OOSTFLANK - VOORLOPIG ONTWERP 1E FASE - GASTHUISPOORT, VLASZAK EN KLOOSTERPLEIN

Gemeente Breda

juli 2023

Gemeente Breda

Inhoudsopgave

1. Inleiding 1
Oostwestflank 1
Oostflank 7

2. Doelstellingen 9
2.1 Identiteit van de stad Breda versterken 10
2.2 Uitbreiden verblijfsgebied 11
2.3 Oriëntatie op de stad verbeteren 12
2.4 Binnenstad toekomstbestendiger maken 13

3. Ontwerpuitgangspunten 15
3.1 Identiteit van de stad Breda verbeteren 16
3.2 Uitbreiden verblijfsgebied 17
3.3 Oriëntatie op stad verbeteren 19
3.4 Toekomstbestendige binnenstad 20

4. Plantoelichting 22
4.1.1 Cultuurhistorische verankering 23
Referentie naar het middeleeuwse verdedigingswerk 23
4.1.2 Stadsmuur weer beleefbaar maken 25
4.1.3 Kunstopgave Gasthuispoort als accent 27
4.1.4 Torens verbijzonderen de route 29
4.2.1 Materialisatie versterkt historie en straalt kwaliteit uit 31
4.2.2 Buiten de muur tevens hoogwaardig ingericht 35
4.2.3 Gestructureerd verkeerssysteem 41
4.3 Samenhang in straatmeulibair 51
4.4.1 Vergroenen van de stadsrand 57
4.4.2 Plaatselijk infiltreren 59
4.4.3 Gezonde verplaatsing 61

5. Vervolgproces 63

6. Bijlagen 64

1. Inleiding

Oostwestflank

De stad Breda streeft er naar om in 2030 de eerste ‘Stad in een park’ van Europa te zijn. Het doel hiervan is om een groene metropool te worden die aangesloten is op de buitengebieden. Hiervoor is het van belang om de verschillende groene gebieden die de stad kent te verbinden. Middels deze groene ambitie worden problemen als hittestress en wateroverlast opgelost en worden potentiële kansen als het versterken van de biodiversiteit en het verbeteren van recreatieve routes.

Een van de opgaves die gekoppeld is aan ‘Breda stad in een park’, bevindt zich rond het historische stadshart. Sinds 2000 zijn er plannen om deze zone aan te pakken onder de noemer ‘Oost-westflank’. Hierbij wordt een groene krans rond het centrum gemaakt. Er is een verhaal wat beide zijden met elkaar verbindt. Dat is het verhaal van de historische stadsmuur welke in de middeleeuwen diende als verdedigingswerk van Breda. Deze omwalling is later geslecht doordat het de uitbreiding van de stad beperkte en de verdedingswerken verder van het centrum geplaatst werden in de vorm van vestingwerken. In de visie Oost-westflank staat vermeld dat herkenbaar gemaakt moet worden wat binnen de middeleeuwse stadsmuur lag en wat het buitengebied was.

De oost- en westzijde van de stad kennen landschappelijk gezien wel verschillen. Zo wordt de westzijde gekenmerkt als een rivierenlandschap met kleigronden. Dit komt door de invloed van de rivieren de Mark en de Aa of Weerijs. Dit zorgt voor een invulling met een brede bevaarbare watergang en beplanting die te kenmerkend zijn voor rivierbeddingen. Dit wordt vertaald in het project ‘De Nieuwe Mark’ waarbij de Mark doorgetrokken wordt van de haven tot waar de singel en Markendaalseweg kruisen. De oostzijde kent een geomorfologische basis die bestaat uit zand. Dit resulteert in anders soortige beplanting en een andere invulling van het maaiveld. In de visie Oost-westflank staat vermeld dat het verschil tussen de blauwe westzijde en de groene oostzijde duidelijk herkenbaar moet zijn.

Verder worden er in de visie van 2000 uitspraken gedaan over de verblijfskwaliteit. Zo dient de kwaliteit van de inrichting aan te sluiten op dat van de binnenstad, wordt de plint direct grenzend aan de binnenstad ruim en aangenaam opgezet en worden nieuwe bijzondere plekken toegevoegd die ook in materialisatie een bijzondere aandacht krijgen.

