


# Stedenbouwkundig Plan Stadsreparatie Westersingel

20 juli 2026

Gemeente Bergen op Zoom

urbis

# Colofon

in opdracht van:

Gemeente Bergen op Zoom

Jacob Obrechtlaan
44611 AR
Bergen op Zoom

opgesteld door:

urbis bureau voor stadsontwerp

Urbis | bureau voor stadsontwerp
Crooswijksesingel 50-i
3034 CJ Rotterdam
010 217 5353
mail@urbis.nl
www.urbis.nl

20 juli 2026

# Inhoudsopgave


| | |
|---|---|
| Inleiding | 5 |
| Analyse | 7 |
| Ambities | 29 |
| Stedenbouwkundig plan | 37 |
| Bijlagen | 73 |


Perfect

# Inleiding

Voor u ligt het concept Stedenbouwkundig Plan (SP) Stadsreparatie Westersingel.

Het ontwerp is gemaakt in de periode najaar 2025 – voorjaar 2026. Het SP is gebaseerd op het Integraal Programma van Eisen (dd 7-7-2025) dat in september 2025 vastgesteld is door de raad. Er is ook een participatietraject doorlopen.

De ontwikkeling van de Westersingel is een project dat een belangrijke bijdrage zal leveren aan de reparatie van de historische binnenstad. In 2014 is het ontwikkelingsplan Havenkwartier vastgesteld. Aanleiding hiervoor was het collegeprogramma 2010-2014 waarin de ambitie werd uitgesproken om de verbinding tussen het oostelijke en westelijke deel (Havenkwartier) van de historische binnenstad te repareren en meer woningen te creëren. Sinds die tijd is de voormalige brandweerkazerne gesloopt en is het perceel gesaneerd.

De projectopdracht Stadsreparatie Westersingel wordt afgebakend tot fase 1 Stadsreparatie Westersingel. Dit betreft een integrale gebiedsontwikkeling van meerdere (woning) bouwpercelen gelegen aan de Westersingel en de reconstructie van de Westersingel.
Tot deze fase 1 behoren de volgende planonderdelen: herontwikkeling perceel Westersingel 50 (voormalige brandweerkazerne plot), herontwikkeling perceel Stoelemat, herontwikkeling Koepelplaats en reconstructie Westersingel vanaf de Van Konijnenburgweg tot aan de Moeregrebstraat.




Plangebied

# Analyse

# Ontstaanshistorie in relatie tot het plangebied

De middeleeuwse stad werd rond 1275 door een aarden wal beschermd. Omstreeks 1330 werd die vervangen door een stenen muur. Een overblijfsel van deze ommuring is de Lievevrouwpoort, die tot de oudste stadspoorten van Nederland behoort. In de periode 1488-1500 werd ook de havenbuurt buiten de poort door een aarden wal met gracht beschermd. De haven was voor de stad van economisch levensbelang en bereikbaar via de Lievevrouwestraat en Moeregrebstraat. De poort verloor haar defensieve functie en werd gevangenis, vandaar de naam Gevangenpoort.

De vestingwerken werden vanaf 1590 sterk uitgebreid. De grootste ingreep waren de vestingwerken naar ontwerp van Menno van Coehoorn uit 1700-1744, waarvan nog veel resten in de grond zitten, vooral in het plangebied. De bovengrondse resten ervan werden in 1868-1890 ontmanteld. Hierdoor kon de stad weer verder uitbreiden, met ondermeer singels parallel aan het oude centrum. De militaire geschiedenis maakte plaats voor een industriële en commerciële geschiedenis.
Van 1959 tot 1964 werd de Theodorushaven aangelegd. In de stad verrees nieuwe industrie.

1850




1900




1960




2024



De voorspellingen waren dat de stad in de toekomst meer dan 100.000 inwoners zou moeten huisvesten en er werd een groot uitbreidings- en reconstructieplan gemaakt dat veel gevolgen zou hebben voor de bebouwing in de binnenstad.
De middeleeuwse haven werd in 1964 gedempt. De afwatering van rioolwater uit de stad via de Grebbe vond nadien plaats via een grote buis op de bodem van de gedempte haven.

Op verschillende plaatsen werden stadsdoorbraken gepland die dwars door het middeleeuwse centrum zouden gaan. Met de opkomst van de auto was dit in veel Nederlandse steden het geval.

Bron - Kaart: Stedenbouwkundig onderzoek Stadsreparatie Westersingel, Gemeente Bergen op Zoom, juni 2025



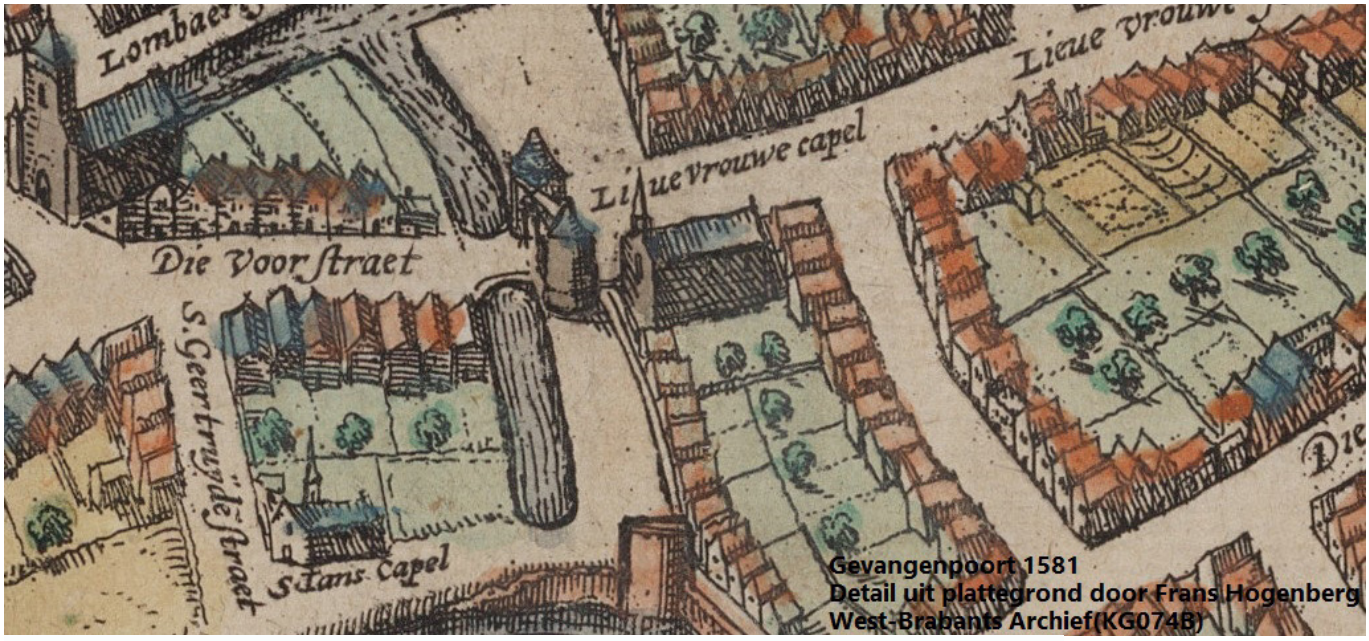
# Tussen water, vestingwerken en boulevard: de ontwikkeling van de Gevangenpoort

## Water

1649



Oorspronkelijk maakt de Gevangenpoort deel uit van de stadsmuur, met een stenen voorpoort, brug en gracht. De verdedigende rol eindigde rond 1488 en daarna werden de aansluitende stukken stadsmuur gesloopt. De poort deed dienst als gevangenis.
De Grebbe, een voormalige turfvaart en later stadsriool, waterde uit in de haven. De Grebbe voorzag de gracht voor de Gevangenpoort van water.
Na 1488 werden de huizen van de Rijkebuurtstraat tot tegen de Gevangenpoort gebouwd, wat de oost-west verbinding versterkte. De voorpoort van de Gevangenpoort werd afgebroken en de grachten werden gedempt.
Ten zuiden van de Rijkebuurtstraat bouwde men in 1523 het Sint Janshuis: een wooncomplex voor de gepensioneerde hofhouding van de Markies.




**Gevangenpoort 1581**
**Detail uit plattegrond door Frans Hogenberg**
**West-Brabants Archief(KG074B)**

Bron - Kaart : De kaart van Joan Blaeu laat zien dat net buiten beeld de Waterschans is aangelegd - 1649
Bron - Afbeelding : Gevangenpoort - Detail uit, plattegrond Bergen op Zoom, Frans Hogenberg, 1581




Bron - Kaart: ondergrondse ligging van de Grebbe, Gemeente Bergen op Zoom

## Vestingwerken

De Gevangenpoort had oorspronkelijk een stenen voorpoort met een brug, die in de helling van de gracht waren gebouwd. Beide elementen verdwenen in de 17de eeuw, waarna woonhuizen tot tegen de Gevangenpoort werden gebouwd. Bij opgravingen in 1970 zijn de resten teruggevonden. Zij liggen ondiep onder de Westersingel. Bij de opgraving werden ook muren en kelders van de aangrenzende woonhuizen onderzocht.

1750





Kaart : Plattegrond van Bergen op Zoom ca. 1750 met de pas voltooide vestingwerken
Afbeelding : Plannen van de Vereniging Binnenstad voor de Westersingel en Gevangenpoort - Beeld o.b.v. artist's impression van Kees Warmoeskerken

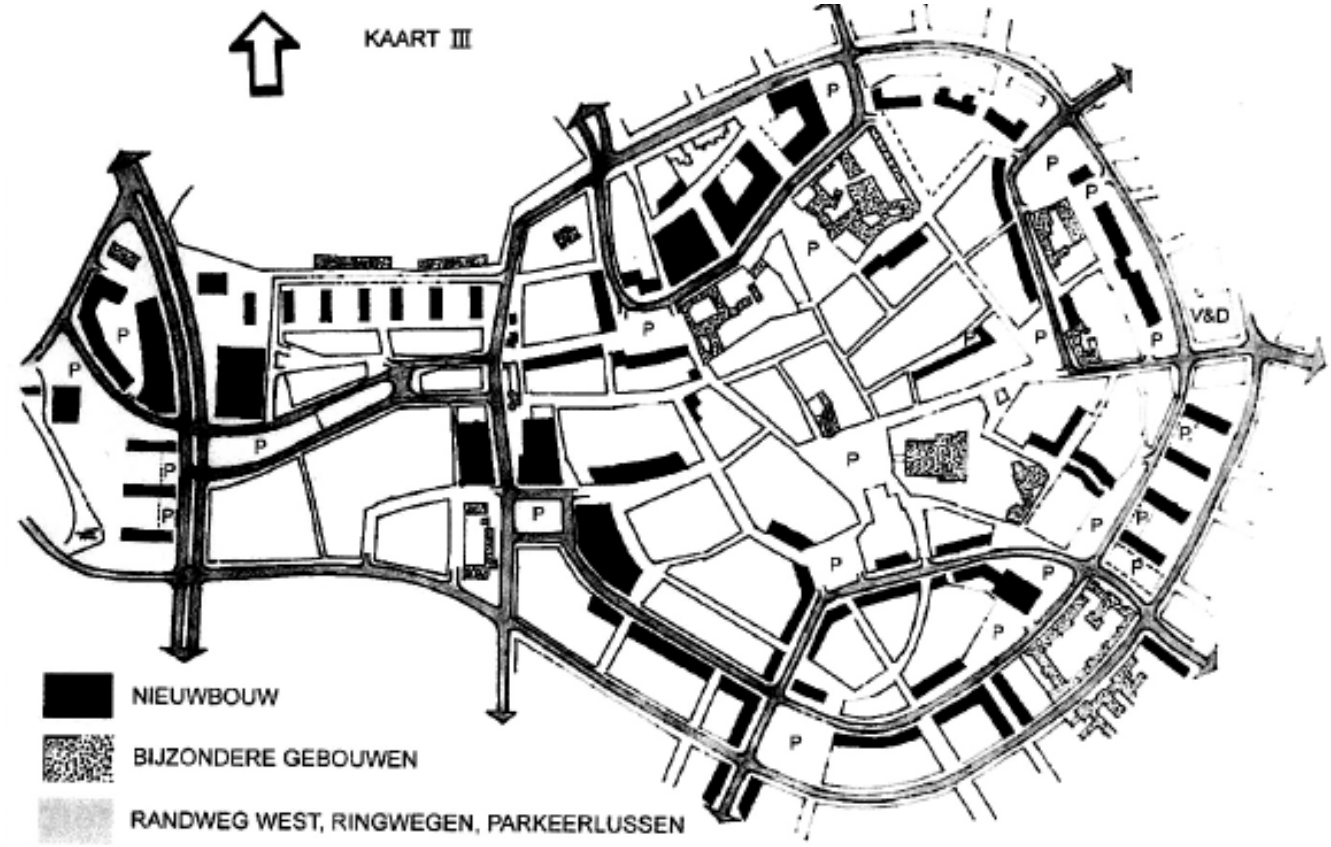
# Tussen water, vestingwerken en boulevard: de ontwikkeling van de Gevangenpoort

In de jaren zestig nam Bergen op Zoom een groot reconstructieplan aan om het centrum te moderniseren. Dit plan voorzag in verkeersdoorbraken, verkeerslussen en de sloop van meer dan honderd historische panden. Uiteindelijk werd alleen de Westersingel daadwerkelijk aangelegd.

Deze nieuwe weg zorgde er echter voor dat het Havenkwartier van de historische binnenstad werd afgesneden, waardoor de stad gefragmenteerd raakte. De pogingen in de jaren zeventig om de wijken weer met elkaar te verbinden en de Westersingel te verbeteren, hebben die indruk van versnippering nog niet kunnen wegnemen.

1970




Bron, afbeelding 2: Reconstructieplan Centrum Bergen op Zoom en de schadekaart (1961) Kuiper Gouwetor en De Ranitz







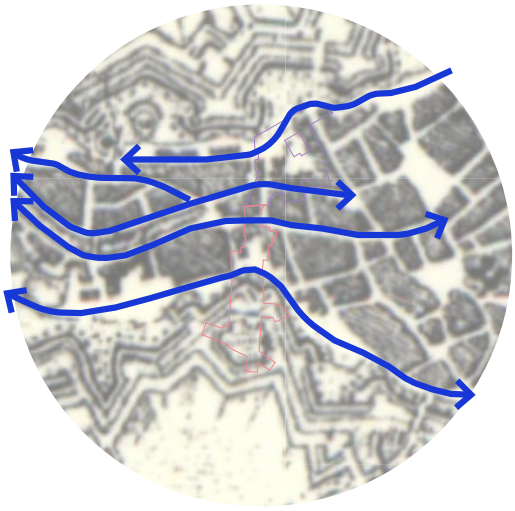




Bron : Kaalslag in het gebied rond de Gevangenpoort voor de aanleg van de Westersingel (1972)

# Conclusie historie

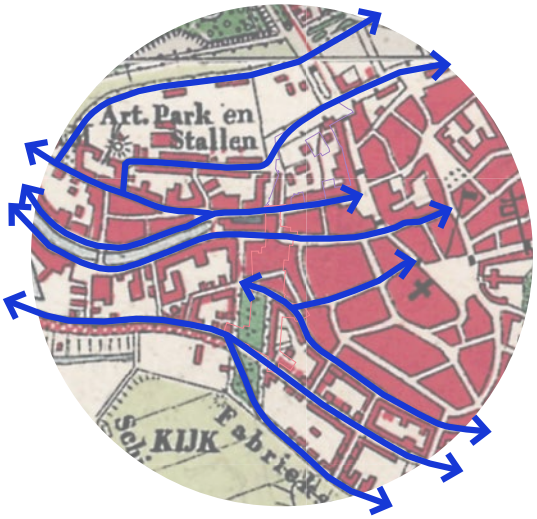
1850



1880



1910

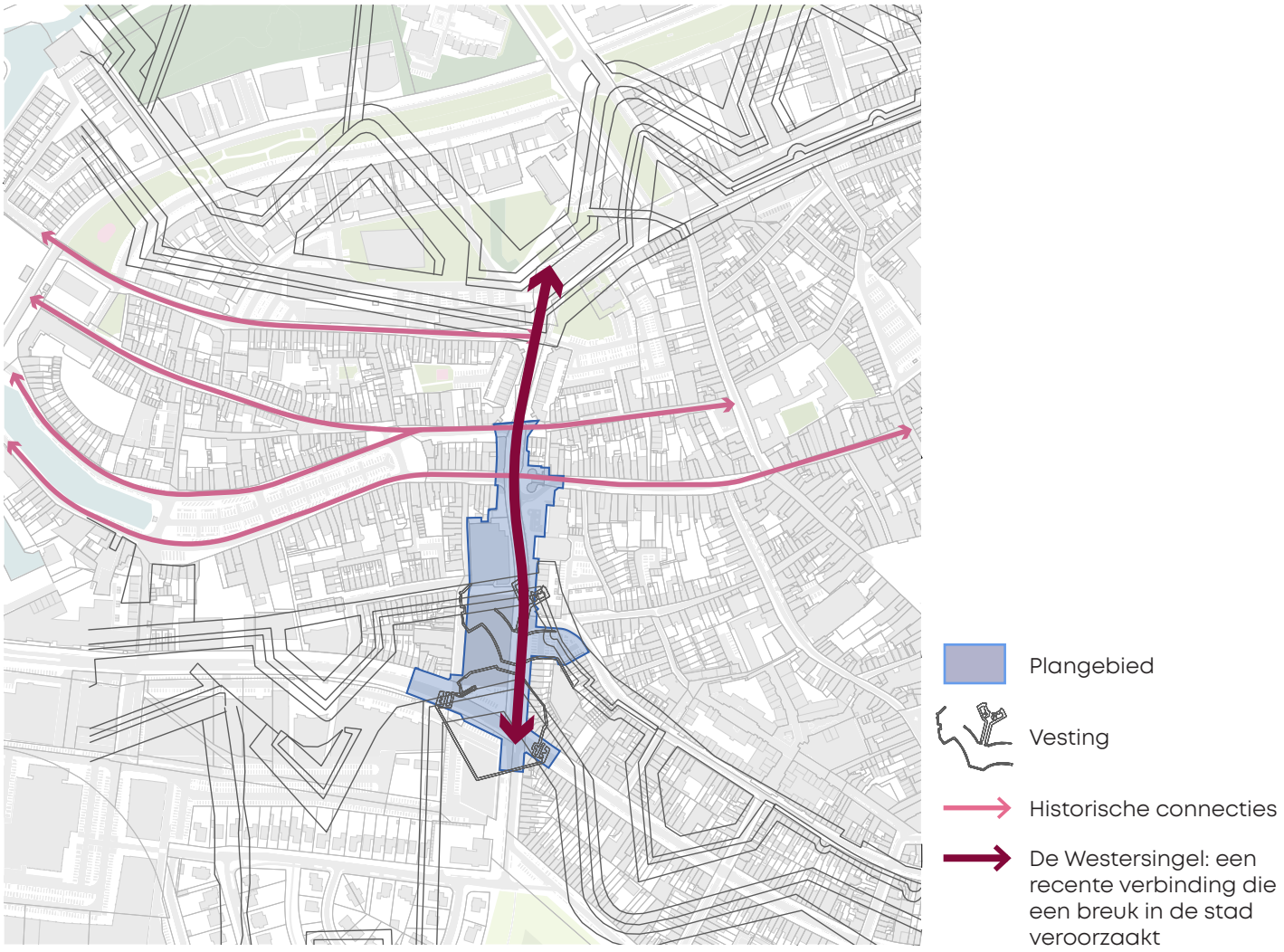



1950




1970






**Geschiedenis en structuur: sleutels voor het ontwerp**

De bestudering van de kaarten toont een duidelijke verschuiving in de structuur van de verbindingen in de binnenstad. Tot het midden van de 20e eeuw was het stratenpatroon hoofdzakelijk oost–west georiënteerd, met een fijnmazig netwerk van kleine straatjes die op een natuurlijke manier de haven met het stadscentrum verbonden.

Met de aanleg van de Westersingel rond 1970 veranderde deze logica ingrijpend: er ontstond een nieuwe noord–zuidas, de enige sterke verbinding in die richting in de wijde omgeving. Deze infrastructuur vereenvoudigde de verkeersstromen, maar verbrak tegelijkertijd meerdere historische oost–westverbindingen, waardoor de fijnmazigheid van het stedelijk weefsel verzwakte en de ruimtelijke leesbaarheid van het gebied blijvend veranderde.

Tegelijkertijd is Bergen op Zoom een stad met een uitzonderlijk rijke gelaagdheid. Overal zijn sporen van het verleden aanwezig: sommige zichtbaar, zoals de Gevangenpoort, andere verborgen onder het maaiveld, zoals de ingesloten vestingwerken rond de Stoelemat en de voormalige kazerne.

Vandaag bestaat de opgave erin om een evenwichtiger structuur te herstellen: het herstellen van oost–westverbindingen, het verzachten van de noord–zuidas én het zichtbaar maken en versterken van deze historische lagen. Door de kwaliteit van de oude structuren te herstellen en ze waar mogelijk terug te laten spreken in de openbare ruimte, kan de rijke geschiedenis van de stad opnieuw zichtbaar worden en bijdragen aan een sterkere identiteit van de plek.

# Vestingwerken

In de bijlage treft u gedetailleerde doorsnedes van verschillende plekken in het plangebied waarop de diepteligging te zien is en een projectie van de ligging van de werken onder het plangebied. Over het algemeen kan gesteld worden dat er twee opties zijn voor het omgaan met de vestingwerken in combinatie met het bouwen van nieuwbouw (inclusief eventuele garages) daarboven.Je kunt de vestingwerken zichtbaar/ ervaarbaar maken in de nieuwbouw. Dit is hier niet waarschijnlijk omdat de vestingwerken erg diep onder de grond liggen. Of je blijft met de nieuwbouw dusdanig ver boven de oude vestingwerken dat ze op hun huidige plek onaangetast in de grond blijven gehandhaafd. Dat is de meest waarschijnlijk optie in deze ontwikkeling.



