeweken van het





Bestemmingsplan Binnenstad



ontwerp plankaart herontwikkeling Westersingel / Boutershem-

bestemmingsplan, die bij een goothoogte van 6 meter een diepte van het hoofdgebouw mogelijk maakt van 12 meter. De optioneel te verhogen panden sluiten qua goot- en nokhoogte, die volgens het huidige bestemmingsplan toegestaan is voor de aansluitende bebouwing langs de Boutershemstraat.

Voor de transformatie van de woningen langs de Westersingel zijn de architectonische richtlijnen nader gespecificeerd.

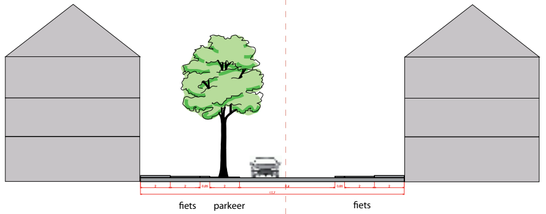
Richtlijnen voor de transformatie van de panden Westersingel 105 t/m 125

Tijdens het transformatieproces en in de beoogde eindsituatie met de verhoogde bebouwing zal sprake moeten zijn van architectonische samenhang tussen de afzonderlijke panden. Bovendien moet worden aangesloten bij de karakteristieken van de bebouwing in dit deel van de binnenstad.

Uitgangspunt is een bebouwing van maximaal drie bouwlagen met een kap. De kappen van de verhoogde panden dienen dezelfde vorm te hebben als die van de bestaande woningen. Dat wil zeggen een zadeldak evenwijdig aan de straat met een dakhelling van 45 graden. Ook wordt uitgegaan van de diepte van het bestaande hoofdgebouw tevens de diepte (9 meter) is van het te verhogen pand. Hierdoor kan de kapvorm en de nokhoogte nagenoeg gelijk blijven. Hierbij wordt afgeweken van het bestemmingsplan, die bij een goothoogte van 6 meter een diepte van het hoofdgebouw mogelijk maakt van 12 meter.
Voor de transformatie van de woningen langs de Westersingel zijn de architectonische richtlijnen nader gespecificeerd.



profiel huidige situatie



profiel nieuwe situatie











bestaande situatie Westersingel oost

mogelijke herbestemming brandweerkazerne ingetekend



tussenfase

Algemene karakteristiek centrum en woongebied schil:

- negentiende eeuwse in- en uitvalsstraten in aansluiting op de middeleeuwse radialen, met bredere profielen;

Algemene karakteristiek woongebied schil:

- regelmatig, ontworpen patroon van concentrische singels, smal in het zuiden en breed in het noorden, met radialen die aansluiten op de straten in het middeleeuwse deel van de binnenstad;
- gesloten bouwblokken, groter van maat dan in het middeleeuwse deel; minder diversiteit in de bebouwing ten gevolge van planmatige aanleg;
- functiemenging in grote eenheden naast elkaar;
- plaatselijk grootschalige, monofunctionele complexen;
- fijnkorrelig deel van de bebouwing veelal grondgebonden woningen.

Positie op het erf:

- Rooilijn: strakke rooilijnen die het beloop van de straten volgen;
  - aaneengesloten bebouwing; gesloten hoeken.
  - Afgeschuinde hoek van de bouwblok hoek Boutershemstraat/ Westersingel.
  - erven langs openbare ruimte: tuinmuren hoog: 2,20 meter.
- positie entrees: situering aan de Westersingel;

berging afval, fietsen enz.:

- berging op eigen erf c.q. in eigen pand vereist, zo mogelijk met ontsluiting “achterom”;

Peilen:

- peil begane grond: aan te sluiten bij of tenminste te relateren aan de peilen van de belendingen;
- peil eerste verdiepingsvloer: aan te sluiten bij of tenminste te relateren aan de peilen van de belendingen.

Maatvoering:

- geleding/individualiteit:
  - individuele panden;
- hoogte gevels:
  - goothoogte: maximaal 10 meter;
  - individualiteit afzonderlijke panden afleesbaar maken door kleine verschillen in de goothoogten van naastgelegen panden;
  - aan de straatzijde: gesloten, vlakke gevels zonder balkons, loggia’s erkers, luifels e.d.
- hoogte/vorm kap:
  - zadeldak met nokrichting parallel aan de straat;
  - hellingshoek: ten minste 45 %
  - maximale nokhoogte 14 meter;
  - diepte hoofdgebouw/ kap: max. 9,00 meter.
  - dakkapellen voor – en achterkant (vergunningsplichtig ivm. Beschermd Stadsgezicht); hiervoor gelden de algemene welstandscriteria voor dakkappellen uit de Welstandsnota. (zie bijlage)

Materialen en kleuren

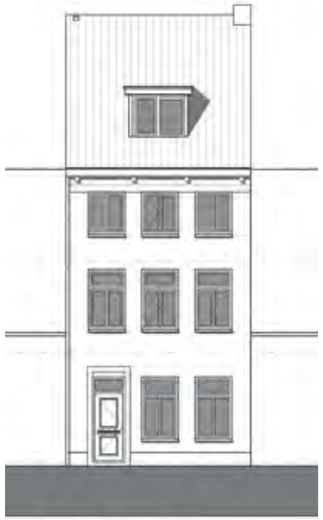
- gevels:
  - gevelmaterialen: afwisselend wit/crème/lichtgrijs pleisterwerk of baksteen van rood tot donkerbruin;
  - staande raamopeningen;
  - zijgevels: De in het zicht zijnde zijgevels uitvoeren in grijs pleisterwerk.
- daken:
  - gebakken pannen, rood/oranje.



beoogd eindbeeld



voorgevel bestaand



voorgevel nieuw

ARJAN
WELSCHOT
ARCHITECTUUR

Colofon

Opgesteld door

Gemeente Bergen op Zoom
Afdeling Stedelijke Ontwikkeling
Jacob Obrechtlaan 4
4611 AR Bergen op Zoom

T 0164-277000
F 0164-245356
E stadskantoor@bergenopzoom.nl

Titel

Nota ontwikkelplan Havenkwartier

Foto's en afbeeldingen

- Beeldbank Gemeente Bergen op Zoom
- Afdeling Stedelijke Ontwikkeling
- BKP, NOR & Structuurbeeld Binnenstad

Opmaak en vormgeving

Afdeling Stedelijke Ontwikkeling

Bergen op Zoom, november 2013

Indien de bron wordt vermeld mag de notitie worden vermenigvuldigd en/of openbaar worden gemaakt.