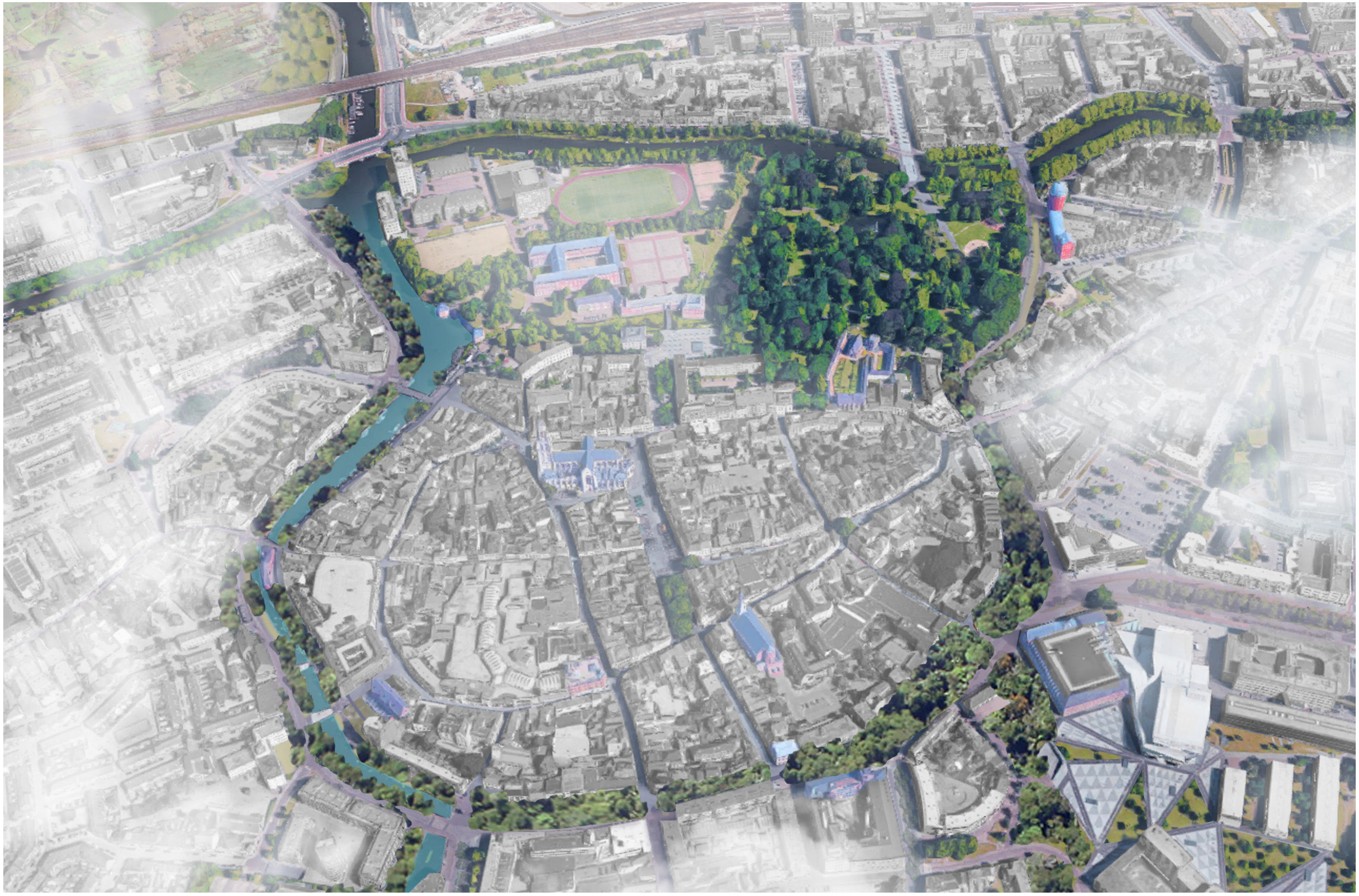
Met de voltooiing van de Oost-Westflank ontstaat een park in de vorm van een hoefijzer rond de binnenstad. Dit park rijgt verschillende groenstructuren aan elkaar. Zo loopt de Mark door het gebied waarmee het aan het buitengebied gekoppeld wordt, raakt het met de uiteinden de singels waardoor het zich verbindt met het beoogde singelpark en creëert het een directe verbinden tussen de parken van de binnenstad als het Valkenbergpark, Chassépark en het toekomstige park bij de Seelig kazerne. Deze verwevende groenstructuur draagt sterk bij aan de ambitie om een stad in een park te worden.

Oostwestflank: groenblauw park rond binnenstad

Oostwestflank opgedeeld in verschillende projecten

< Westflank: Voor realisatie Nieuwe Mark - watergang zonder recreatieve waarde en stenige kades

< Oostflank: Voor realisatie - ruimte waarbinnen gemotoriseerd verkeer dominant is en weinig ruimte voor verblijf bestaat



< Westflank: Na realisatie Nieuwe Mark - bevaarbare rivier met verblijfswaarde voor mens en dier

< Oostflank: Na realisatie - parkruimte rond stad waarin de stadsmuur identiteit geeft aan historisch profiel van de stad

Oostflank

De Oostflank bevindt zich aan de oostzijde van het historische centrum van Breda. Het is een plek met historische waarde door dat de middeleeuwse stadsmuur door het gebied heeft gelopen en het is een dynamische plek doordat er verschillende verkeersstromen van en naar de binnenstad gaan. Dit alles maakt de Oostflank tot een potentieel waardevolle plek voor de stad Breda.