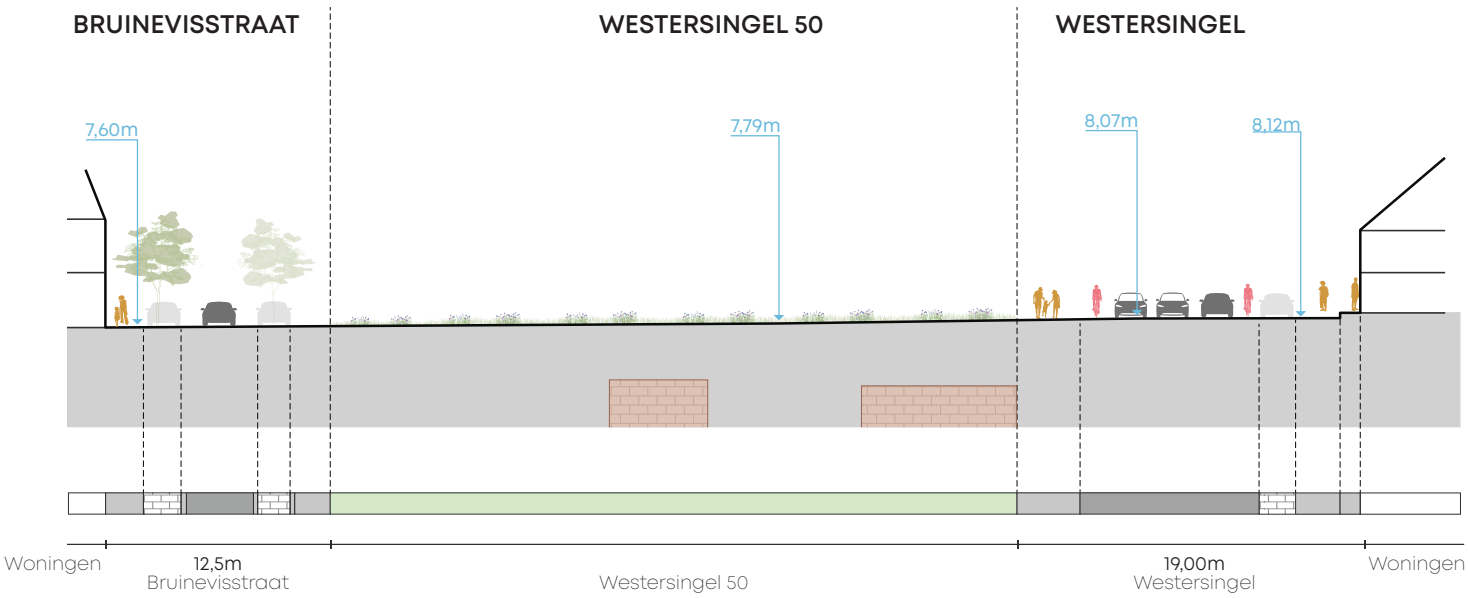
Locatie van de doorsnede

Plangebied

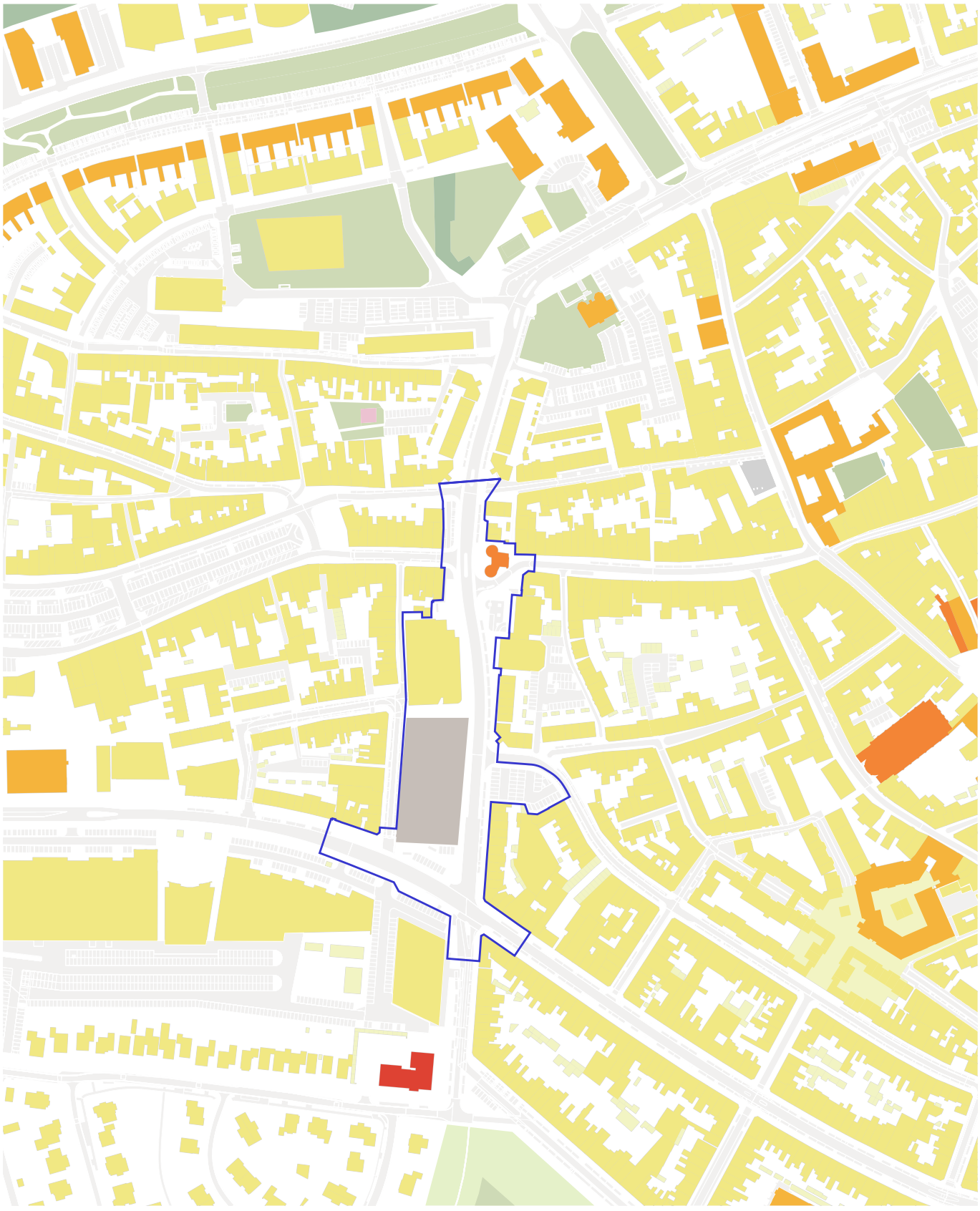
Vesting

Historische connecties

De Westersingel: een recente verbinding die een breuk in de stad veroorzaakt


BRUINEVISSTRAAT
WESTERSINGEL 50
WESTERSINGEL
7,60m
7,79m
8,07m
8,12m
Woningen
12,5m
Bruinevisstraat
Westersingel 50
19,00m
Westersingel
Woningen

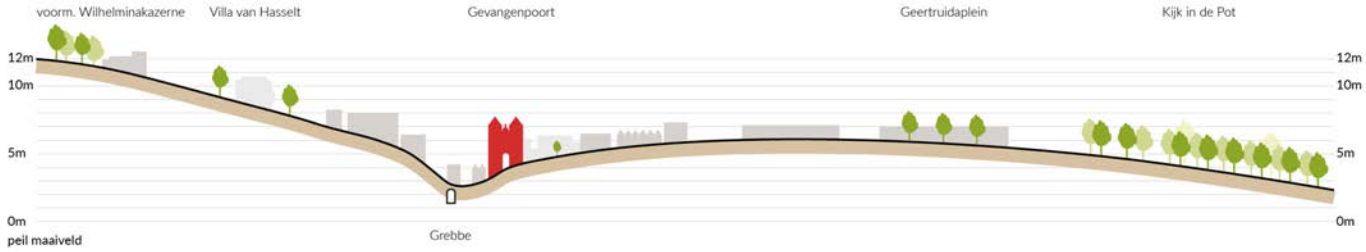
# Bouwhoogtekaart plangebied*



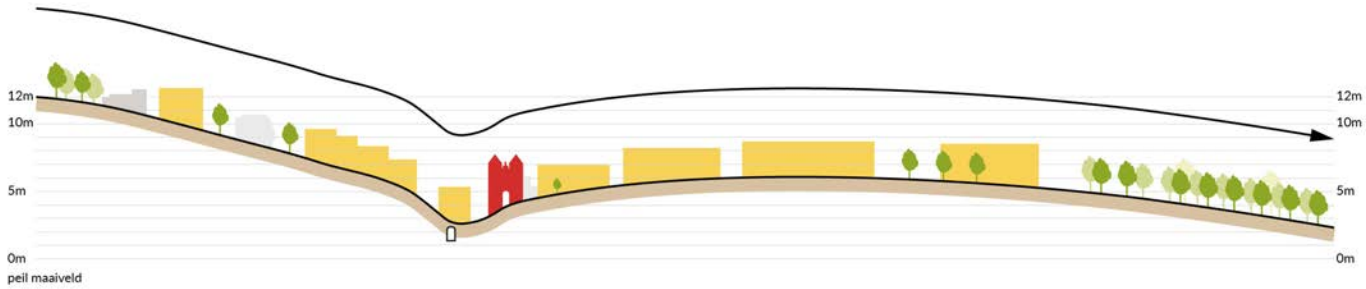
1 verdieping
2-3 verdiepingen
4-5 verdiepingen
6-7 verdiepingen
8-9 verdiepingen
10-11 verdiepingen

# Gedramatiseerde doorsnede van de Westersingel*

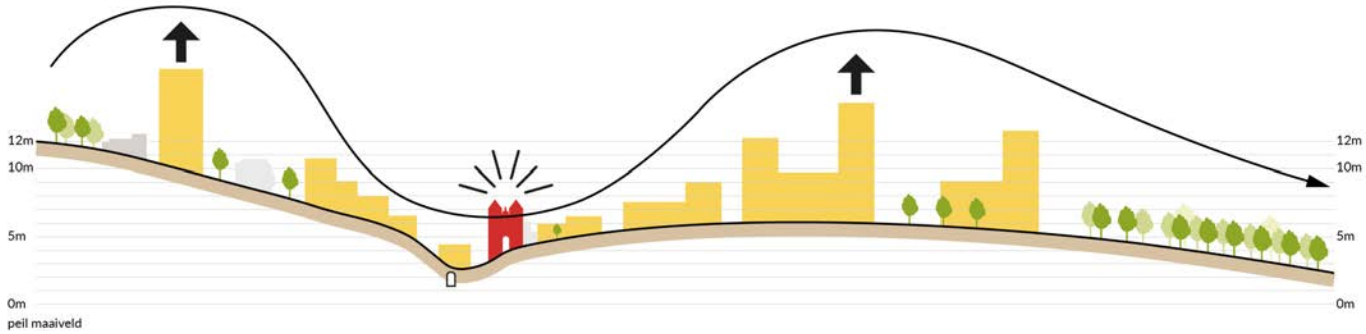
### Huidige situatie




**A** **De hoogte van toekomstige** bebouwing zou gelijk kunnen blijven. Het reliëf van de landschappelijke onderligger zorgt op het oog voor hoogteverschillen tussen gebouwen.




**B** **Gebouwen kunnen hoger of juist lager** worden door te referen naar het reliëf en dit te overdrijven. De Brabantse Wal zal hierdoor beleefbaar worden in het stadssilhouet.




### Niveauverschillen

Bergen op Zoom kent grote hoogteverschillen vanwege de ligging op de Brabantse wal en de doorsnijding door de Grebbe. Zoals profiel B laat zien, kunnen we hiermee spelen bij de positionering van hoogte accenten in de bebouwing. Dit werken we in het stedenbouwkundig plan verder uit.

Daarnaast zijn deze hoogteverschillen in het maaiveld ook bepalend voor de positionering van de entrees van parkeergarages. Deze liggen bij voorkeur zo laag mogelijk om lange hellingbanen te voorkomen.

*Bron : Stadsreparatie Westersingel - Voortbouwen op de historische stad als duurzame constante

# Groenstructuur

### Groen op stadsniveau

Bergen op Zoom heeft een aantal grotere groene plekken zoals Kijk-in-de-pot en Wilhelminaveld en groene linten zoals De Zoom en Bolwerk. Zoals de namen al aangeven zijn dit historische groenelementen. Een samenhangende groenstructuur op stadsniveau ontbreekt echter. In de binnenstad staan weinig bomen, omdat de profielen er over het algemeen te smal zijn om bomen in te passen of omdat de ruimte nodig is voor verkeersfuncties (rijloper, parkeren, bevoorrading). Waar het profiel wat breder wordt door terugspringen van de gevellijn zijn wel enkele bomen geplaatst. Zoals de leilinden en haagbeuken in de Moeregrebstraat. Markant is de Dikke Boom op het Gouvernementsplein, een monumentale plataan van ruim 150 jaar oud.



**Koepelplaats:**
grote robinia



**Stoelemat:**
2 robinia's

### Groen in de Westersingel

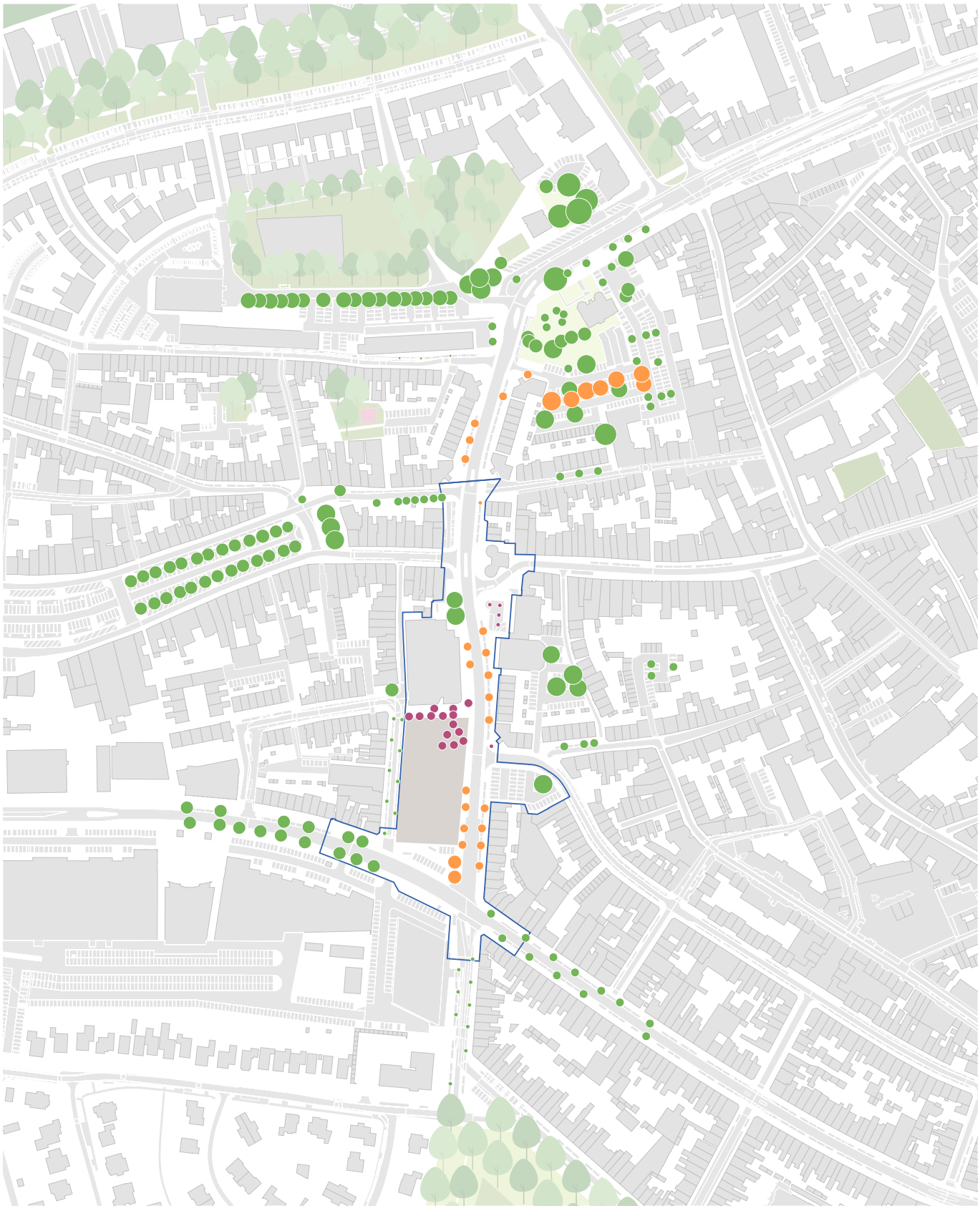
Inzoomend op de Westersingel zien we dat plantvakken in het openbaar gebied ontbreken; er is enkel privégroen. De gehele buitenruimte is verhard. Bomen zijn pluksgewijs aangeplant, per plek een andere soort, zonder onderlinge samenhang. De bomen staan merendeels in kleine boomspiegels, wat de gezondheid en groei van de bomen niet ten goede komt.

Eén van de ambities van de gemeente is om de Westersingel in te richten als groene verbinding tussen Kijk-in-de-pot en het Wilhelminaveld en de Zoom. De kaart op de pagina hiernaast geeft de visuele inventarisatie weer van de bomen langs en in de directe nabijheid van de Westersingel. In de bijlage is de complete inventarisatie opgenomen. Doel is om de bomen in beeld te krijgen die het behouden waard zijn naast de mogelijk te rooien bomen om ruimte te creëren voor een herprofilering en nieuwe inrichting van de Westersingel.

We constateren dat een aantal bomen van slechte kwaliteit is (zoals de esdoorns tussen de Stoelemat en de Brandweerlocatie) en dat er ook bomen staan die qua maat en groeivorm niet aansluiten bij de schaal en gewenste uitstraling van de Westersingel (zoals de bolacacia's op het pleintje naast de Gevangenpoort).

De grote acacia op de Koepelplaats is beeldbepalend en de 2 volwassen acacia's ten noorden van de Stoelemat geven de Westersingel een groen aanzien. Deze bomen zijn het waard om behouden te blijven.

# Bomen



# Groen en klimaat

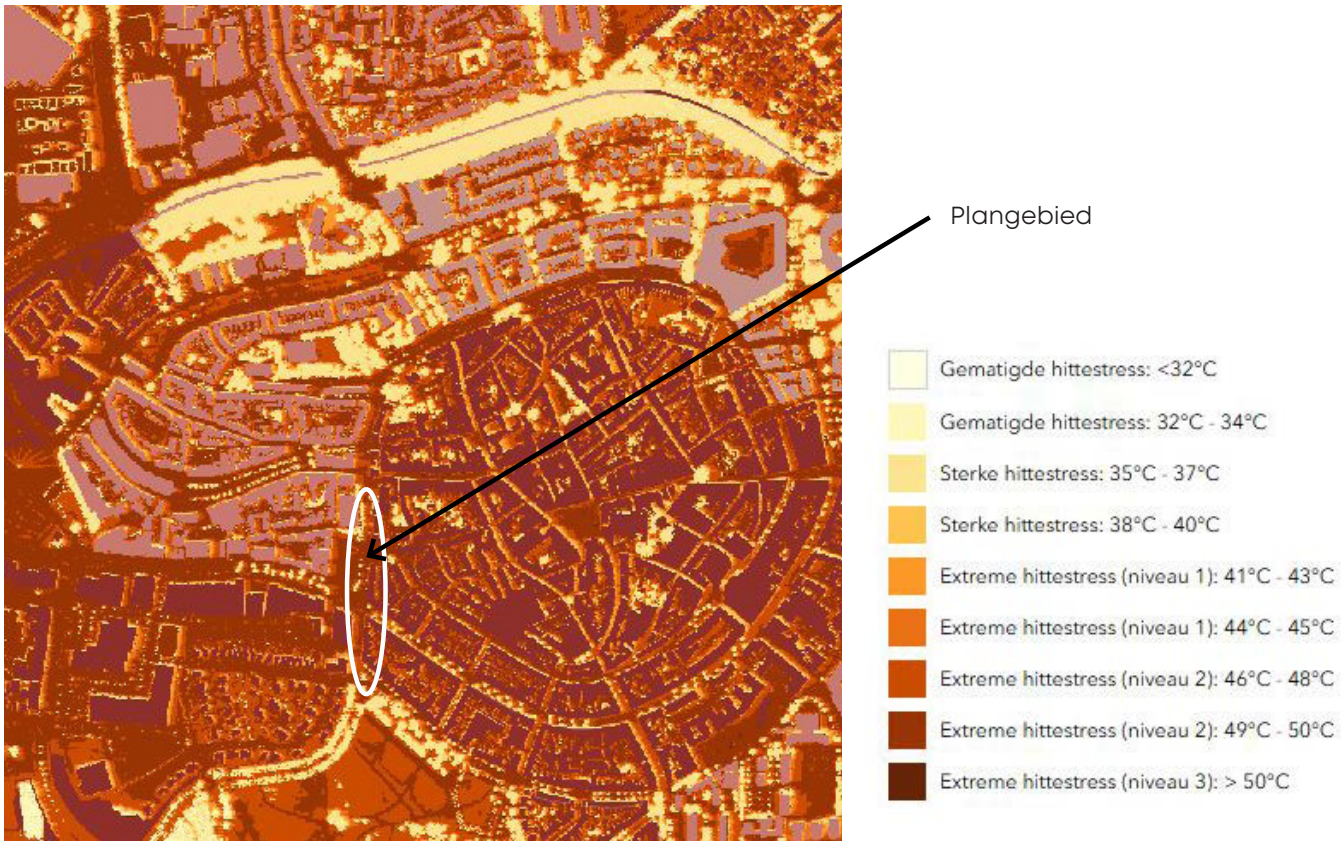
**Hittestress**

Door klimaatverandering stijgt de gemiddelde temperatuur, worden onze zomers warmer en komen extreme temperaturen vaker voor. Wanneer hogere temperaturen dagenlang aanhouden kan hittestress ontstaan.
Hittestress is een verzamelnaam voor lichamelijke klachten die ontstaan wanneer je lichaam door hoge temperaturen de warmte niet meer kwijt kan. Gevolgen variëren van vermoeidheid en concentratieverlies tot ernstige uitdroging, hittekrampen of een hitteberoerte (bron: RIVM).
De meeste steden zijn warmer dan de landelijke omgeving. Ook Bergen op Zoom vormt dan een zogenaamd hitte eiland. De Nationale Hittestresskaart laat zien dat de gevoelstemperatuur in 2022 in de binnenstad en op de Westersingel opliep tot 49°-50°C (extreme hittestress).

De kaarten Groen en Verharde oppervlakken verklaren veel: een grotendeels verhard oppervlak dat warmte vasthoudt. Tegelijkertijd is de oppervlakte aan groenvakken en boomkronen gering, wat betekent dat er weinig schaduw is en minder koeling door verdamping.

**Wateroverlast**

Daarnaast kampt Bergen op Zoom tijdens hoosbuien met wateroverlast en ondergelopen straten en tuinen doordat de riolering de plotselinge grote hoeveelheden water niet snel genoeg kan verwerken. Ook hierin is beplanting weer een deel van de oplossing. Het water kan gemakkelijk wegzakken in plantvakken en groene bermen, de beplanting en de bomen verdampen het water.




**De Nationale Hittestresskaart**

**De opgave**

Een belangrijke opgave om de leefbaarheid te verbeteren in dit project is dus om de oppervlakte verharding te verminderen ten gunste van groen. Daarbij is het belangrijk om bomen aan te planten voor koele routes en plekken. Bij de soortkeuze van beplanting moet ook rekening worden gehouden met de klimaatbestendigheid: het verdragen van langdurige droogte en kortdurende overstromingen.