Locatie
Het gebied wat de Oostflank wordt genoemd strekt zich van het Valkenbergpark tot aan het Kloosterplein om vervolgens een weg naar het westen te vinden. Hier eindigt het plangebied bij het oude Postkantoor. Omwille van het budget en planning is ervoor gekozen om het plangebied in twee fases op te knippen waarover later meer verteld zal worden. De locatie kent veel externe invloeden door de uitlopers vanuit het historische centrum, de aangrenzende parken, diverse functies en drukke verkeersstromen. In het gebied zijn bestaande bomen aanwezig welke van waarde zijn en het gebied kent enkele architectonische pareltjes welke een prominentere plek kunnen krijgen.

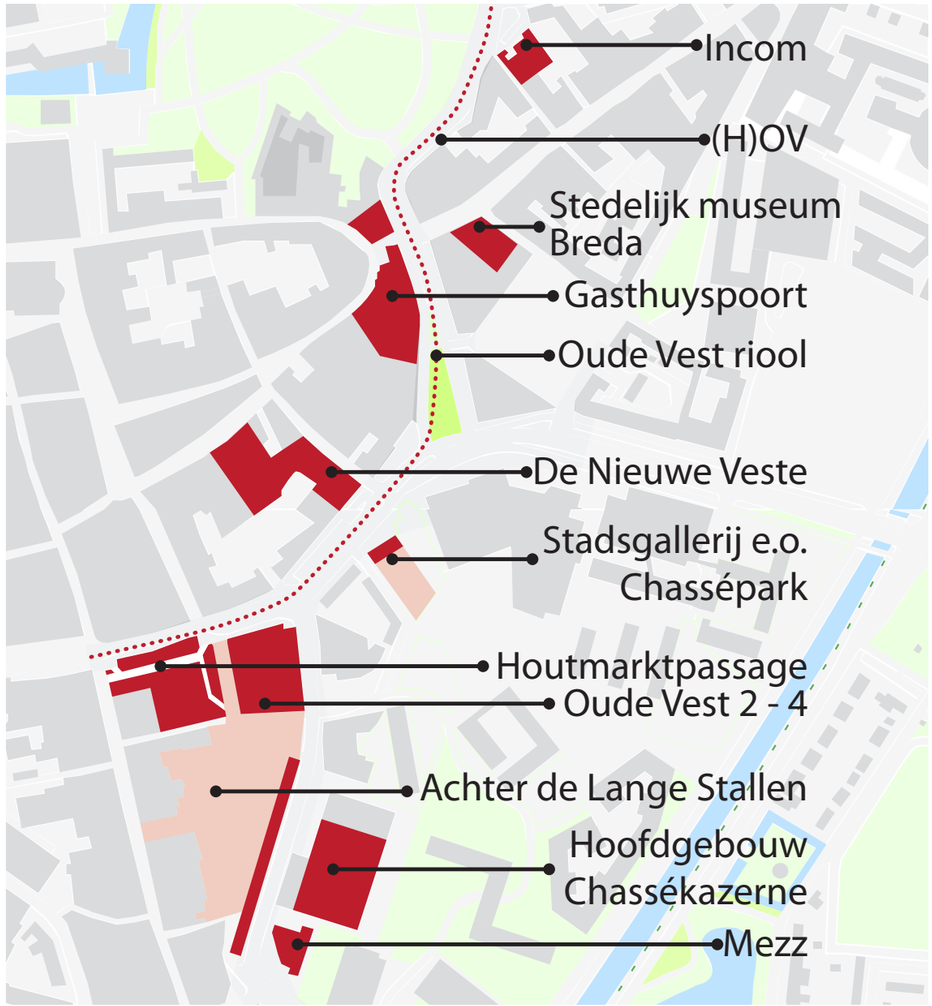
Opgave
De Oostflank is momenteel een plek waarin het gemotoriseerde verkeer de boventoon voert. Deze situatie is ontstaan door de toenemende mate van gebruik van dit vervoersmiddel. Inmiddels zijn we er als maatschappij achter gekomen dat aan deze focus ook veel nadelen kleven zoals het beperken van een levendige groene leefomgeving en alle klimatologische gevolgen van het gebruik van verbrandingsmotoren.