**Groen**

~ 796 m²

**4,4 % ***

**Verharde oppervlakken***

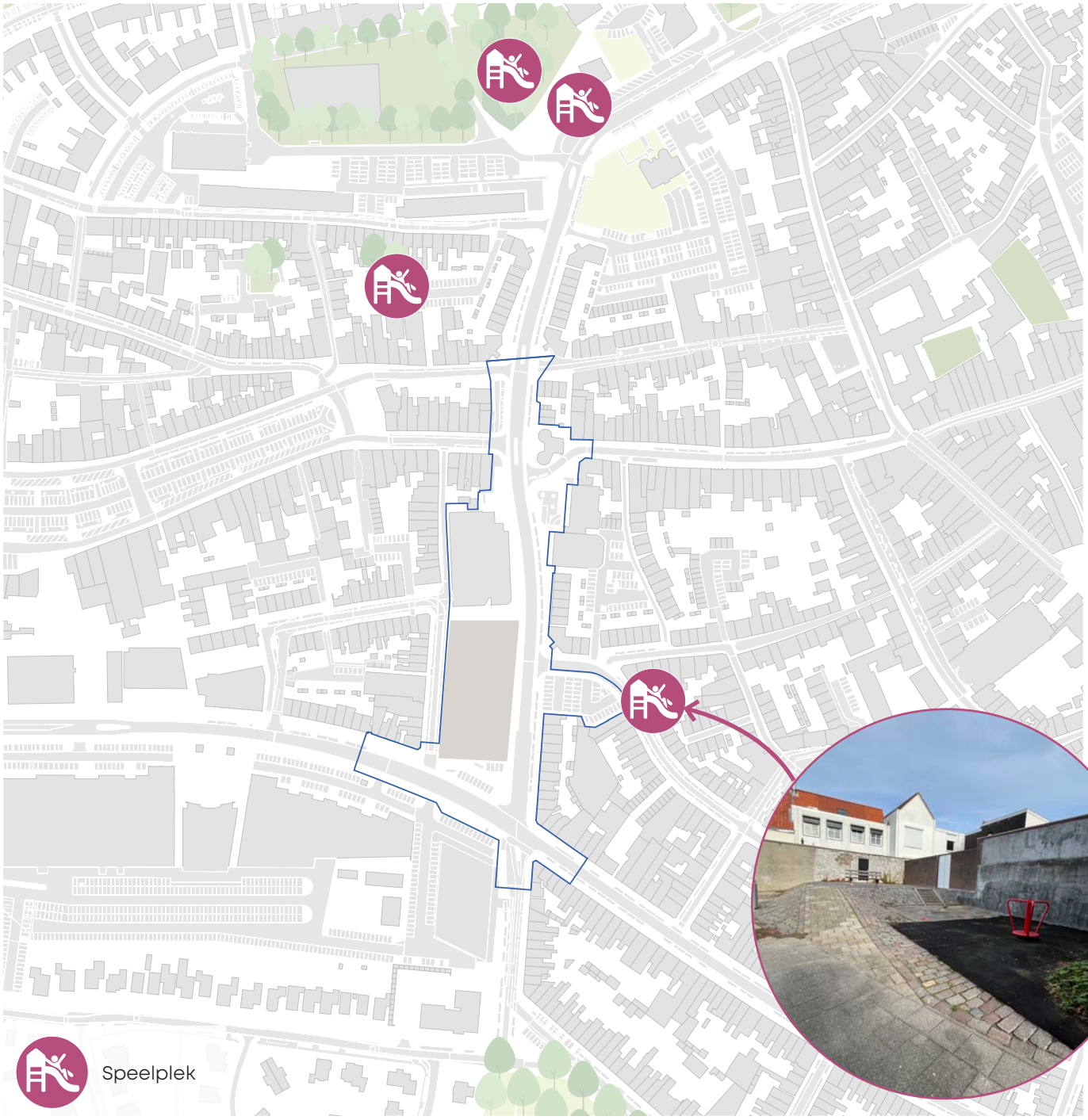
~ 17.422 m²

**95,6 % ***

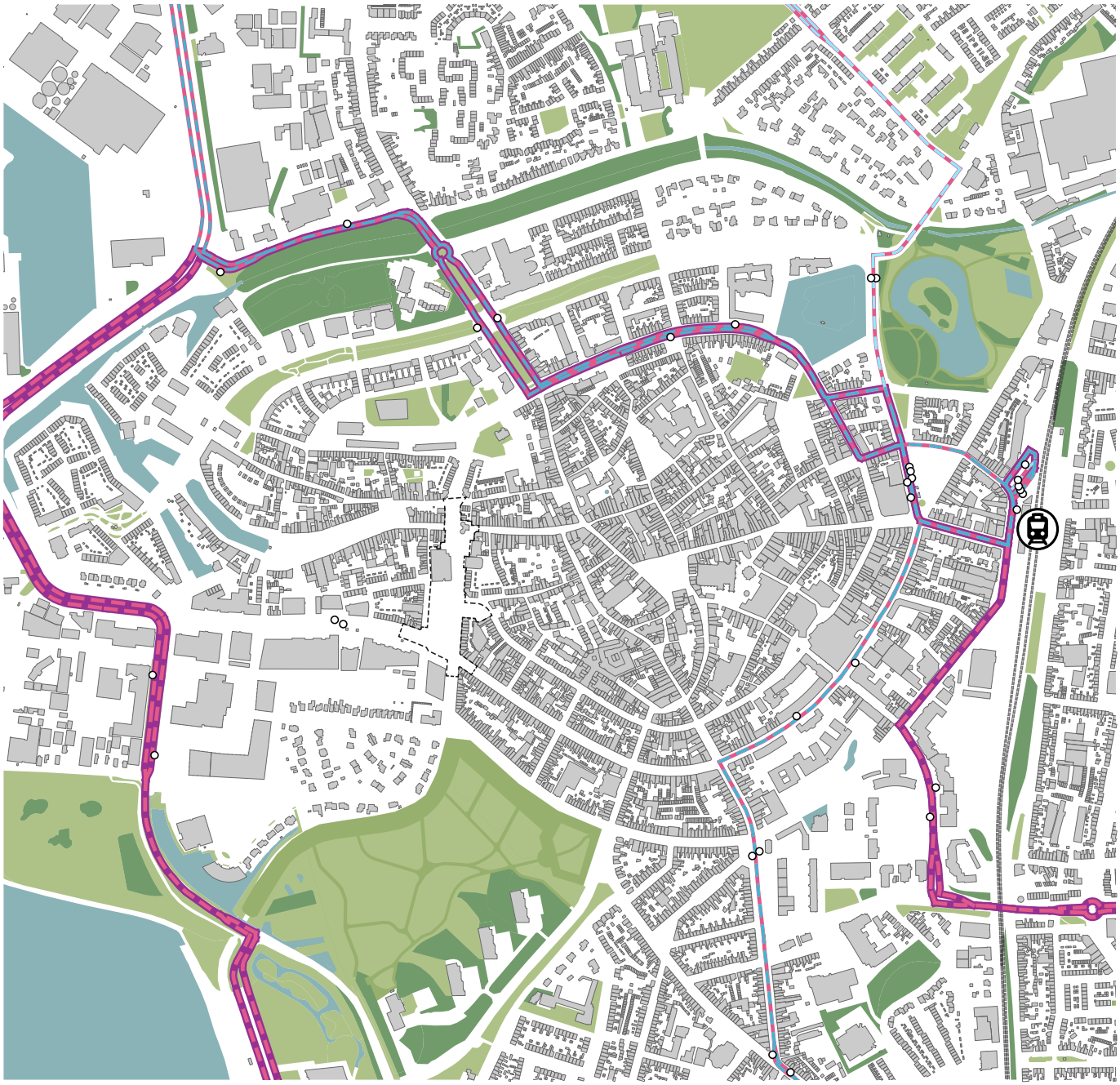
# Speel- en ontmoetingsplekken

Ten noorden van het plangebied en in Kijk-in-de-pot bevinden zich verschillende aantrekkelijke speelplekken. Ook ontmoetingsplekken in de vorm van bankjes zijn rondom te vinden.

In het plangebied zelf echter bevinden zich geen ontmoetingsplekken en er is slechts 1 klein speelplekje. Deze bestaat uit een klein draaitoestel en heeft een treurige uitstraling. Vanuit het Speelplan is in het plangebied ruimte voor een speelplek voor kinderen tot 12 jaar.



# Openbaar vervoer



Buslijn 102

Buslijn 161

Buslijn 361

Buslijn 360

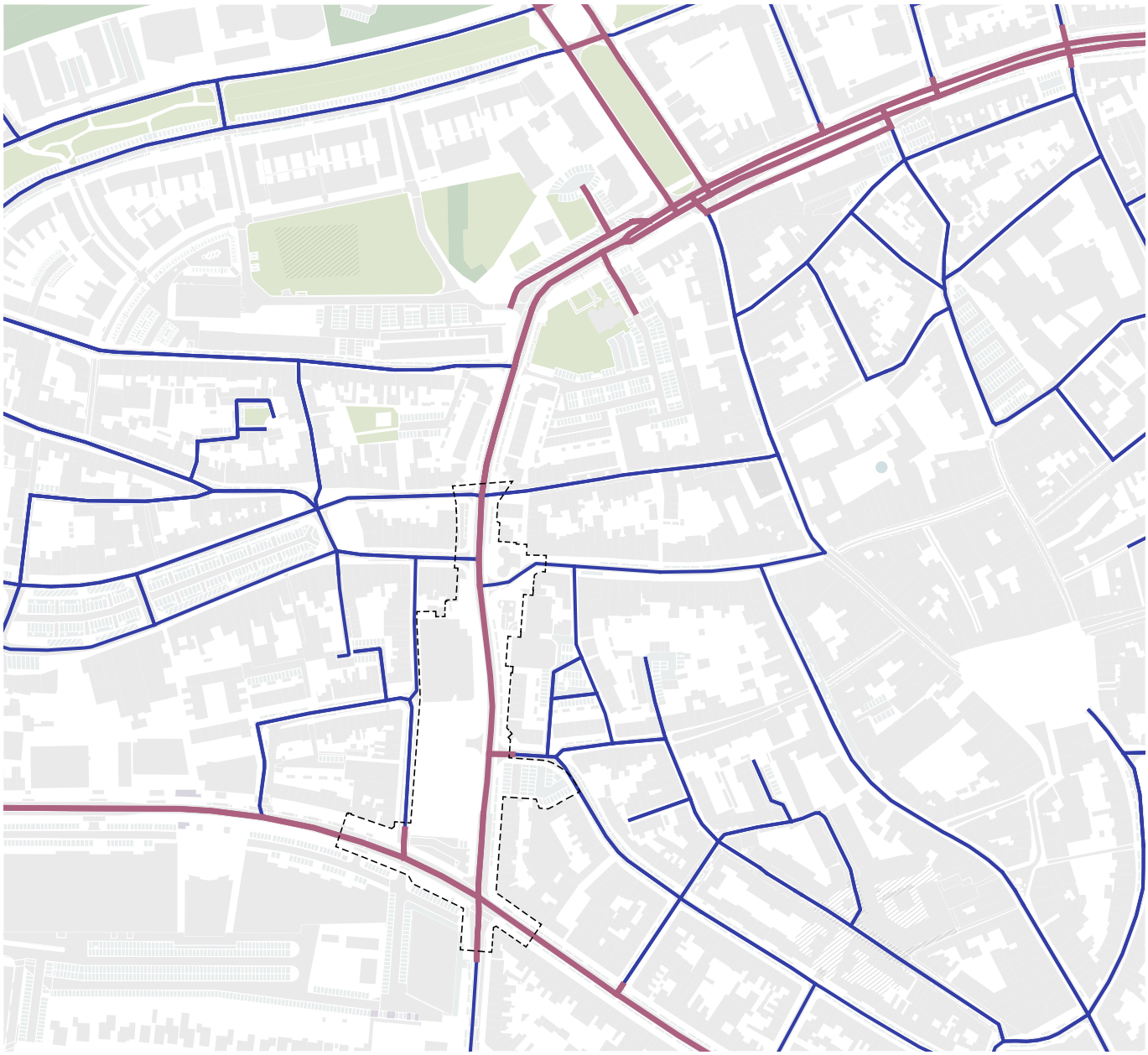
Bushalte

Spoorlijn

Station

Momenteel gaat er geen openbaar vervoer over de Westersingel. Alleen in het geval van omleidingen rijdt er een bus.

# Mobiliteit - rijsnelheid



70

50

30

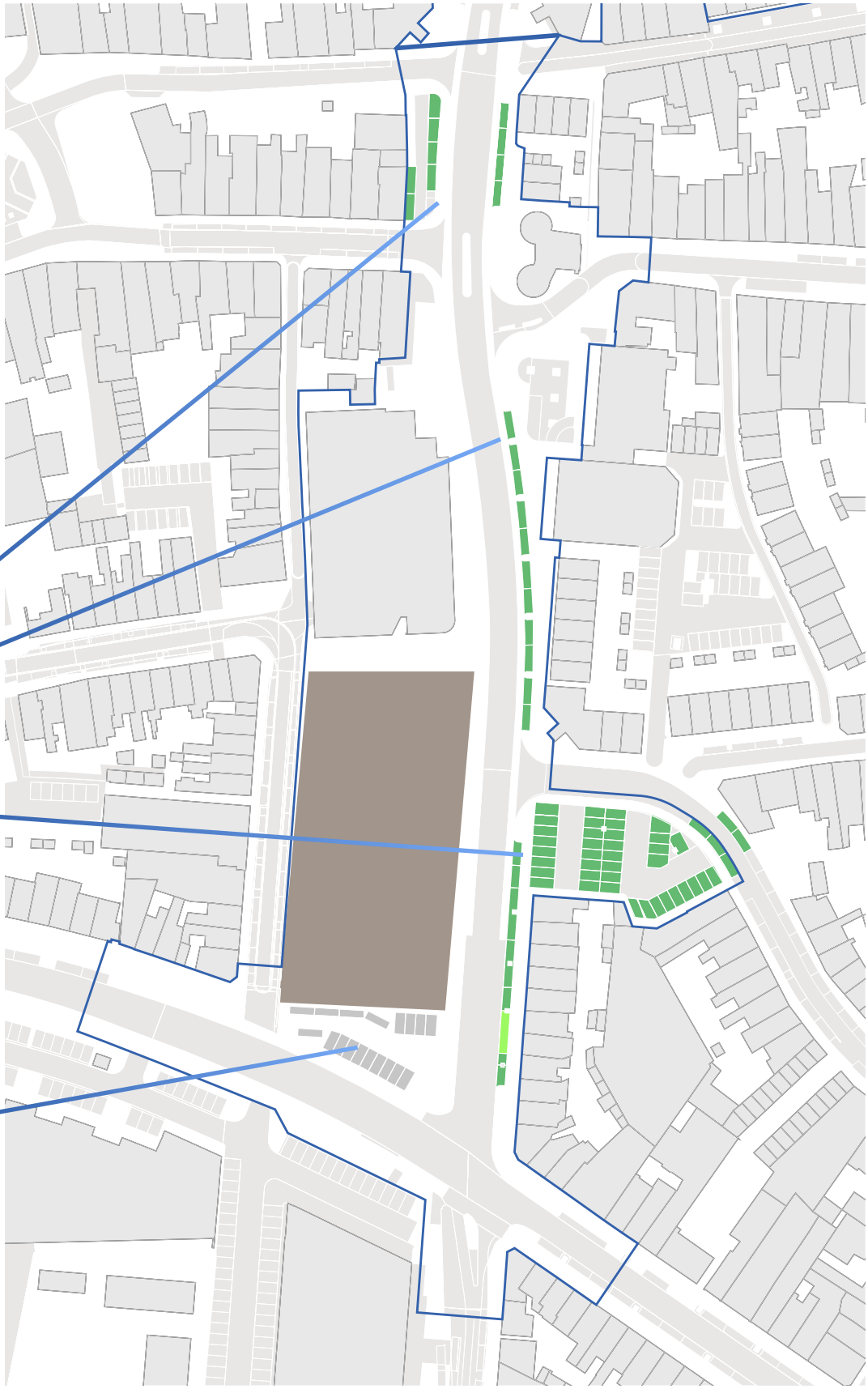
15

--------- Plangebied

De huidige toegestane maximum rijsnelheid op de Westersingel is 50km/uur. Op de aansluitende wegen aan weerszijden is dit 30km/uur. De Westersingel verbindt de Noordsingel en de Van Konijnenburgweg – Boutershemstraat die beide onderdeel zijn van routes naar de Randweg en de A4.

# Mobiliteit - parkeren

Onderstaande kaart geeft de huidige openbare parkeerplaatsen in het plangebied weer. Bij aanpassing van de openbare ruimte dienen deze gecompenseerd of behouden te worden. Dit geldt niet voor de tijdelijke informele parkeerplaatsen op de kop van de Van Konijnenburgweg.



# Ambities

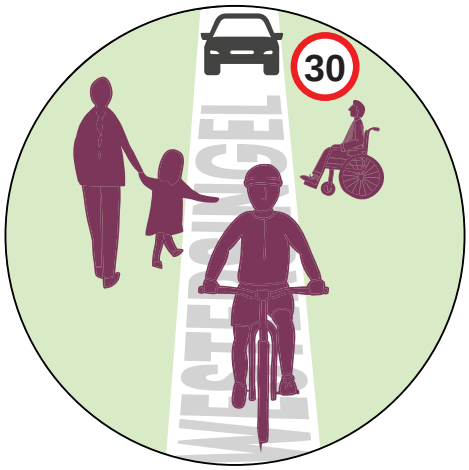
# Onze ambities voor de Westersingel



De authentieke, levendige en kleinschalige sfeer van de binnenstad herstellen

### De kleinschalige sfeer herstellen

Met de aanleg van de Westersingel is de oorspronkelijke kleinschalige en fijnmazige sfeer in het plangebied verdwenen. De Westersingel snijdt recht door het gebied heen en vormt een ruimtelijke barrière tussen de binnenstad en het havenkwartier. Met de Stadsreparatie Westersingel hebben we de ambitie om de breuk te helen en beide stadsdelen weer ruimtelijk te verbinden.




(auto)verkeersdominantie op de Westersingel terugdringen

### Minder verharding, meer groen

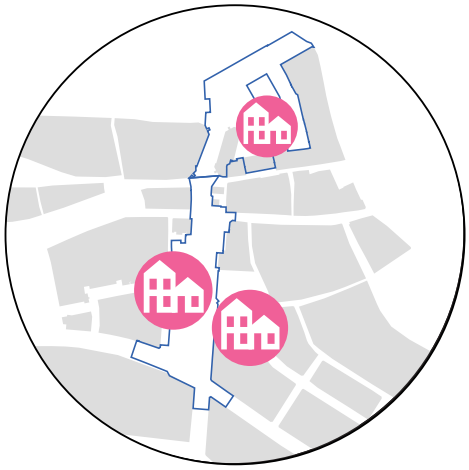
Om de leefbaarheid en klimaatbestendigheid in het gebied te verbeteren, beperken we verharding tot een minimum en om ruimte te maken voor beplanting en bomen. Zo bestrijden we hittestress en wateroverlast en versterken we de biodiversiteit.




Verharding verminderen, groen versterken

### Ruimte voor alle modaliteiten

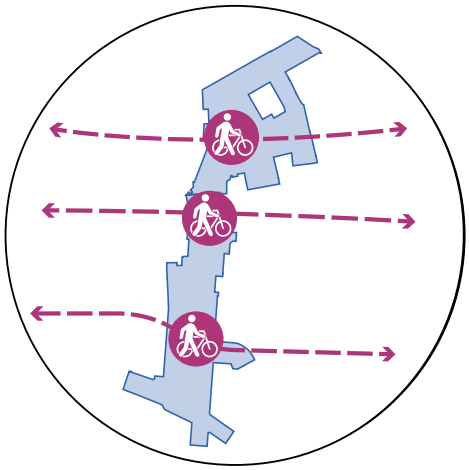
De Westersingel wordt een GOW 30 weg, dat wil zeggen: een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 30km/uur.  Het verlagen van de maximum rijsnelheid van 50km/uur naar 30km/uur verhoogt de verkeersveiligheid. De auto wordt minder dominant en voetgangers en fietsers krijgen de ruimte. Hiervoor dient ook de weginrichting aangepast te worden.



Woningen toevoegen om aan de vraag te voldoen en de buurt te versterken

### Woningen toevoegen

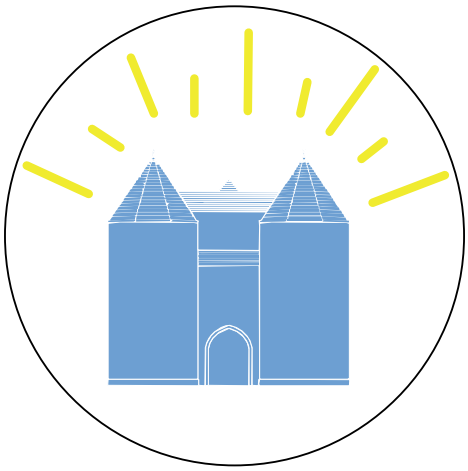
Het plangebied biedt kansen om te voldoen aan de vraag naar woningen en tevens om de ruimtelijke breuk tussen de binnenstad en het havenkwartier te helen met een passende bebouwingsschaal. Hiervoor zijn 3 locaties beschikbaar: de Stoelemat locatie, het terrein van de voormalige Brandweerkazerne en de Koepelplaats.



Focus op herstellen van de oost-west loop en fietsroutes, en de noord-zuid-dominantie terugdringen

### Herstellen van de oost-west routes voor langzaam verkeer

Het is de ambitie om de oost-westroutes voor fietsers en voetgangers de versterken en de noord-zuid route minder dominant te maken. Het verlagen van de maximale rijsnelheid naar 30km/uur maakt het oversteken van de Westersingel voor fietsers en voetgangers makkelijker. Naast de bestaande routes Moeregrebstraat en Rijkebuurtstraat-Lievevrouwestraat is het wenselijk om een nieuwe verbinding toe te voegen ter hoogte van de Fabriekstraat.

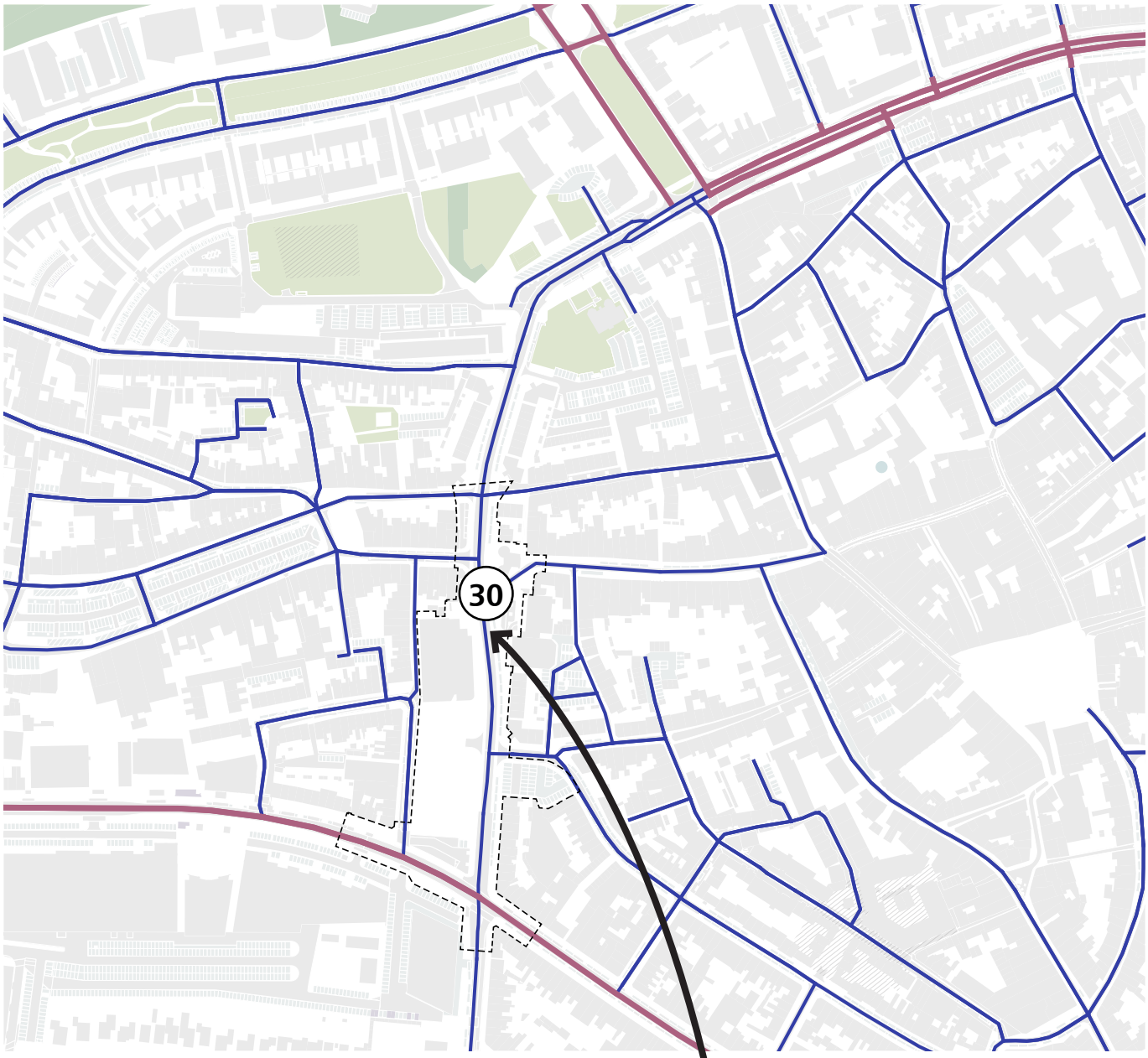


De kracht van de Gevangenpoort en de vestinglagen opnieuw onthullen

### De historie zichtbaar

In het plangebied ligt veel historie verborgen. De Gevangenpoort ligt nu enigszins terloops aan de Westersingel. Het is de ambitie om dit monument de positie, ruimte en zichtbaarheid te geven die het verdient.
De middeleeuwse stadsmuur is afgebroken en de 18e eeuwse vestingwerken liggen diep onder de grond. Ook deze elementen willen we weer 'beleefbaar' maken. Een bewonersinitiatief wil de oorspronkelijke brug en voorpoort in ere herstellen. Wellicht blijkt uit nader onderzoek dat het letterlijk zichtbaar maken niet mogelijk is, maar refereren naar deze historische bouwwerken wel.

# Mobiliteitambitie




De maximumsnelheid op de Westersingel wordt verlaagd van 50 km/u naar 30 km/u.

50

30

--------- Plangebied

### Verlagen rijsnelheid

De gemeente heeft besloten om de Westersingel af te schalen naar een gebiedsontsluitingsweg GOW-30. Dit betekent dat de maximale rijsnelheid op de Westersingel wordt verlaagd van 50km/uur naar 30km/uur. Dit vergroot de verkeersveiligheid.Om te zorgen dat automobilisten deze nieuwe maximum snelheid echt aanhouden, is het nodig om het wegprofiel en de inrichting van de Westersingel aan te passen. Een smaller wegprofiel, bochten en drempels of plateaus passen bij de vormgeving van een GOW-30, zorgen voor een lagere rijsnelheid en voor een betere aansluiting op de straten aan weerszijden. De precieze profilering en het materiaalgebruik worden in het inrichtingsplan nader uitgewerkt.

# Opgave en initiatieven

**1** **Wens:** Duidelijke groenstructuur



**2** **Participatie wens:** Connectie tussen Fabriekstraat en Koepelplaats



**3** **Gevangenpoort versterken**



**4** **Kruispunt optimaliseren**



**5** **Ontwikkelaar:** Woningen bouwen



**6** **Vraag vanuit bewoners werkgroep:** Brug initiatief*



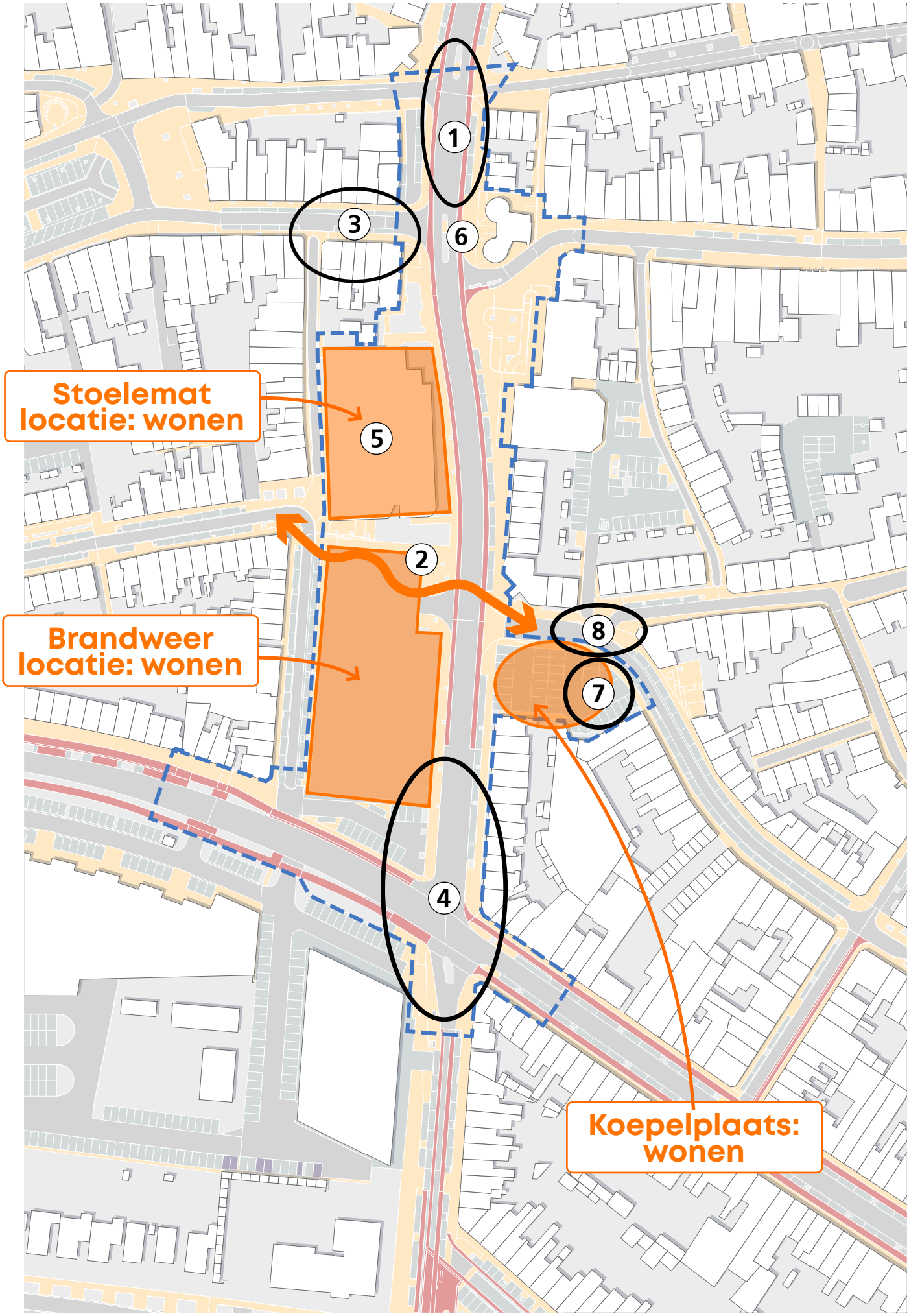
**beeld op basis van de artist's impression van Kees Warmoeskerken*

**7** **Wens:** Boom Koepelplaats behouden



**8** **Wens:** Veel vergroenen




1
3
6
Stoelemat
locatie: wonen
5
2
Brandweer
locatie: wonen
8
7
4
Koepelplaats:
wonen

# Stedenbouwkundig plan

# Ruimtelijke hoofdopzet

## Hoofdopzet



De hoofdopzet van het plan bestaat uit een drietal grotere groengebieden die van elkaar gescheiden worden door een drietal bouwvelden. Het belangrijkste groengebied bevindt zich rondom de Gevangenpoort.

Het autoverkeer wordt zo ver mogelijk van de poort afgeschoven en de wegloop krijgt ten zuiden van de poort een bocht. Door deze bocht ontstaat een afgeronde, door bebouwing begeleide ruimte, die de Gevangenpoort in een mooie openbare ruimte positioneert. Na de bocht van de Westersingel vervolgt de weg zich richting het zuiden. Door deze parallel te leggen aan de huidige bebouwing aan de oostzijde van de weg, komt de Gevangenpoort in een zichtas te liggen, gezien vanuit Kijk in de Pot.

Het bouwveld op de Stoelemat kent een kleinschalige uitstraling  met aan de Bruinevisstraat eventueel grondgebonden woningen. Tussen de Stoelemat en de voormalige Brandweerkazerne is een groene openbare ontmoetingsruimte met een speelplek te vinden. Deze ruimte krijgt een markant bebouwingsaccent op de zuidelijkste hoek van de Stoelematplot. In de centrale groene ruimte is plek voor een verbinding tussen de Fabrieksstraat en de Koepelstraat, de zogenaamde "tussenstraat". De precieze ligging van de tussenstraat wordt nader uitgewerkt in het inrichtingsplan.

Ten zuiden van de groene ruimte is het grootste bouwveld te vinden, op de plot van de voormalige brandweerkazerne. Dit bouwveld krijgt een accent op de hoek Westersingel-Van Konijnenburgweg. Langs de Bruinevisstraat is de kleinschalige binnenstadssfeer doorgezet o.a. met grondgebonden woningen.

Het derde bouwveld bevindt zich op een deel van de Koepelplaats. De Koepelplaats krijgt naast bebouwing ook ruimte voor een groene ontmoetingsplek onder de huidige boom. De Koepelstraat wordt heringericht, met langsparkeren en er komt de mogelijkheid een terras aan te leggen voor het bestaande café.
De Westersingel verbreedt aan de zuidzijde om meer ruimte bij het kruispunt voor verkeersafwikkeling te realiseren, waardoor de veiligheid voor met name fietsers verbetert. Langs de Van Konijnenburgweg komt meer ruimte voor groen en bebouwing die de straatwand begeleidt.

**Legenda**

- Verbinding
- Fietsverbinding
- Zicht as
- Grondgebonden
- Appartementen
- Appartementen/Hoogteaccent
- 3 bouwlagen
- 3,5 tot 4 bouwlagen
- 4 tot 5 bouwlagen
- Hoogteaccent - 6 bouwlagen
- Terras
- Speelplek
- Nieuw privé tuin

# Bouwhoogte en bouwvelden/ bouwenveloppen

**Uitgangspunten bouwhoogte**

Voor de Westersingel kiezen we voor aansluiting op de omliggende bouwhoogtes, passend binnen de kaders van het IPVE. In het IPVE staat dat de standaard bouwhoogte van gebouwen in het Westersingelgebied tussen de 3 en 5 lagen bouwlagen is, dit noemt men de stedelijke laag. De maximale bouwhoogte is 15 meter.

Op aangewezen locaties is een hoogteaccent mogelijk dat afwijkt van deze bouwhoogte. De maximale bouwhoogte van het hoogteaccent is 6 lagen of 20 meter.

We kiezen voor een bouwhoogte van drie bouwlagen langs de Bruinevisstraat, omdat de bebouwing aan deze straat erg kleinschalig van karakter is en de breedte van de Bruinevisstraat beperkt. Langs de Westersingel en de centrale groene tussenruimte is ruimte voor de basis bouwhoogte: 4 tot 5 bouwlagen. Hierbij is uitgangspunt dat aan de noordzijde van de Stoelemat locatie, aan de noordelijke rooilijn de bouwhoogte maximaal 4 bouwlagen is. Zo blijft de Gevangenpoort hier het meest opvallende bebouwingsaccent. De bebouwing op de Koepelplaats heeft een goothoogte van maximaal 3 bouwlagen en een nokhoogte van 4 bouwlagen. Zo sluit de bebouwing goed aan op de aangrenzende binnenstadsbebouwing.

Op twee locaties zijn hoogteaccenten toegestaan: op de kruising van de Van Konijnenburgweg en de Westersingel en op de kruising van de groene tussenruimte en de Westersingel (zuidpunt Stoelematlocatie). Hoogteaccenten krijgen altijd een bjizondere vormgeving, vanaf de vierde bouwlaag krijgt het gebouw een setback. De architectonische beëindiging van de topverdiepingen krijgt goede aandacht. Er is aandacht voor het effect van de hoogteaccenten op de bezonning van omliggende bebouwing en de openbare ruimte. Windhinder wordt voorkomen door een geleidelijke overgang in bouwhoogte. Op basis van deze aspecten zijn de locaties van de accenten (mede) gekozen.


Stoelemat
4 BL
5 BL
3 BL
*
Brandweerlocatie
3 BL
5 BL
4 BL
3 BL
*
Koepelplaats
3,5 BL
Bouwveld
Grens bouwhoogte
3BL
Maximale aantal bouwlagen
*
Bebouwingsaccent hoogte max. 6BL
Parkeren op straat

# Bouwhoogte en bouwvelden/ bouwenveloppen

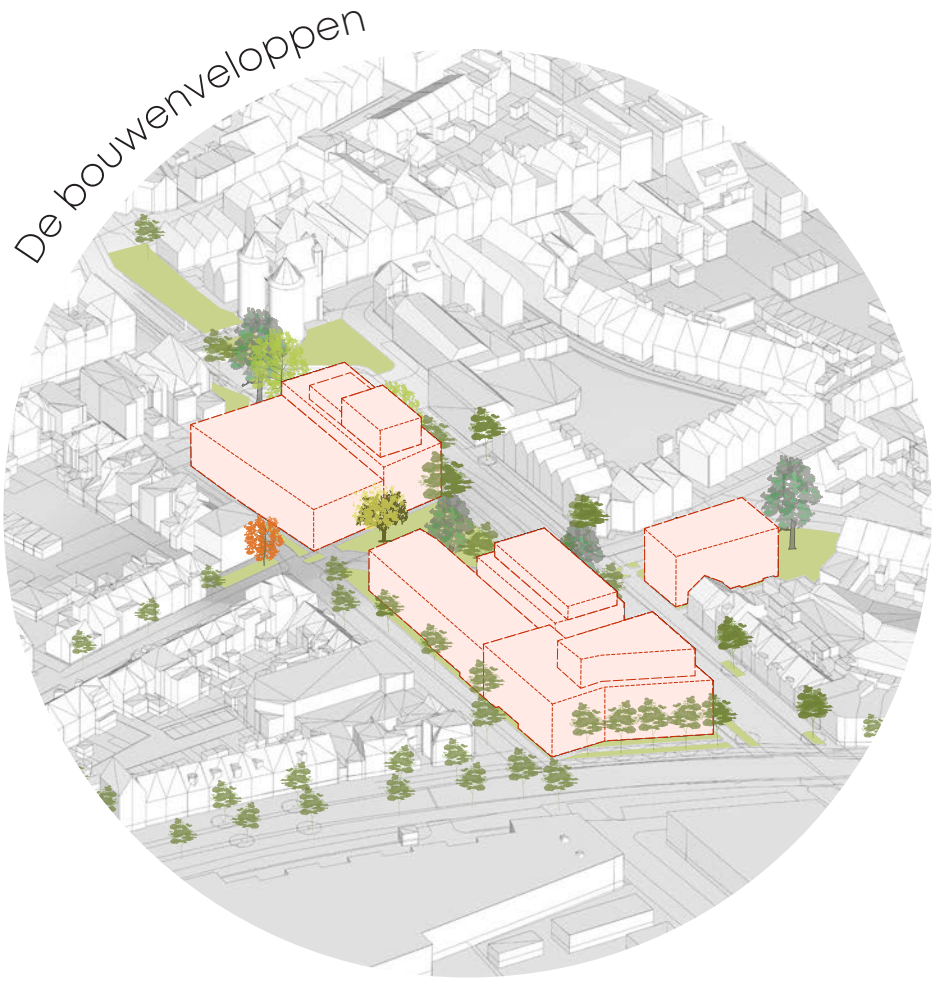
## Bouwenveloppen

In het SP zijn bouwenveloppen gedefinieerd, deze geven de maximale toegestane bouwhoogte op de verschillende plekken weer. De enveloppen bieden speelruimte aan de architecten in de vervolguitwerkingen. Het maximaal toegestane bouwprogramma biedt niet de mogelijkheid deze bouwenveloppen geheel vol te bouwen, dan zou er veel meer programma worden gerealiseerd dan toegestaan is in het IPVE. Door het bieden van de speelruimte is het mogelijk om goede architectuur te realiseren. Er zijn twee voorbeeldverkavelingen getekend die een beeld geven van hoe een uitwerking er uiteindelijk uit zou kunnen gaan zien. Beide verkavelingen voldoen aan het programma dat in het IPVE is aangegeven.




## Plinten, sociale veiligheid

De plinten (begane grond laag) van de gebouwen worden zorgvuldig vormgegeven. Aan de openbare ruimte krijgen ze een representatief karakter en dragen bij aan ogen op straat en de sociale veiligheid in de openbare ruimte. Dichte gevels worden voorkomen, ook de entrees van garages en fietsenstallingen worden zorgvuldig mee ontworpen.



**Voorbeeldverkaveling geprojecteerd in de bouwenevelop zonder projectie van de bouwenvelop**



Voorbeeldverkaveling 1



Voorbeeldverkaveling 2



# Bouwenveloppen en verschijningsvorm gebouwen

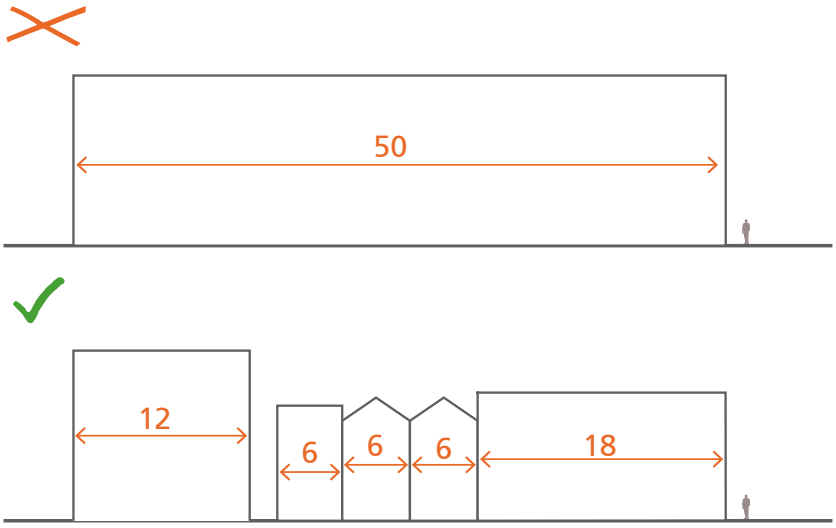
**Gebouwlengte**
De maximale lengte/verschijningsvorm van een gebouw sluit aan bij de maat en schaal van de binnenstad. Hierdoor ontstaat er meer verticaliteit en afwisseling in het bouwblok en kan er een aantrekkelijkere leefomgeving ontstaan met meer oog voor de beleving vanuit de bewoner en/of wandelaar.

**Setbacks en kappen**
Bij gebouwen met een bouwhoogte boven de 4 bouwlagen wordt altijd een setback toegepast. De hoger gelegen verdieping(en) ligt/liggen dan terug van de rooilijn.

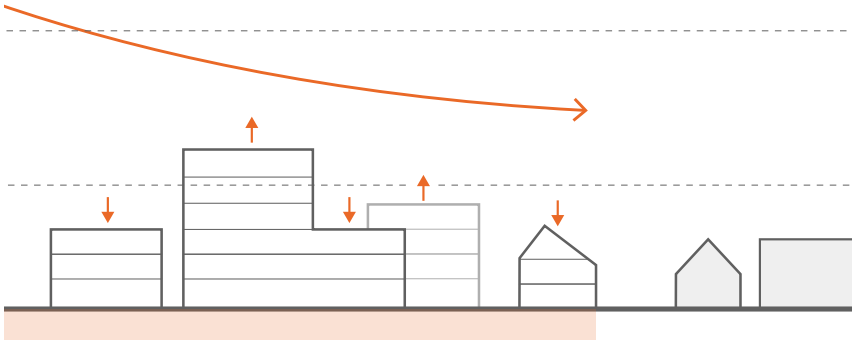
Dit zorgt voor meer openheid en zonlichttoetreding in de openbare ruimte, voorkomt een massief gevelbeeld en zorgt dat de bouwhoogte vanaf maaiveld minder ervaren wordt.
Ook worden veel kappen ingepast.

**Beeldkwaliteitplan**
Na vaststelling van het SP wordt de verschijningsvorm van de gebouwen en de architectuur nader gedefinieerd in een Beeldkwaliteitplan.

*Maat en schaal van de gebouwen sluit aan bij de schaal- en korrelgrootte van de binnenstad.*

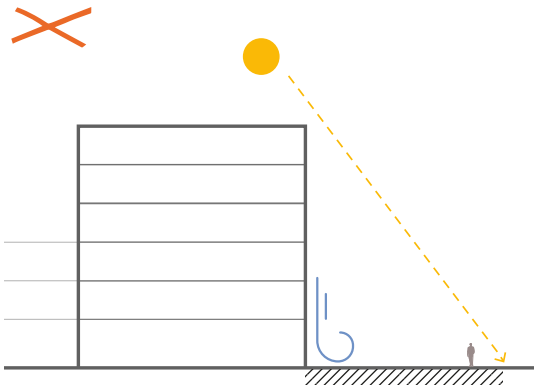



*Maat en schaal van de gebouwen sluit aan bij de schaal- en korrelgrootte van de binnenstad.*

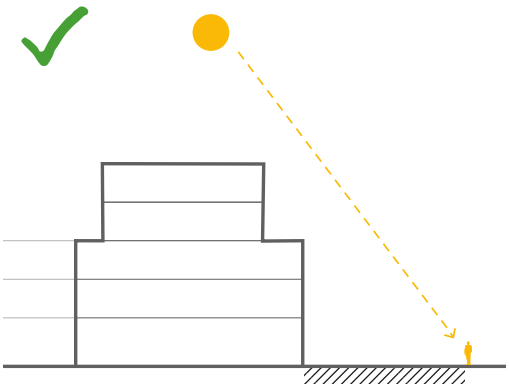




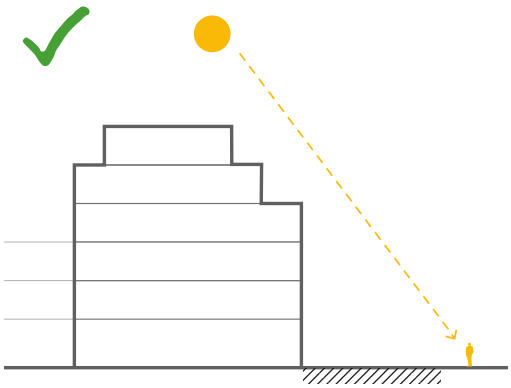
*Bij hogere gebouwen worden setbacks toegepast, accentgebouwen hebben een bijzondere beëindiging van de topverdiepingen*



*Volledig in dezelfde rooilijn*

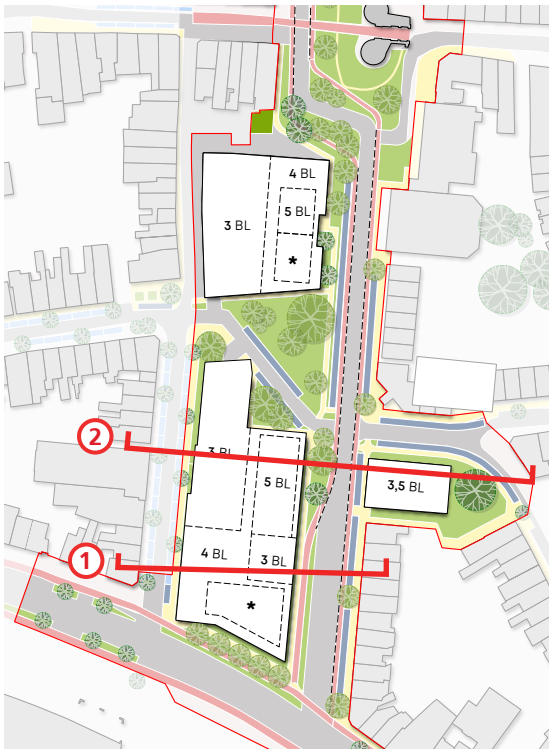


*Terugleggen hoger bouwdeel*



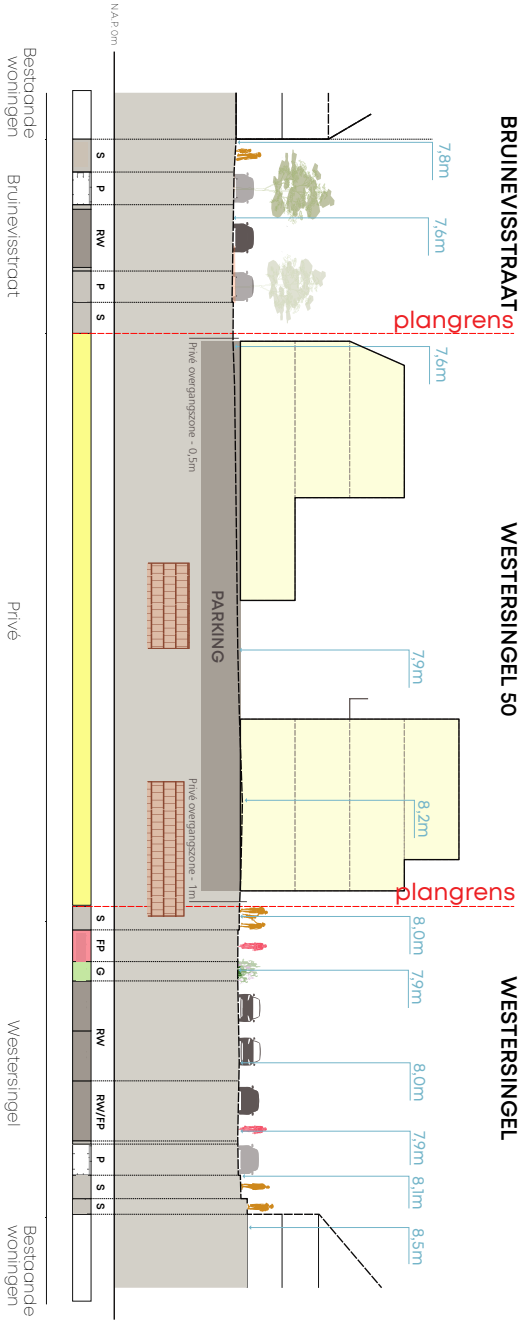
*Sculpturaal accent, aandacht voor de afronding topverdiepingen bij accent*

# Doorsnedes




De doorsnedes van de nieuwe situatie tonen de verhoudingen tussen de bebouwde en onbebouwde ruimte.
Profiel 1 is genomen ter plaatse van de wegverbreding ten behoeve van de afslag voor de kruising. Met het oog op de verkeersveiligheid voor fietsers wordt hier uitgegaan van een vrijliggend fietspad naast de rechtsaf strook voor automobilisten. Profiel 2 geeft de nieuwe situatie ter hoogte van de Koepelplaats weer en toont een smaller wegprofiel met fietsstroken op het niveau van de weg en met meer ruimte voor groen. Dit profiel sluit aan bij de richtlijnen voor inrichting van een gebiedsontsluitingsweg met een maximum rijsnelheid van 30 km/uur. Op de kaart is te zien dat de snelheidsremmende maatregelen worden aangevuld met bochten ter hoogte van de Gevangenpoort. Het precieze profiel van de Westersingel wordt uitgewerkt in het inrichtingsplan. De aansluitingen tussen de bouwhoogtes met de omgeving worden duidelijk. In het plangebied zijn al veel hoogteverschillen aanwezig. Deze worden op een logische manier ingepast in de toekomstige situatie.

1

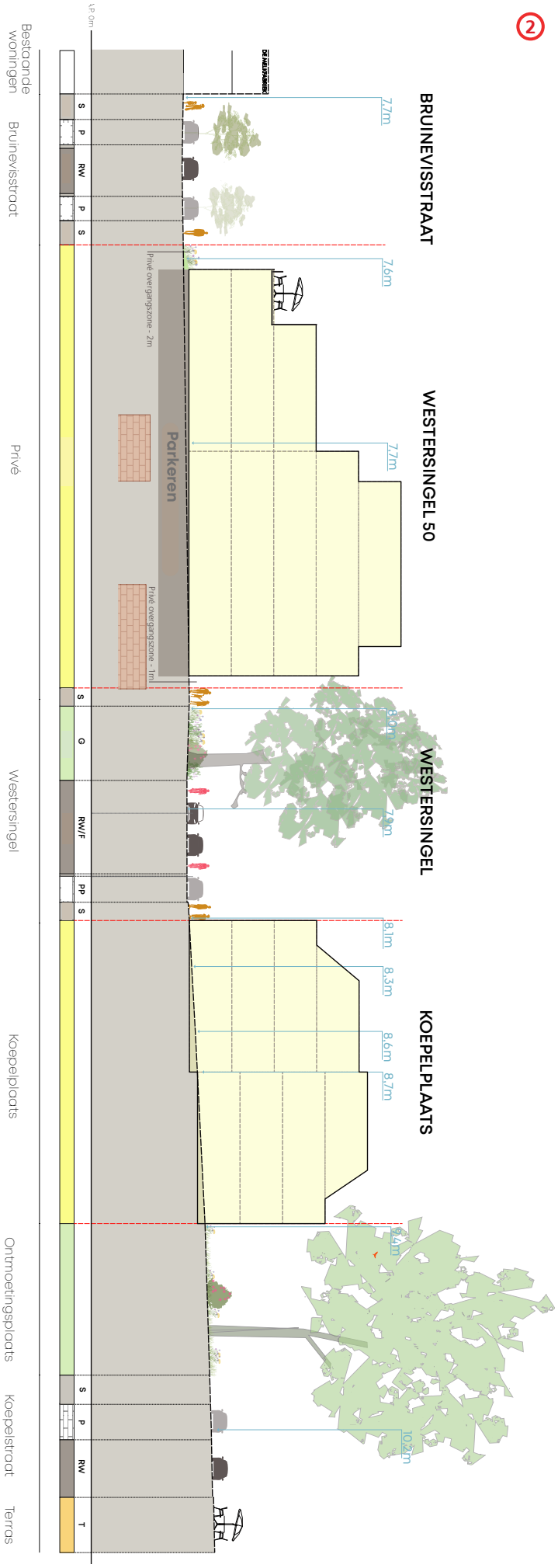






Hoogteligging maaiveld t.o.v. NAP






Hoogteligging maaiveld
t.o.v. NAP

# Doorsnedes

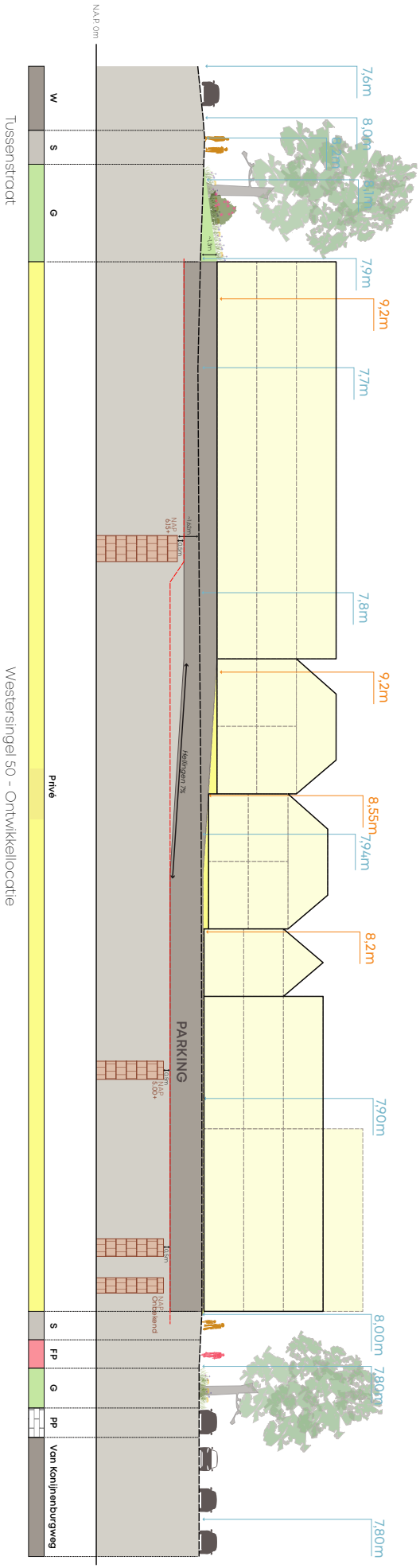






Hoogteligging maaiveld
t.o.v. NAP









Hoogteligging begane grond
t.o.v. NAP




Hoogteligging maaiveld
t.o.v. NAP

# Programma


**Stoelemat:**
mix van
34 % vrije sector en
66% betaalbaar
Mogelijk
grondgebonden
woningen
1
2
3
**Brandweerlocatie:**
Noordzijde: sociale huur
Midden en zuidzijde:
vrije sector en betaalbaar
**Koepelplaats:**
Betaalbaar, eventueel enkele
vrije sector woningen



**Woningen**
Het totale woningaantal, verdeeld over de drie bouwvelden, ligt tussen 117 en 130 woningen, zoals ook bepaald in het IPVE. Dit betekent dat als er op het ene bouwveld het maximale aantal woningen gebouwd wordt, er minder gebouwd kan worden op een ander bouwveld. Van deze woningen is 34% vrije sector en 66% betaalbaar, waarvan 30% sociaal.
De sociale woningen (tussen de 35 en 39, afhankelijk van het totale woningaantal) worden opgenomen op de Brandweerkazerneplot, aan de noordzijde van het bouwblok.
Dit betekent dat op de Stoelematlocatie geen sociale woningen worden gebouwd, maar alleen betaalbare en vrijesectorwoningen. Op de Koepelplaats is ruimte voor betaalbare en eventueel enkele vrijesectorwoningen. Op brandweerkazernelocatie worden betaalbare, vrije sector en sociale woningen gecombineerd.

De verdeling in woningaantallen tussen de verschillende bouwvelden is iets anders dan in het IPVE was aangeduid. Dit komt doordat de maatvoering van de bouwvelden iets anders zijn dan de grenzen van de bestaande situatie. De woninggroottes voldoen aan het beleid. Een minimale gebruiksvloeroppervlakte (zogeheten GO's) voor woningen vinden we belangrijk om de woonkwaliteit te garanderen. Uitgangspunt voor de betaalbare woningen is een combinatie van ca. 70-75 $m^2$ en ca. 60 $m^2$ GO (3- en 2 kamer woningen). Uitgangspunten voor de sociale huurwoningen is een combinatie van ca 80-85 $m^2$ GO 70-75 $m^2$ en ca 60 $m^2$ GO (4-, 3- en 2 kamer woningen). Uitgangspunt voor de vrije sector is een oppervlak van tussen de 90 $m^2$ en 125 $m^2$ GO.

**De bandbreedte en types per plot zijn als volgt:**

**Stoelematlocatie:**
Bandbreedte woningaantallen: tussen 27 en 37
min. 66% betaalbaar, max. 34% vrije sector
Combinatie mogelijk van grondgebonden en appartementen, kan ook alleen appartementen zijn.

**Brandweerlocatie*:**
Bandbreedte woningaantallen: tussen 65 en 78
30% sociale huur ten opzichte van het totaal aantal woningen in het gehele projectgebied.
Combinatie mogelijk van grondgebonden en appartementen.

**Koepelplaats*:**
Bandbreedte woningaantallen: tussen 13 en 18
Combinatie mogelijk betaalbaar en vrije sector
Alleen appartementen.

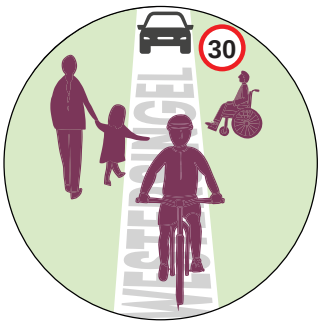
**Voor de twee gemeentelijke locaties samen (Koepelplaats en Brandweerlocatie) geldt dat zij samen een maximaal % vrije sector hebben van 34%. Dit geldt ook voor de Brandweerlocatie.*

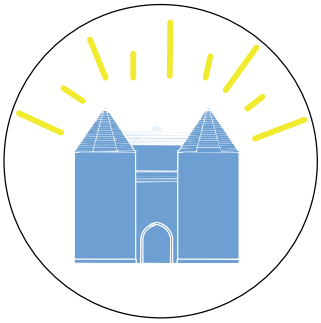
**Overig programma**
Om een levendig/actieve plint te creëren kunnen maatschappelijke voorzieningen, eventueel met ondersteunende commerciële voorzieningen, een plek krijgen. Het moet in de vervolguitwerkingen blijken of dit haalbaar en wenselijk is en op welke plek dit zinvol is.

| Bouwveld | Bandbreedte per bouwveld | Bandbreedte totaal aantal woningen |
|---|---|---|
| Stoelemat | 27-37 | } Totaal min. 117 woningen max. 130 woningen |
| Brandweerlocatie | 65-78 | |
| Koepelplaats | 13-18 | |

# Westersingel - ligging en profiel





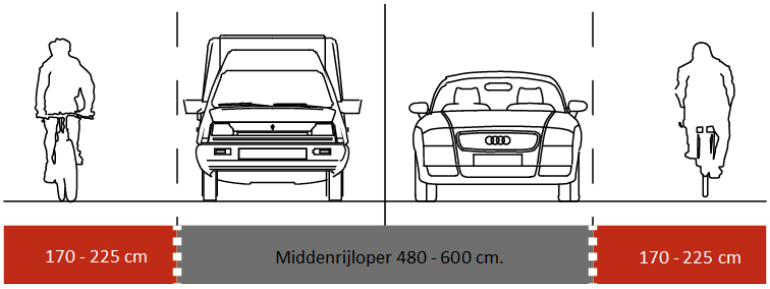



## Inrichting Westersingel

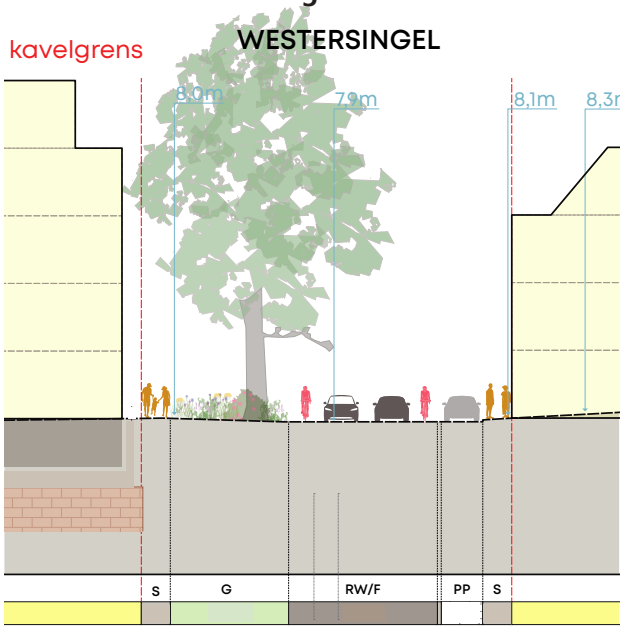
Om de Westersingel daadwerkelijk als een gebiedsontsluitingsweg met een maximum snelheid van 30km/uur te laten functioneren is het nodig om de inrichting ervan aan te passen. Dat betekent o.a. dat het profiel versmald wordt en dat het asfalt vervangen wordt door elementenverharding. Hierbij wordt rekening gehouden met de normen ten aanzien van geluid. Dit reduceert niet alleen de rijsnelheid, maar zorgt ook voor een lagere gevoelstemperatuur tijdens warme dagen.
De bocht nabij de Gevangenpoort remt de rijsnelheid ook af. De weg wordt hier zo ver mogelijk bij de Gevangenpoort vandaan gelegd. Daardoor krijgt de Gevangenpoort meer lucht en zichtbaarheid en ontstaat ruimte voor de inpassing van het burgerinitiatief met de voorpoort en brug of voor een parkje met ontmoetingsplekken. De uitwerking van de profielen en inrichting vindt plaats in het inrichtingsplan.

## GOW30 principe

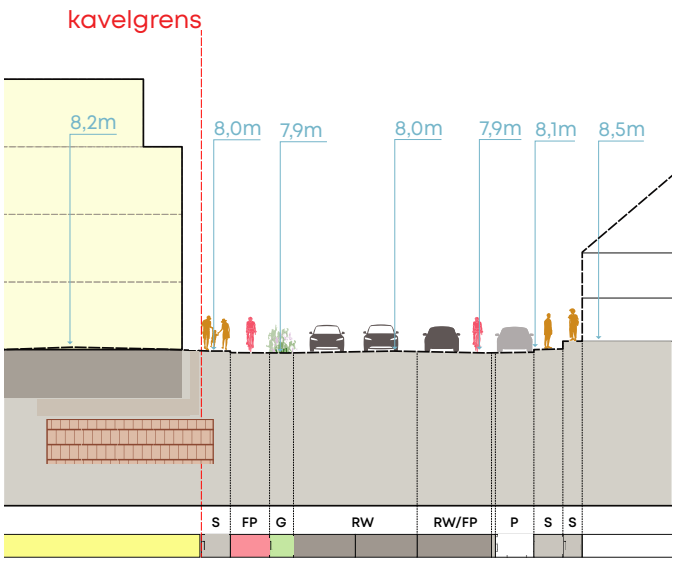
Bron: Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30 Eindrapport - April 2023




### Profiel A: smal wegprofiel en veel ruimte voor groen




### Profiel B: nabij kruising meer ruimte voor overzicht, fietsers en afslaand autoverkeer



# Mobiliteit

## Auto

De Westersingel wordt een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 30 km/h. De Van Konijnenburgweg blijft een gebiedsontsluitingsweg met 50 km/h als maximumsnelheid. In het plangebied zijn verder alleen straten met een maximumsnelheid van 30 km/h.
In de verkeersstructuur is rekening gehouden met nieuwe aansluitingen op de Westersingel voor de bestaande straten in de binnenstad (Koepelstraat en Lievevrouwenstraat).
De ontsluiting van de twee nieuwe parkeergarages vindt plaats via de nieuw aan te leggen "Tussenstraat", die een plek krijgt tussen de Stoelematplot en de brandweerplot.







## Fiets

Er komt meer ruimte voor fietsers en er is ook aandacht voor de veiligheid van fietsers. Over het algemeen fietst de fietser mee met het autoverkeer in de kleine straten. Op de Westersingel krijgt de fietser aanliggende fietsstroken en daar waar extra veiligheid of ruimte nodig is (bij de bochten en het kruispunt) krijgt de fietser een eigen pad.

## Lopen

Het gebied krijgt in de toekomst een fijnmazigere voetgangersstructuur. Dit is ook meer passend bij de binnenstad en de GO30 inrichting van de Westersingel. Deze wordt makkelijker oversteekbaar voor voetgangers. Voetpaden sluiten goed op elkaar aan en worden ook goed aangesloten op de bestaande stoepen in de omgeving. Een goede toegankelijkheid voor mindervaliden is een uitgangspunt en nemen we mee in de uitwerking van het inrichtingsplan.


30
P
48 PP
P
85 PP
Parkeergarage voor nieuwe bewoners en hun bezoekers
Parkeren op straat
30km/h
50km/h

# Parkeren

**Parkeren auto**

*Voor de nieuwbouw*
De ondergrondse parkeergarages op de ontwikkelplots bieden respectievelijk 48 en 85 parkeerplaatsen voor de nieuwe bewoners en hun bezoekers. De parkeerplaatsen voor Koepelplaats plot zijn ondergebracht onder de brandweerkazerneplot.

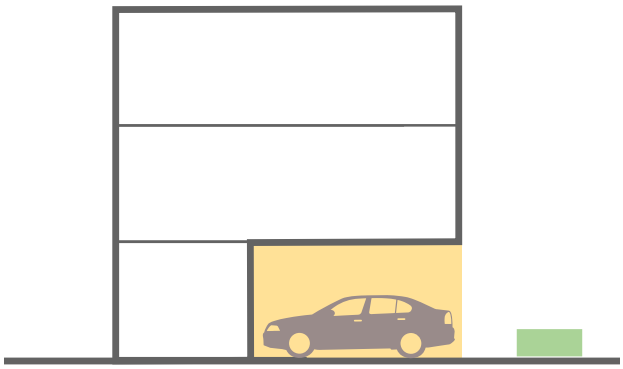
*Voor de compensatie van de huidige parkeerplaatsen*
In het openbaar gebied wordt langs beide zijden van de Westersingel voorzien in langsparkeervakken. Ook langs de nieuwe 'tussenstraat', de verbindingsweg tussen Fabriekstraat en Westersingel, bevinden zich langsparkeerplaatsen. Het aantal langsparkeerplaatsen in de Koepelstraat wordt uitgebreid.

**Parkeren fiets**

De bewoners parkeren hun fiets in inpandige fietsenstallingen. Voor de bezoekers van de nieuwe woningen komen er dicht bij de entrees fietsenstallingen. Vanuit de participatie bleek dat er ook behoefte is aan openbare fietsparkeerplekken aan de Bruinevisstraat. Deze worden meegenomen in de uitwerking van het inrichtingsplan.

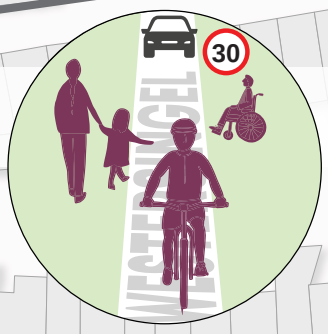
**Parkeren auto alternatief**
in het SP gaan we uit van twee ondergrondse garages, zowel onder de Stoelematlocatie als de Brandweerlocatie. In de meest haalbare voorbeeldverkaveling voor brandweerlocatie zijn 85 parkeerplaatsen nodig voor de bewoners en hun bezoekers van de Koepelplaats en de Brandweerplot samen. Met uitbreiding van de parkeergarage tot de volledige bouwplot ligt het aantal parkeerplaatsen rond de 92 stuks. Deze eventuele extra capaciteit maakt echter geen onderdeel uit van het basisplan omdat dit leidt tot aanvullende investeringen.

De kosten voor een volledige ondergrondse garage zijn hoog. Daarnaast maken de aanwezige hoogteverschillen in het plangebied het complex om een volledig ondergrondse parkeergarage te maken en zijn op sommige plekken lange hellingbanen nodig. Dit geldt met name voor de Stoelematlocatie. Een alternatieve oplossing voor het parkeren op de Stoelemat zou kunnen zijn om met een volledig inpandig (dus niet vanuit de openbare ruimte zichtbaar) parkeerhof te werken. Dit kan dan met een dek of een groen dak afgewerkt worden. De maximale capaciteit van een dergelijk hof is 34 plaatsen. Dit heeft effect op het maximale woningaantal op de Stoelematlocatie of er kan extra capaciteit in de Brandweerlocatie-garage gezocht worden.



*Voorbeeld alternatief parkeerprincipe op Stoelematlocatie*

# Parkeren alternatieve optie




P

34PP
op begane
grond

P

max. 93PP

(85 + 8 extra)

Parkeergarage voor nieuwe bewoners en hun bezoekers

Parkeren op straat

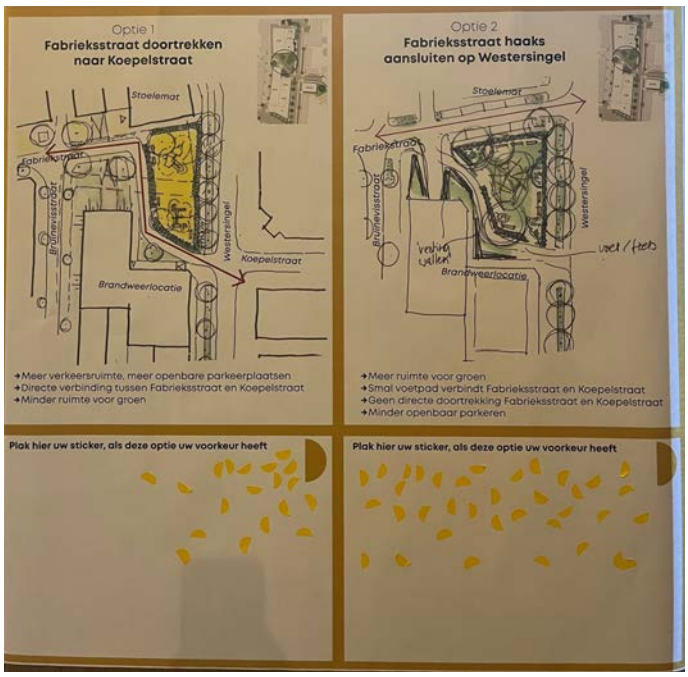
30km/h

50km/h

# Tussenstraat alternatief

**Fabrieksstraat haaks aansluiten op Westersingel**

Tijdens de participatie avond hebben de bewoners hun voorkeur uitgesproken voor een haakse aansluiting van de Fabriekstraat op de Westersingel (zie rode lijn op de schets hieronder). Dit betekent dat er geen directe aansluiting voor autoverkeer is tussen Fabriekstraat en Koepelstraat. Er is wel een smal voetpad tussen deze beide straten. Omdat de tussenstraat met een haakse aansluiting korter wordt, is er ook minder ruimte langs deze straat voor openbare parkeerplekken. Daar staat tegenover dat er meer ruimte is voor een groene ontmoetingsplek.




**Resultaat participatie:** voorkeursvariant bewoners met stickers aangegeven op de presentatiepanelen




**De variant met de haakse aansluiting voor autoverkeer op de Westersingel heeft de voorkeur van de bewoners**


P
48 PP
P
85 PP
Tussenstraat alternatief

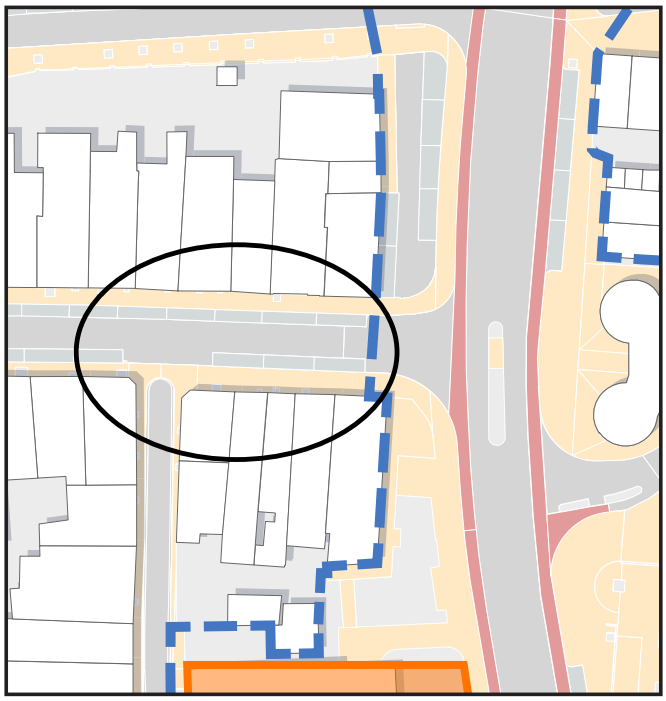
# Rijkebuurtstraat

Voorgesteld wordt het laatste deel van de Rijkebuurtstraat autovrij te maken (tussen de Bruinevisstraat en de Westersingel). Hierdoor komt de Gevangenpoort beter tot zijn recht. Door het weghalen van de parkeerplaatsen in dit wegdeel ontstaat ruimte voor groen en voor langzaam verkeer en het zicht op de Gevangenpoort wordt verbeterd.

Door de aansluiting van de Rijkebuurtstraat op de Westersingel autovrij te maken, krijgen fietsers en voetgangers alle ruimte voor de oversteek naar de Lievevrouwestraat via de Gevangenpoort.

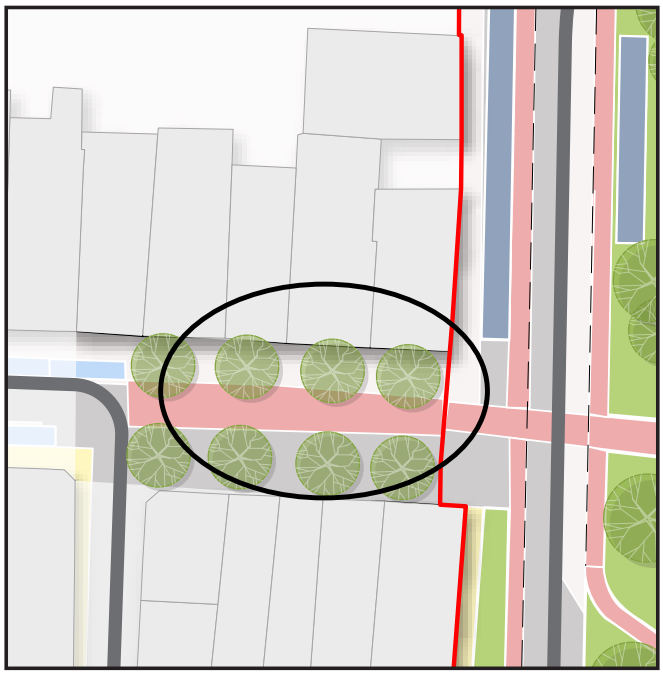
De verkeerskundige uitwerking van deze situatie wordt in de volgende fase nader onderzocht in het inrichtingsplan. Op basis van deze uitwerking wordt bepaald of een volledige afsluiting voor autoverkeer wenselijk en haalbaar is.
Het alternatief is dat alleen het parkeren wordt verplaatst naar de Kaai, maar dat de aansluiting voor autoverkeer naar de Westersingel wordt behouden.







*bestaande situatie*





*mogelijk toekomstbeeld*

# Groenstructuur en beplanting

**Groen**
Het gebied direct grenzend aan de Gevangenpoort krijgt een groene parkachtige setting met gevarieerde boom- en onderbeplanting en zitelementen. Samen met de groene speel- en ontmoetingsplek aan de overzijde tussen Westersingel 40 en 50, geeft dit de straat een groen karakter en wordt de verbinding tussen de historische binnenstad en het Havenkwartier gelegd.
Alle gebouwen krijgen een overgangszone privé-openbaar. Deze groene privéstrook vormt een buffer tussen de woningen en de straat. Gevelgroen wordt gestimuleerd.

**Bomen**
Voor het nieuwe tracé en profiel van de Westersingel is bomenkap nodig. Gezonde bomen worden zoveel mogelijk ingepast in het ontwerp, omdat deze bomen al een grote maat hebben. Behoud van deze bomen vereist wel standplaatsverbetering, omdat de bomen momenteel veelal in kleine onbeplante boomspiegels staan.

We onderscheiden 3 typen boomaanplant: laanbomen langs de weg, (ook meerstammige) boomgroepen bij de ontmoetingsplekken en de solitairboom op de Koepelplaats.

De nieuwe bomen bestaan uit verschillende soorten die wat maat en schaal betreft passen bij de locatie. De beplanting is gelaagd, dat wil zeggen dat de bomen in grote groenvakken staan met gevarieerde bloeiende onderbeplanting in verschillende hoogtes. Dit zorgt voor betere groeiomstandigheden voor de bomen, voor seizoensbeleving en een aantrekkelijk beeld en voor meer biodiversiteit. De grote robinia op de Koepelplaats is beeldbepalend en vormt de basis voor de groene ontmoetingsplek op de Koepelplaats.
Waar wenselijk worden speel- en ontmoetingsplekken afgeschermd van de straat door middel van een lage haag.

*Meerstammige bomen*



*Gemengde bomenlaan en boomgroepen*



*Hagen*



*Heesters*




WESTERSINGEL
Groen
Privétuin
Behouden bomen
Nieuwe bomen

# Openbare en inpandige ontmoetingsplekken









*Bij de Gevangenpoort en op de Koepelplaats: uitnodigende ontmoetingsplekken voor iedereen*

Verspreid langs de Westersingel bevinden zich verschillende uitnodigende ontmoetingsplekken in het groen: in de parkzone bij de Gevangenpoort, tussen de Stoelemat en de Brandweerlocatie en op de Koepelplaats. De centrale ligging van de groenzone tussen de Stoelemat en de Brandweerlocatie maakt deze plek ook zeer geschikt voor een speelplek voor kinderen tot 12 jaar. In de uitwerking wordt gekeken of het mogelijk is om hier een speeltoestel of bespeelbaar kunstwerk te plaatsen dat refereert aan de vestingwerken. Deze historische elementen liggen nu tot op ca. 5m diep onder de grond en zijn moeilijk zichtbaar te maken.
Aan de Koepelstraat wordt voorzien in een terras voor café Die twee.

Daarnaast worden inpandige ontmoetingsplekken voorzien in de nieuwbouw. Dergelijke ruimten, voorzien van een pantry en toilet, bevorderen de sociale cohesie tussen de bewoners van de complexen en helpen bij het bestrijden van eenzaamheid.









*Fijne speel- en ontmoetingsplek*

# Gevangenpoort in zijn kracht

Door het uitbuigen van de Westersingel ontstaat ruimte rond de Gevangenpoort voor een ontspannen parkachtige setting, die ook ruimte biedt voor het burgerinitiatief van de Vereniging Binnenstad. Aantrekkelijke gevarieerde beplanting en zitelementen nodigen uit tot ontmoeten en verblijven. Kleurrijke lage sierheesters zorgen voor een zachte omlijsting van de Gevangenpoort. De meerstammige bomen blijven laag en houden het zicht op de Gevangenpoort vrij.
Een lange zichtlijn vanaf Kijk-in-de-pot over de Westersingel zet de Gevangenpoort nog meer in zijn kracht. Dit wordt versterkt door het autovrij maken van de Rijkebuurtstraat. Er ontstaat een overzichtelijke, groene looproute tussen de Rijkebuurtstraat en Gevangenpoort met daarachter gelegen Lievevrouwestraat.




*De parkachtige inrichting van de omgeving van de Gevangenpoort. De cijfers verwijzen naar de referentiebeelden op de pagina hiernaast.*



Park rond Gevangenpoort 1



Rijkebuurtstraat:
Zicht op Gevangenpoort 2



Zitmuren 3



Ontmoetingsplekken 4



Ruimtereservering voor
burgerinitiatief ingepast* 5



Contouren stadsmuur
zichtbaar maken 6

**Beeld o.b.v. artist's impression van Kees Warmoeskerken*

# Koepelplaats

De nieuwbouw op de Koepelplaats maakt de bebouwingswand langs de Westersingel af, waarbij een afstand van 5m wordt aangehouden tussen de nieuwbouw en de bestaande woning. Tussen de nieuwbouw op de Koepelplaats en de Koepelstraat blijft een open ruimte onder de grote robinia behouden. Deze plek wordt ingericht als groene ontmoetingsruimte met aantrekkelijke beplanting en enkele bankjes. In overleg met de buurt kan deze plek nader worden uitgewerkt in het inrichtingsplan met aandacht voor veiligheid, esthetiek en functionaliteit.



**Impressie groene ontmoetingsplek op Koepelplaats**



# Speelplek Westersingel: spelen met een knipoog naar de historie



Markant uitzichtpunt







Omkadering met haag



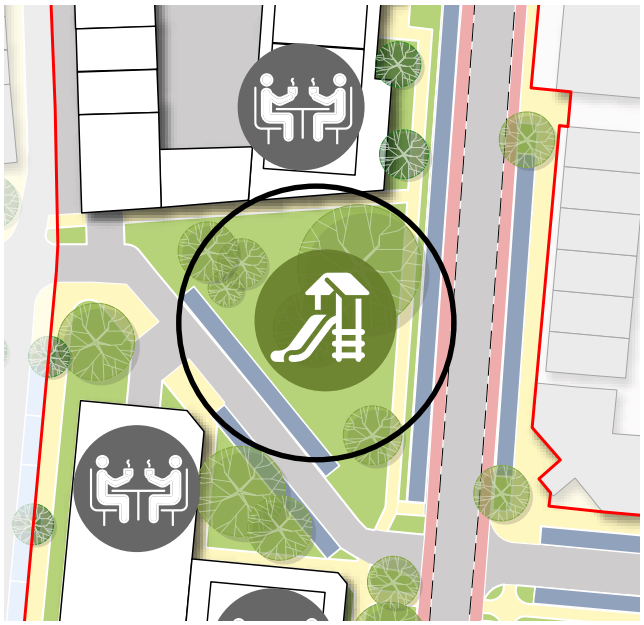






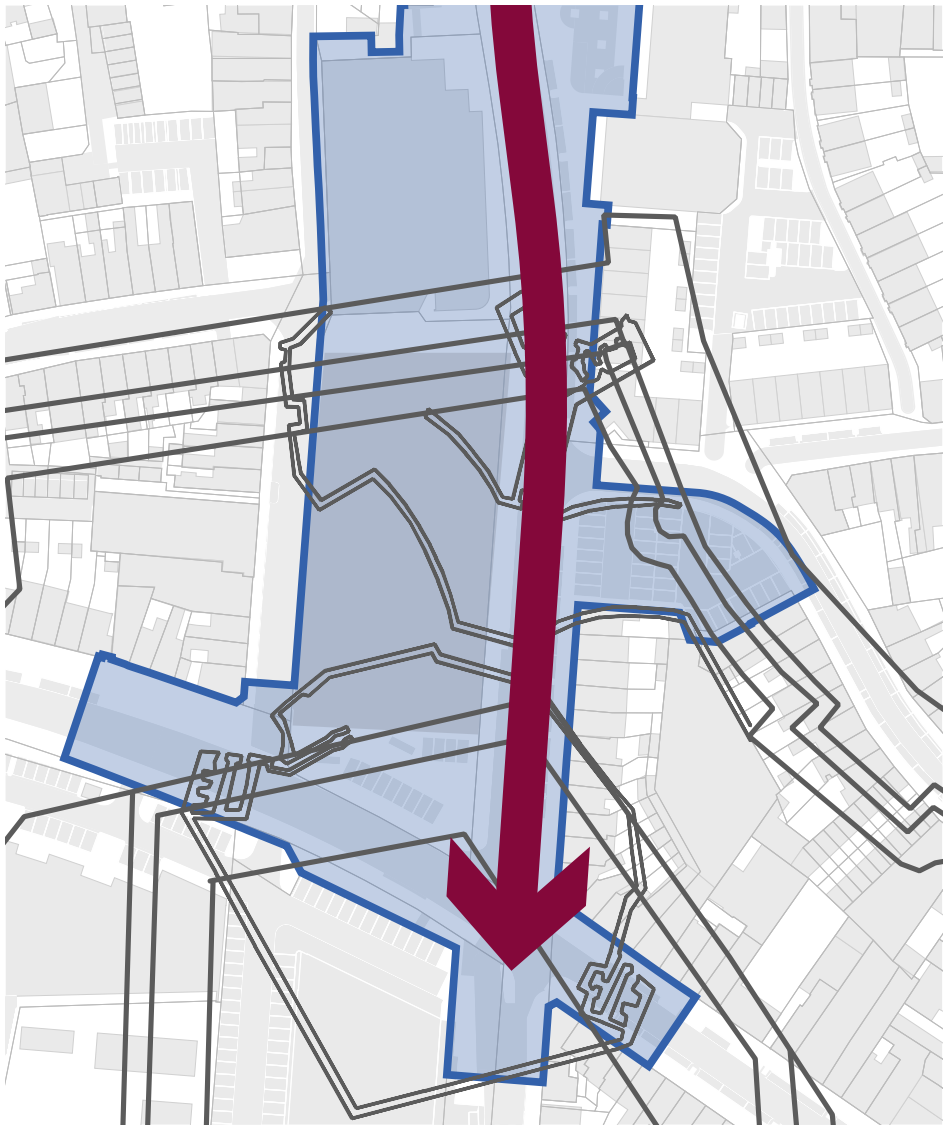
Beschutting en schaduw

# Inspiratie voor de uitwerking: erfgoed zichtbaar maken



**Centrale speel- en ontmoetingsplek**

**Ondergrondse vestingwerken**



De historie van de Bergen op Zoom is in het projectgebied met de Gevangenpoort en de nabijheid van de binnenstad en het Havenkwartier voelbaar, maar niet altijd zichtbaar. De stadsmuur is lang geleden al afgebroken en de vestingwerken liggen diep onder de grond. De centrale speel- en ontmoetingsplek tussen de Stoelemat en de Brandweerlocatie biedt verschillende mogelijkheden om dit onzichtbare erfgoed 'zichtbaar' te maken door middel van referenties in materiaalgebruik, vormgeving, speel- en zitelementen. De voorbeelden op deze pagina geven inspiratie voor nadere uitwerking in het het inrichtingsplan.



*Contouren van de voormalige Muur in Berlijn zichtbaar gemaakt in de verharding*



*Trappen, zitplekken en keermuren op de kade in Zutphen (Hosper)*



*Speelfort in Ladywell Fields (BDP)*



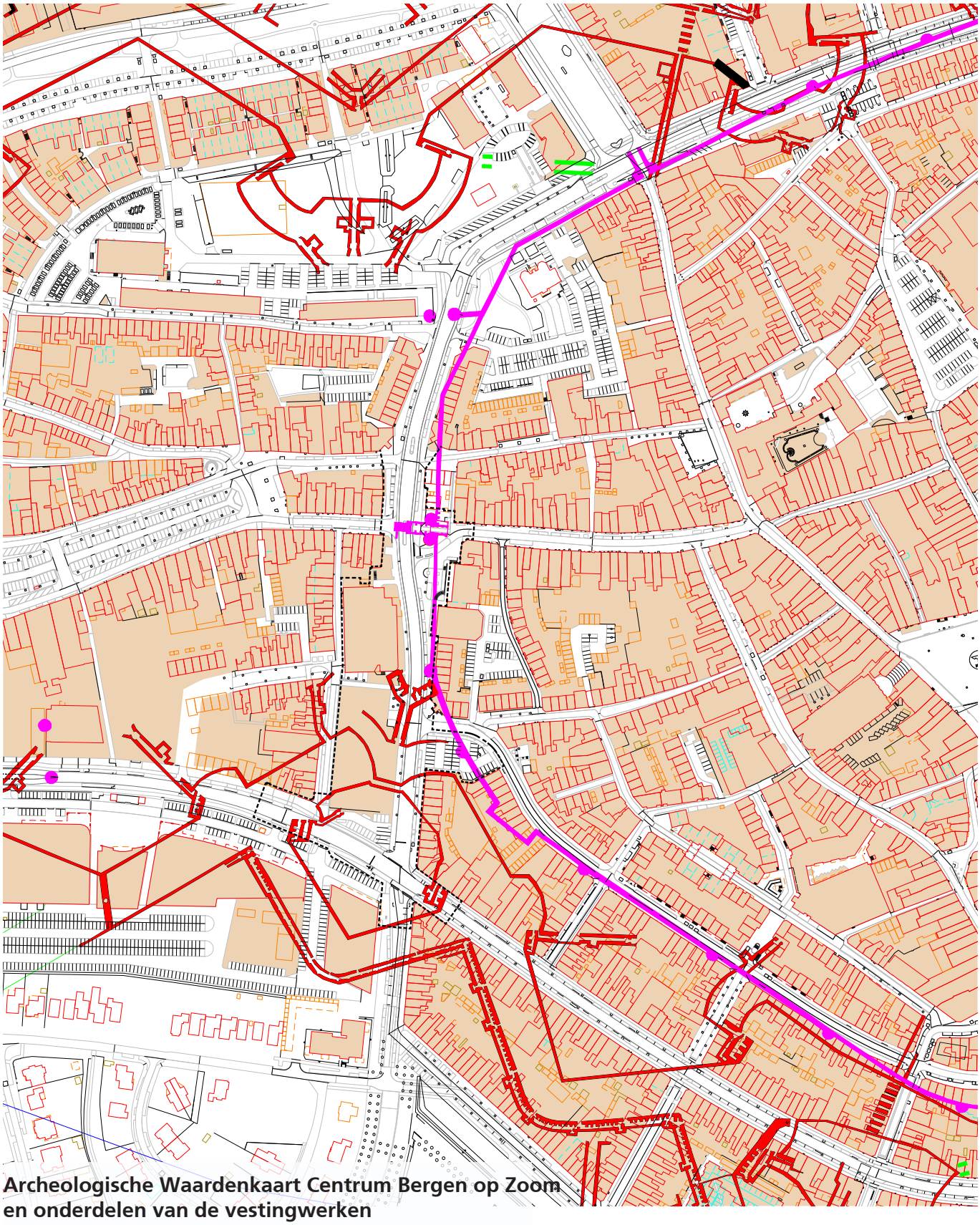
*Speelplek geïnspireerd op opgravingsresultaten van een Bronstijdhuis in Enkhuizen Kadijken (bron: rooilijn.nl, foto André Russcher)*



*Stadsmuur Harderwijk zichtbaar gemaakt in verharding, verlichting en muurtjes (bron: Architectenweb.nl, foto Jeroen van Dam)*

# Bijlagen

# Ligging van de vestingwerken



**Archeologische Waardenkaart Centrum Bergen op Zoom en onderdelen van de vestingwerken**

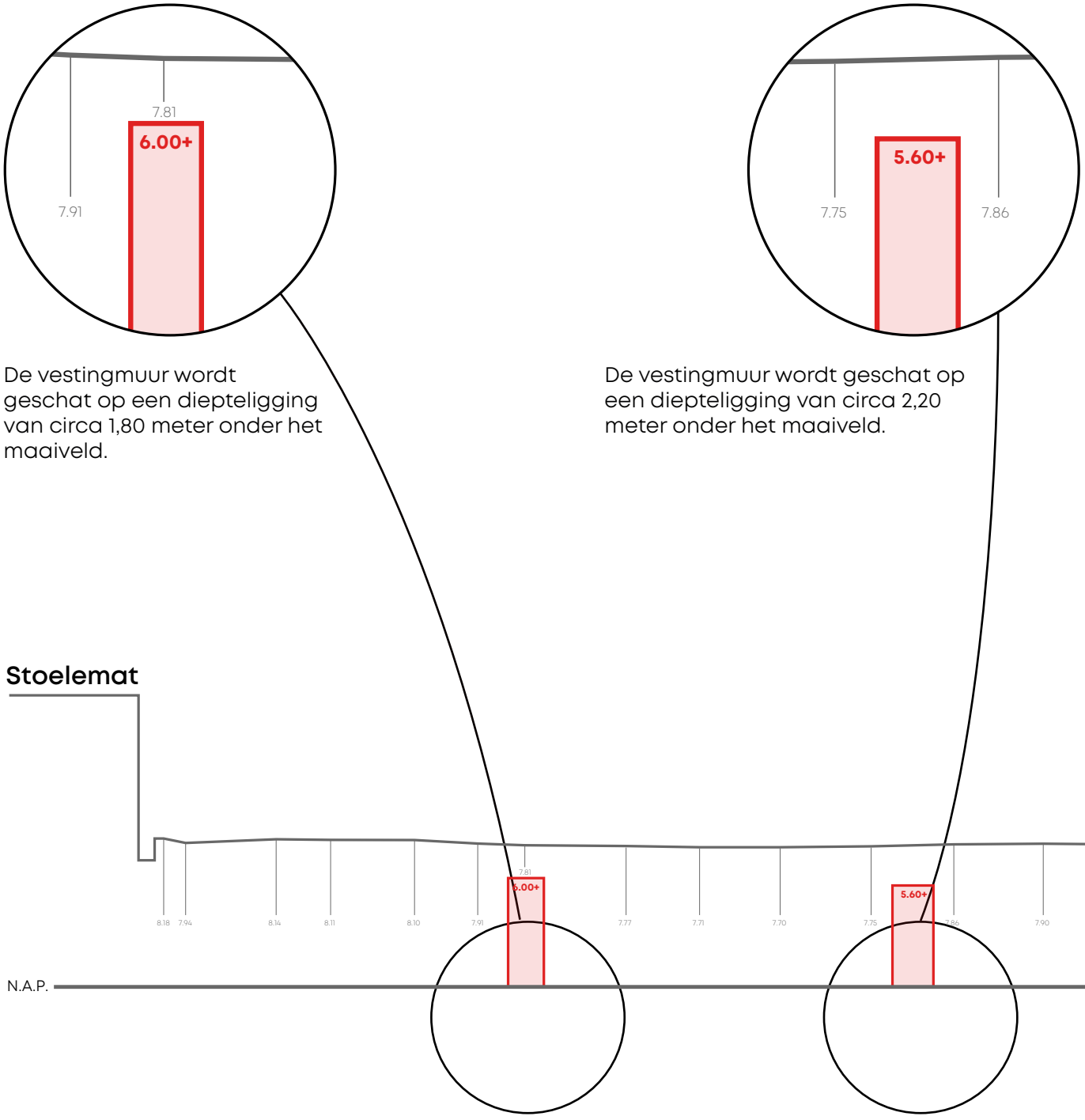
Vestingmuren en poorten 14e -15e eeuw

Vestingmuren en poorten 17e eeuw

Vestingwerken en onderaardse gangen 18e eeuw

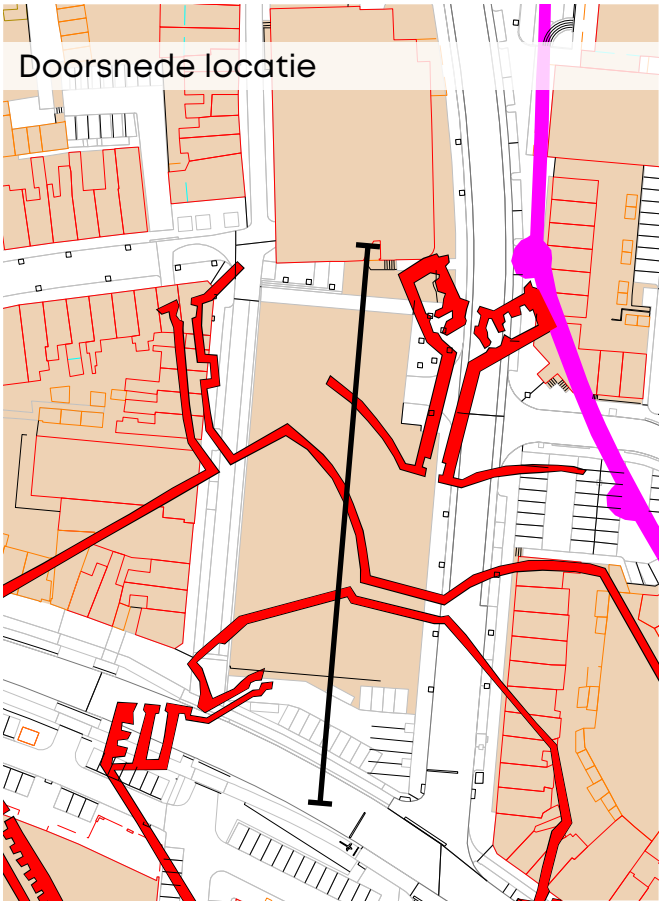
--------- Plangebied

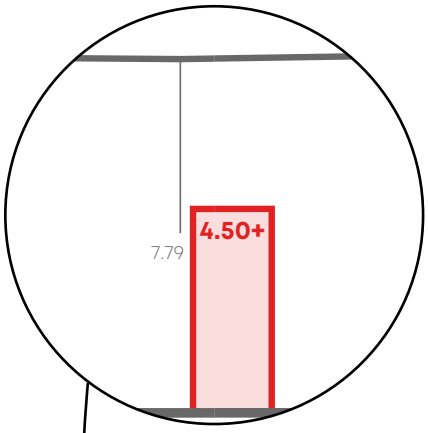
# Gemeten diepteligging van de vestingwerken




De vestingmuur wordt geschat op een diepteligging van circa 1,80 meter onder het maaiveld.

De vestingmuur wordt geschat op een diepteligging van circa 2,20 meter onder het maaiveld.



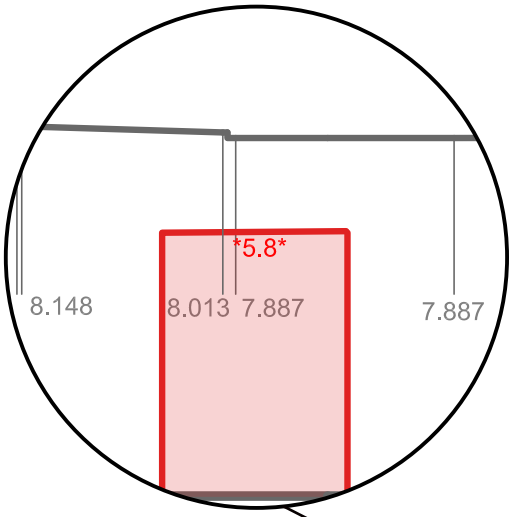




De vestingmuur wordt geschat op een diepteligging van circa 3,20 meter onder het maaiveld.

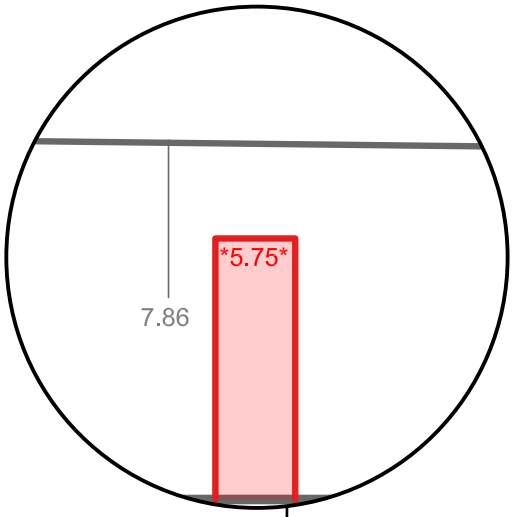
Van Konijnenburgweg



# Gemeten diepteligging van de vestingwerken



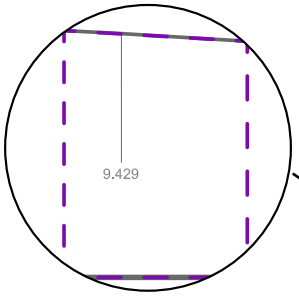

De vestingmuur wordt geschat op een diepteligging van circa 2 meter onder het maaiveld.



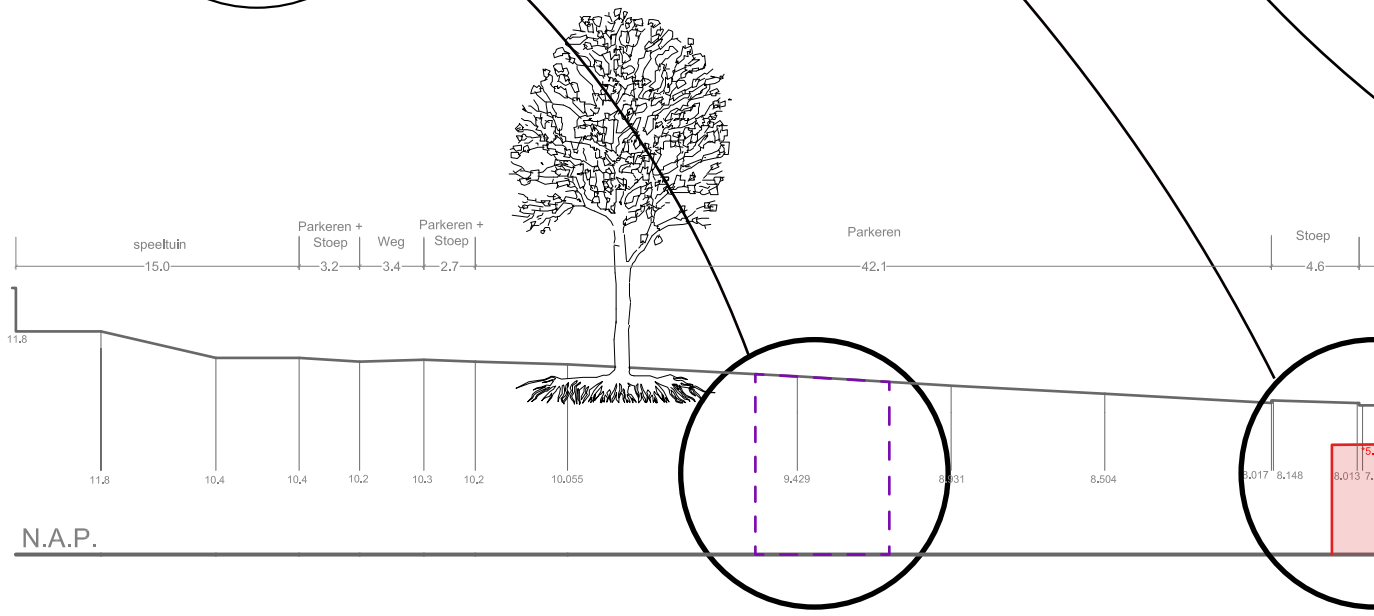

De vestingmuur wordt geschat op een diepteligging van circa 2,10 meter onder het maaiveld.



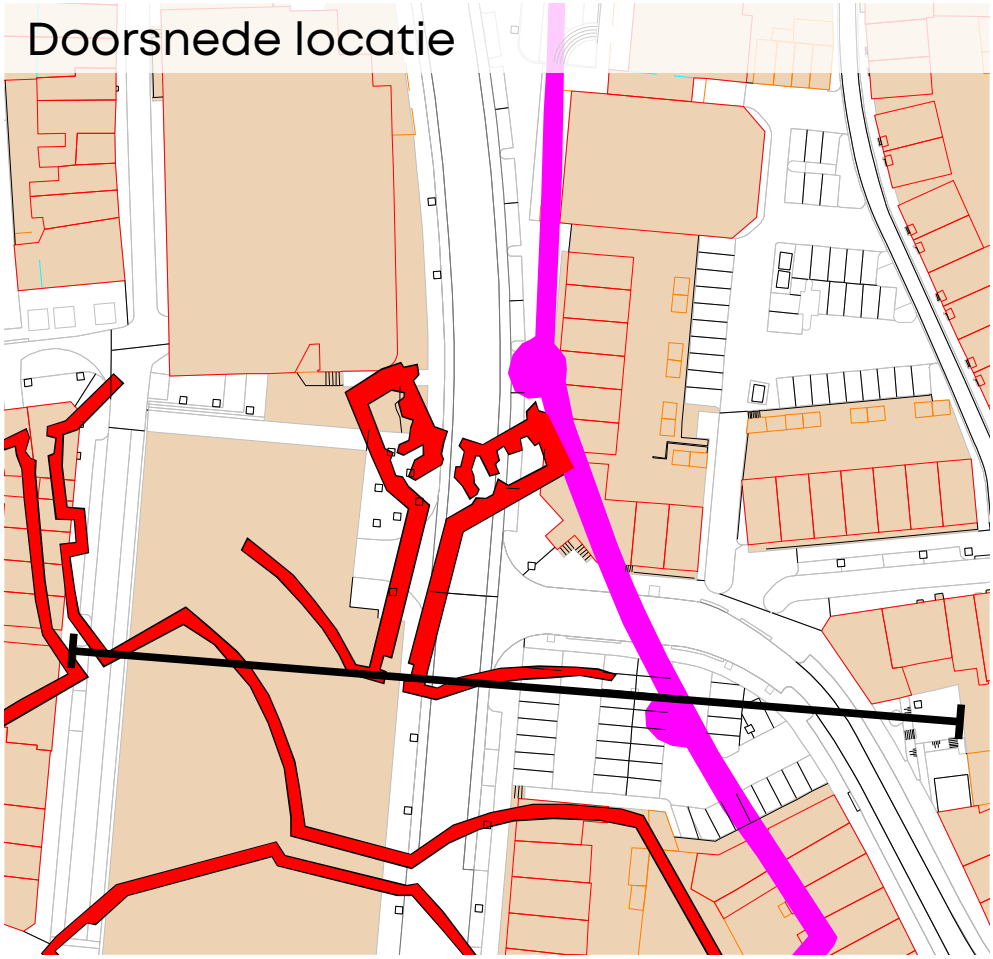
De vesting
geschat op
diepteligg
meter ond

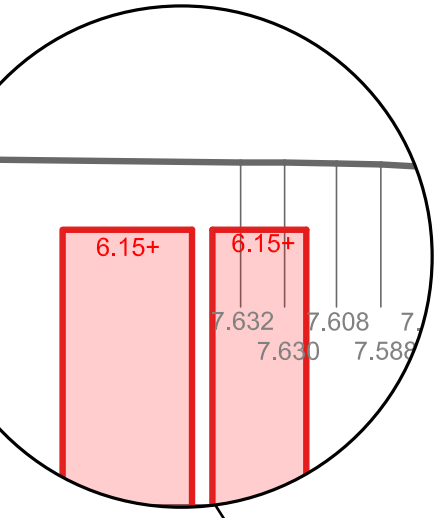



Schatting ligging oude stadswal

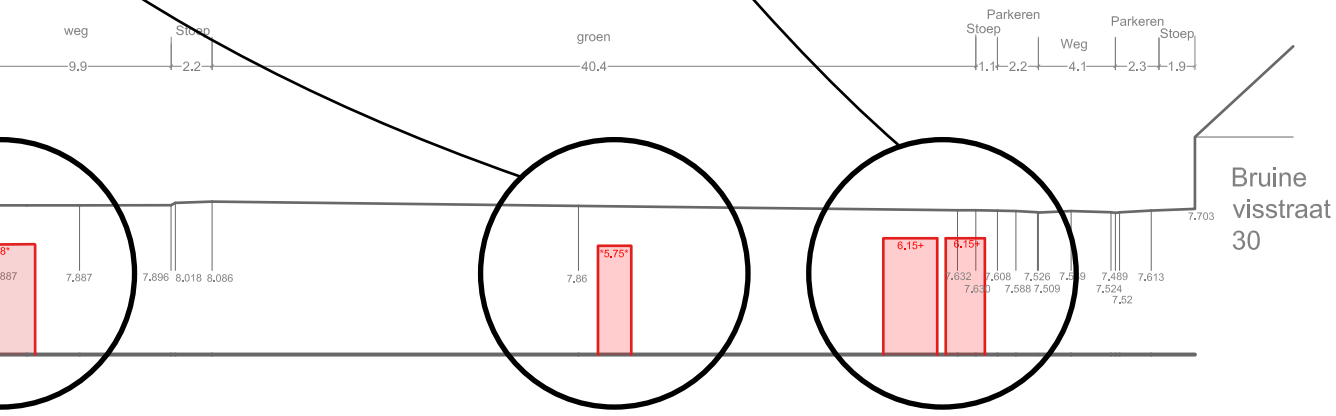


# Doorsnede locatie

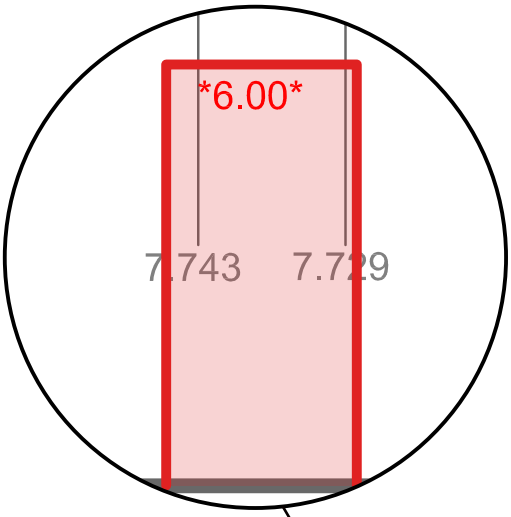




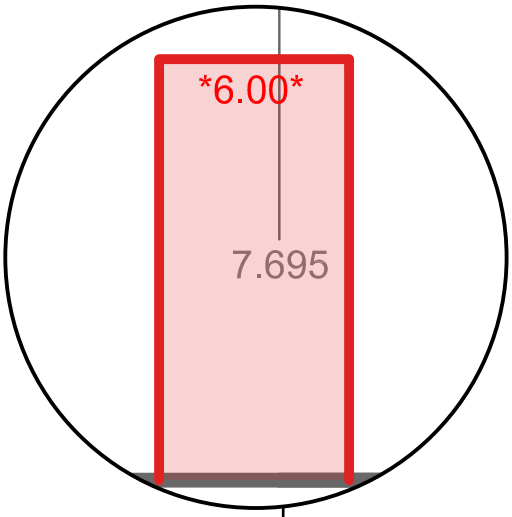

muur wordt
o een
ng van circa 1,50
er het maaiveld.



# Gemeten diepteligging van de vestingwerken



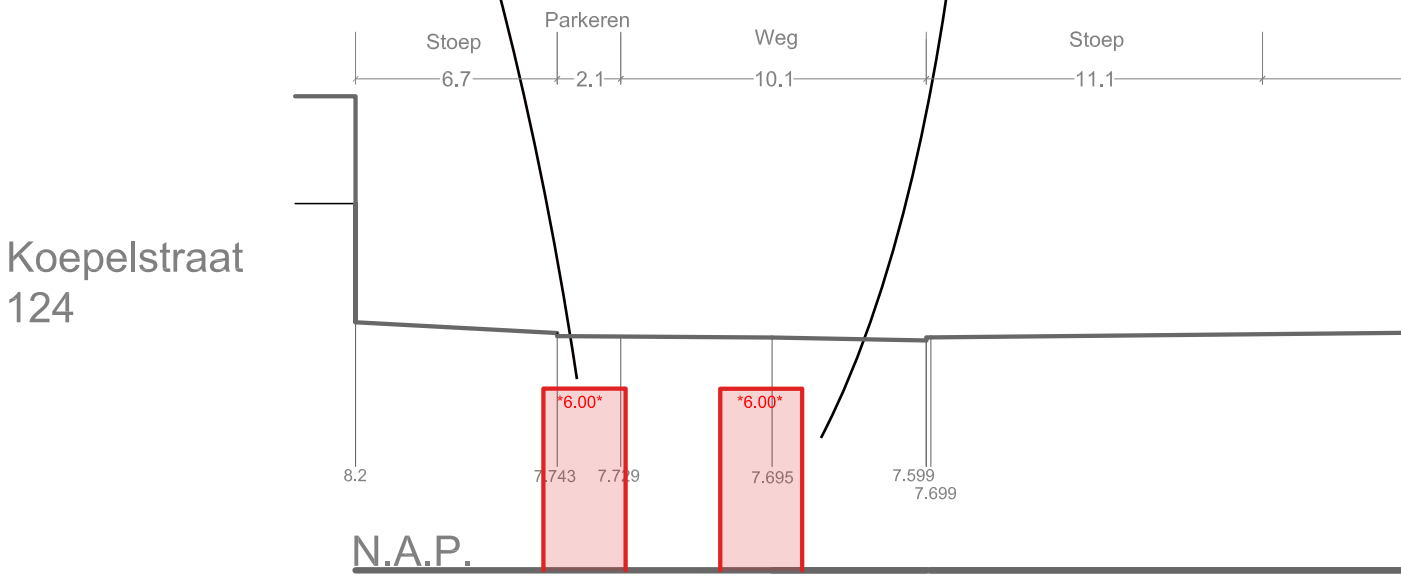

De vestingmuur wordt geschat op een diepteligging van circa 1,70 meter onder het maaiveld.



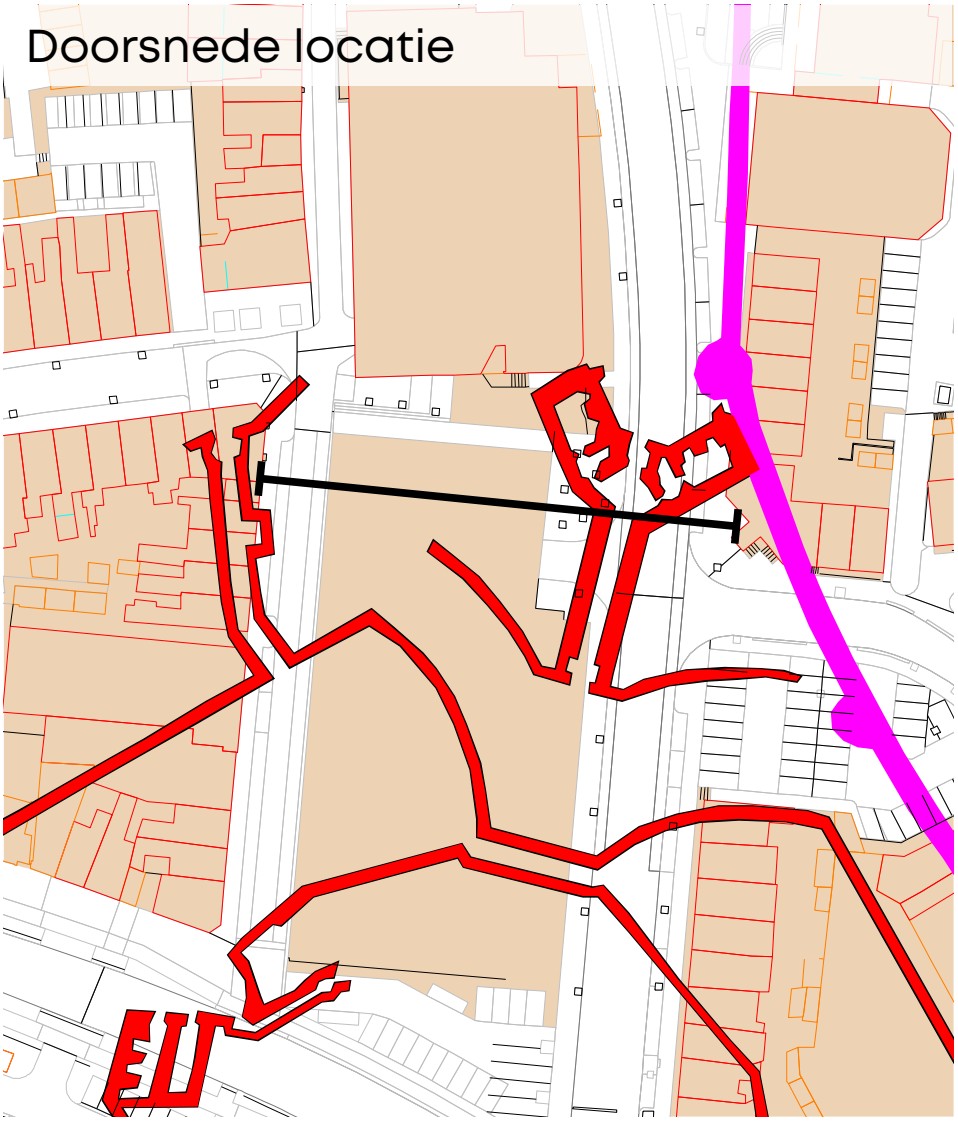

De vestingmuur wordt geschat op een diepteligging van circa 1,70 meter onder het maaiveld.

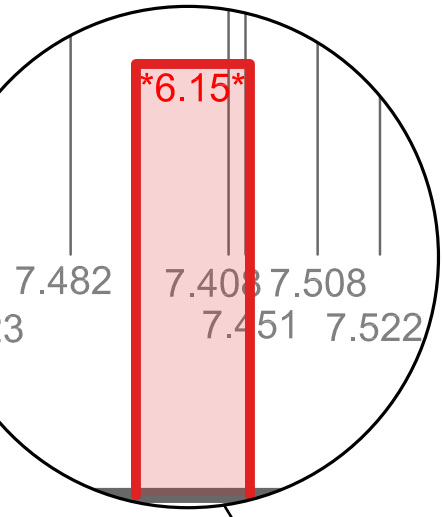



De vesting
geschat o
diepteligg
meter ond

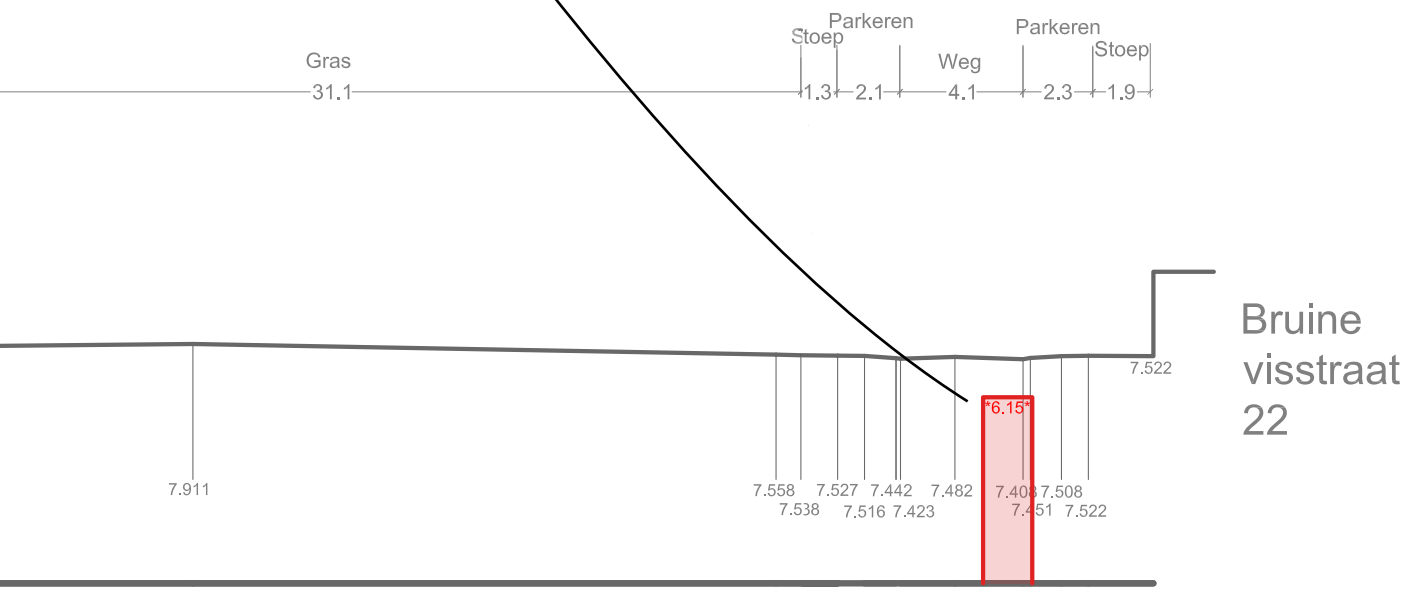


## Doorsnede locatie

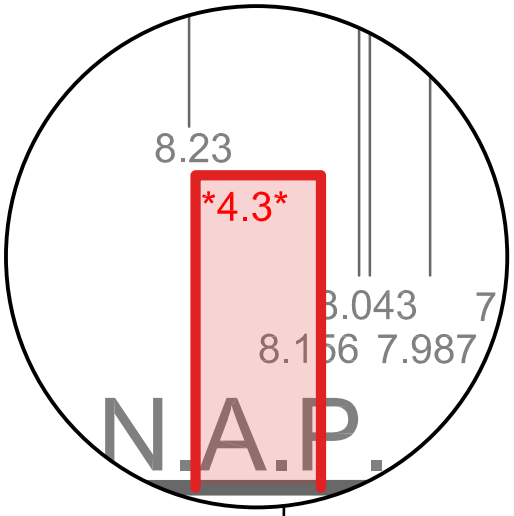





gmuur wordt
p een
ing van circa 1,30
ler het maaiveld.

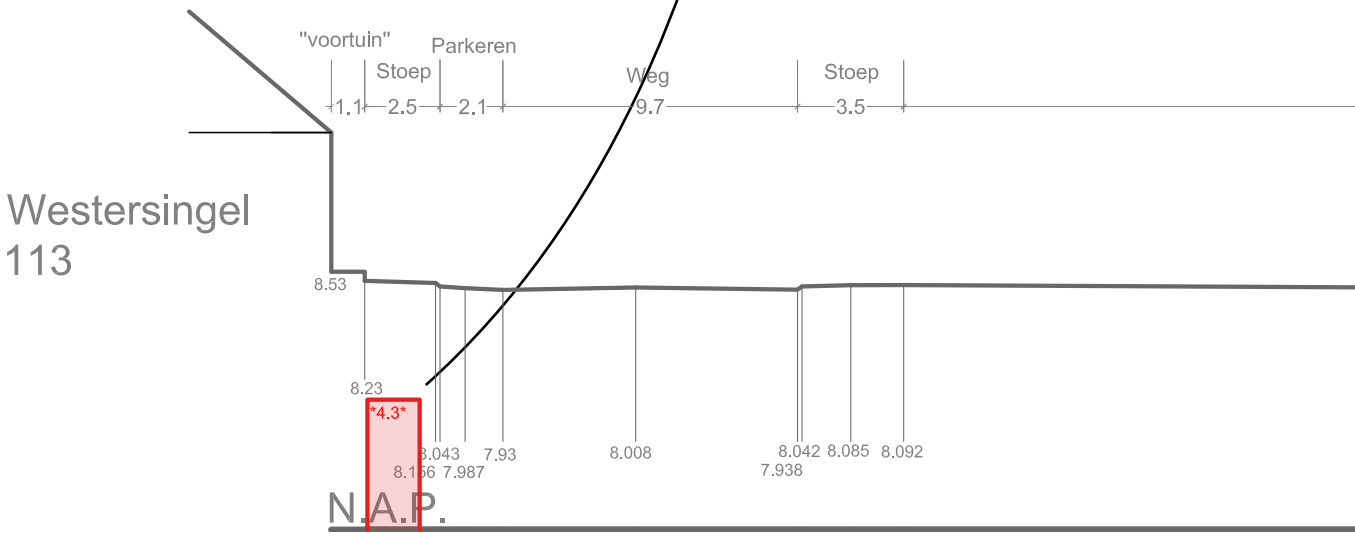


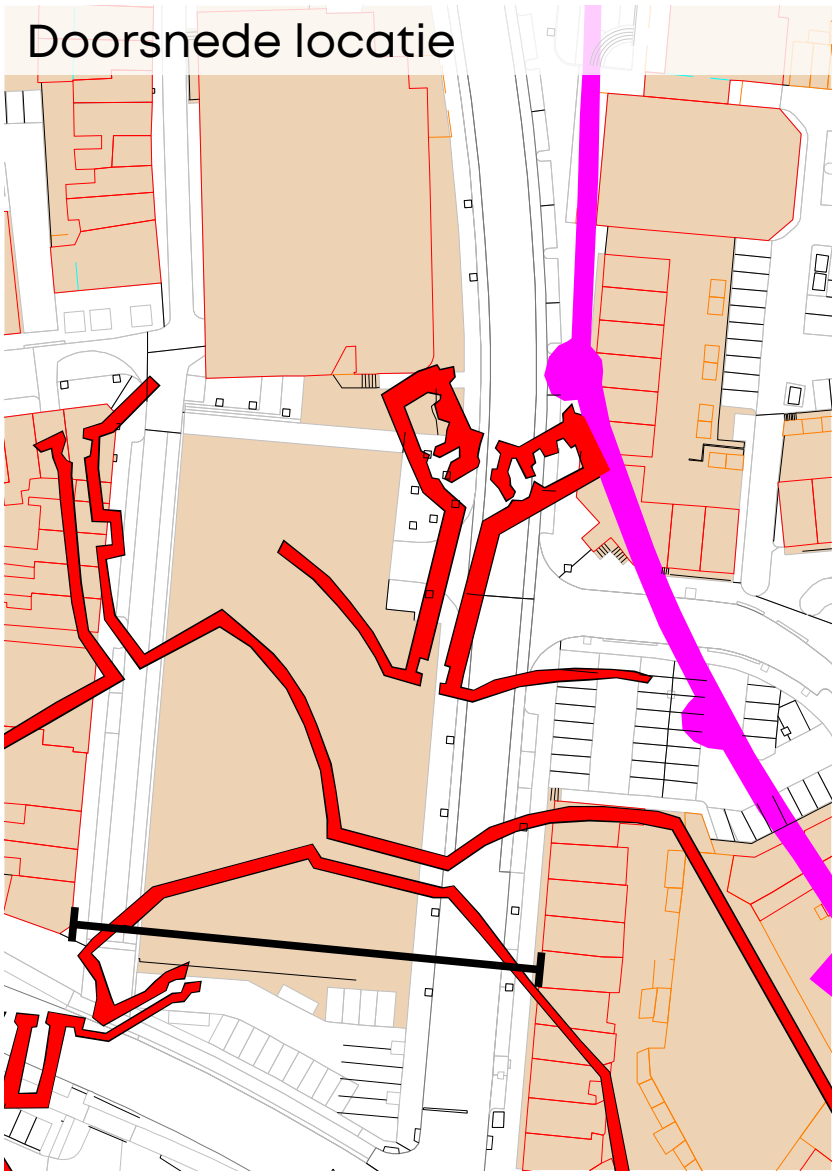
# Gemeten diepteligging van de vestingwerken

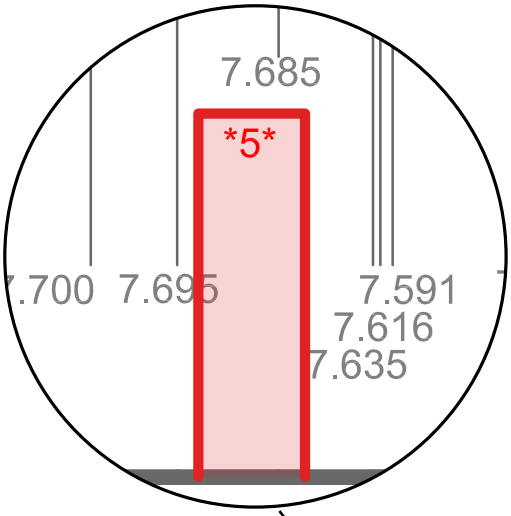



De vestingmuur wordt geschat op een diepteligging van circa 3,90 meter onder het maaiveld.

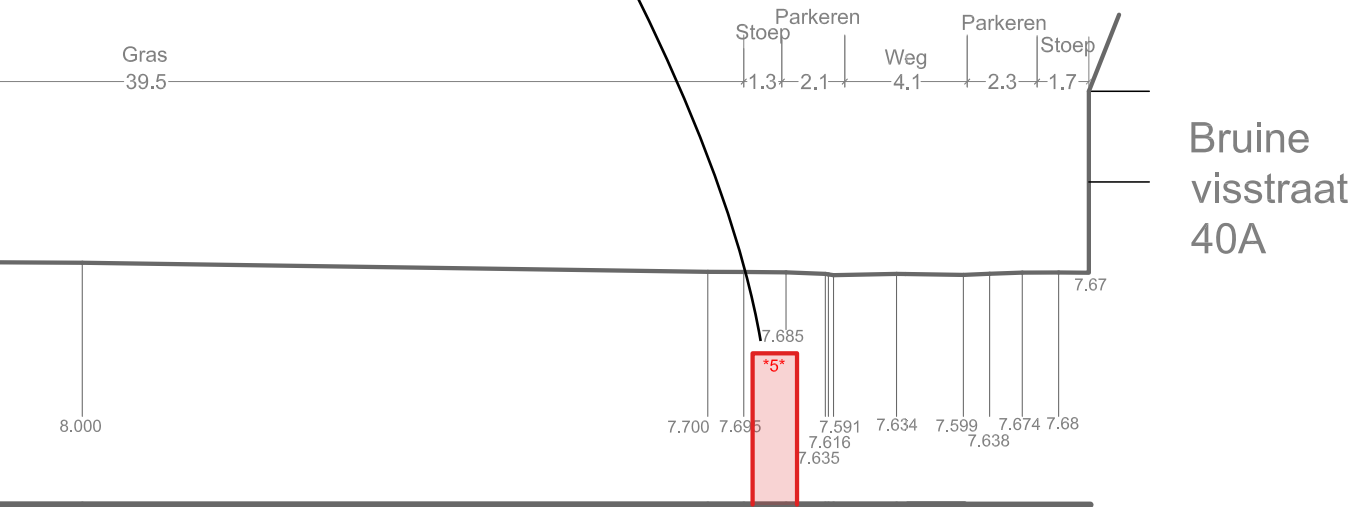
De ve
gesc
diept
mete



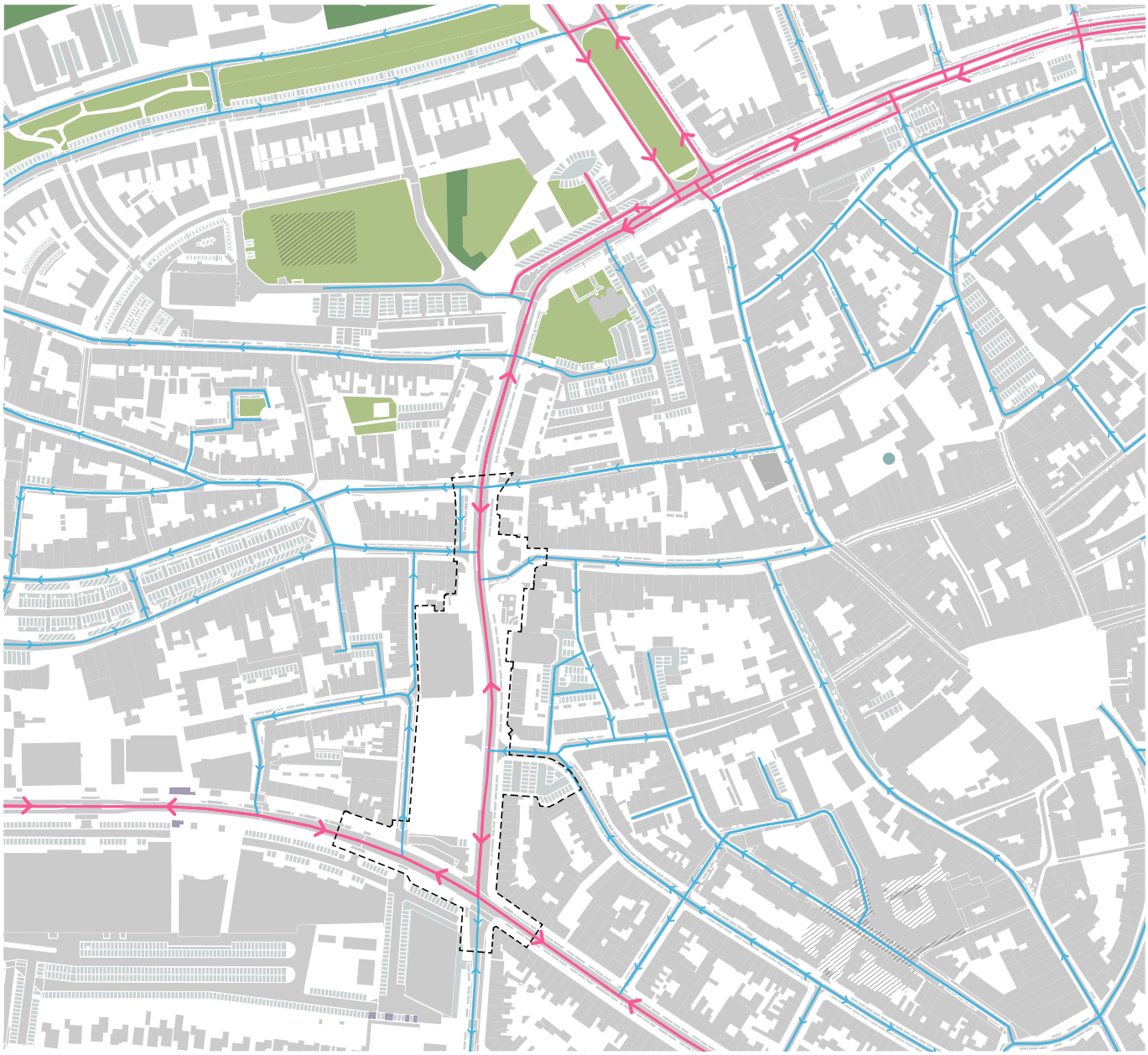



estingmuur wordt
hat op een
teligging van circa 2,60
r onder het maaiveld.



# Mobiliteit - rijrichting



De Westersingel vormt de ontsluitingsweg voor de straten aan weerszijden die met uitzondering van de aansluiting op de Koepelstraat 1-richtingsverkeer kennen. Verder takken aan de Oostzijde de Moeregrebstraat en de Lievevrouwestraat aan op de Westersingel. De Lievevrouwestraat vormt een belangrijke route (ook voor expeditieverkeer) vanuit de binnenstad.

Aan de westzijde kan men de Moeregrebstraat inrijden richting de Haven en via de Rijkebuurtstraat vanaf de Haven terug richting de Westersingel.

Tweerichtingsverkeer *50km/u*

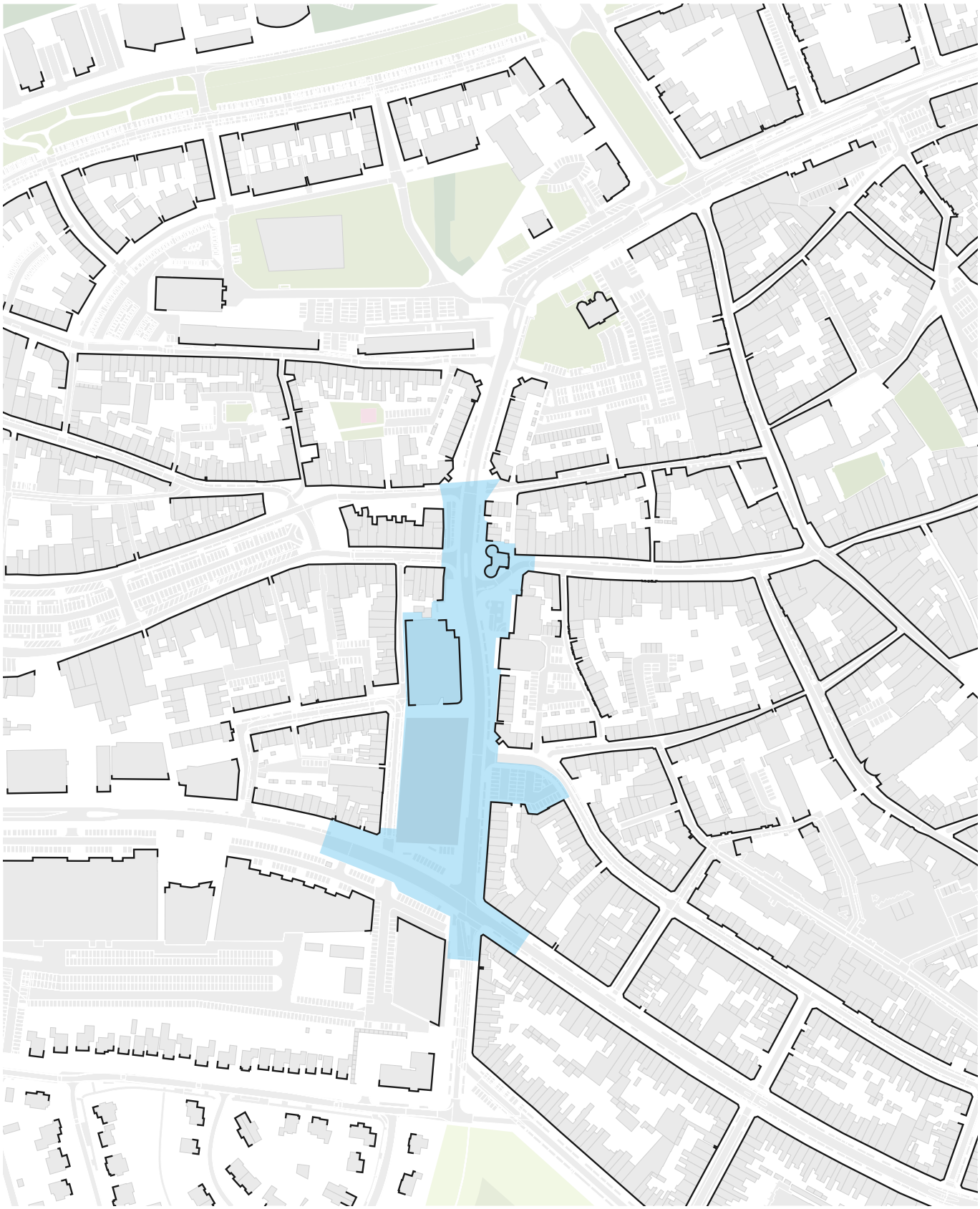
Eenrichtingsverkeer *50km/u*

Tweerichtingsverkeer *30km/u*

Eenrichtingsverkeer *30km/u*

Plangebied

# Morfologie



Plangebied

# Kwaliteit van de bomen *

## Zuidelijk deel plangebied

1.



**Kruispunt:**
2 grote eiken

2.



**Kruispunt:**
4 linden




3.



**Koepelplaats:**
grote robinia

4.



**Stoelemat-brandweer:** es-doorns slecht

5.



**Stoelemat-brandweer:** es-doorns matig

## *Inventarisatie op zicht

- Beeldbepalend en/of goede kwaliteit: altijd behouden
- Goede kwaliteit: behouden indien inpasbaar
- Slechte kwaliteit of niet passend: altijd rooien

## Noordelijk deel plangebied

1.



**Fabriekstraat:** rode kers

2.



**t.o. Stoelemat** 5 carpinussen




3.



**Lievevrouwestraat:**
5 bolacacia's

4.



**Stoelemat:**
2 robinia's

5.



**Moeregrebstraat west:**
sfeerbepalende linden

6.



**Moeregrebstraat oost:**
karakteristieke haagbeuk

Beeldbepalend en/of goede kwaliteit: altijd behouden

Goede kwaliteit: behouden indien inpasbaar

Slechte kwaliteit of niet passend: altijd rooien

## VRAGEN? BEL OF MAIL ONS


| | |
|---|---|
| Phone : | 010 217 5353 |
| Email : | mail@urbis.nl |
| Website : | http://www.urbis.nl |


## JE BENT WELKOM


Heineken Gebouw
Crooswijksesingel 50-i
3034 CJ Rotterdam


urbis