Vandaar de stad Breda inzet op de vergroening van de Oostflank waarbij een lineair park ontstaat. Dit park moet zorgen voor een sterke verbetering van het verblijfsklimaat waarbij een betere oriëntatie ontstaat tussen de voorzieningen en de binnenstad. Hierbij moet de inrichting uiting geven aan het historische profiel van de stad en ruimte geven aan een innovatieve invulling en gebruik. De omwalling van de middeleeuwse stadsmuur biedt hierbij de voornaamste inspiratiebron. In deze ruimte worden noodzakelijke functies op passende wijze geïntegreerd zodat een samenhangend geheel ontstaat. Het profiel van het lineaire park wordt gekenmerkt wordt door een rijbaan waar een 30km/uur regime gehanteerd wordt, een vrijliggend fietspad en een ruimte langs het stadscentrum om te flaneren. Deze verkeersstromen worden onderling gescheiden door de groene parkstructuur. Deze structuur smeedt het plan tot één ruimtelijk geheel.

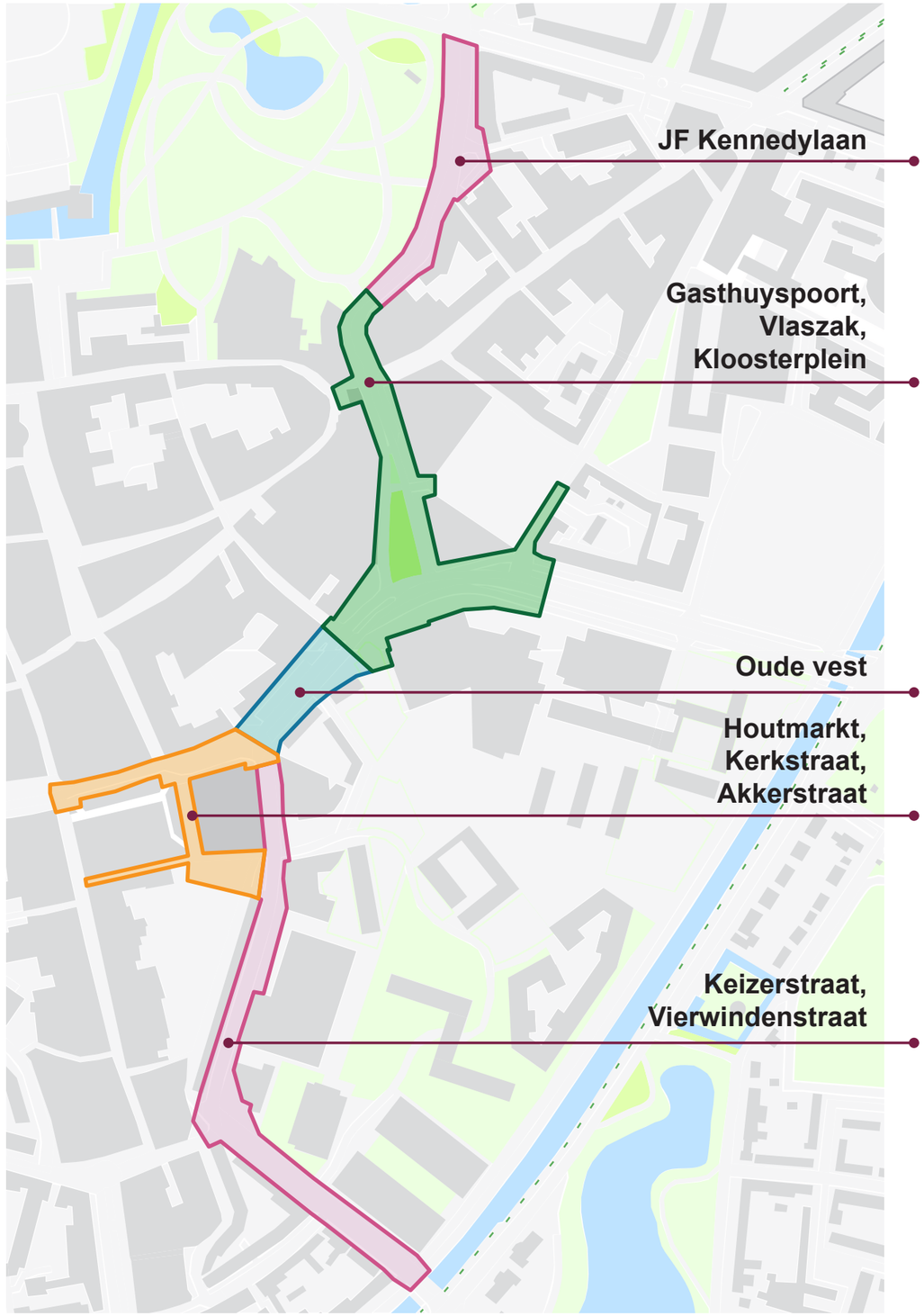
Locatie Oostflank

Opdeling Oostflank in verschillende fases
De Oostflank is in verschillende fases opgedeeld. Het totale plangebied van de Oostflank strekt zich van de oversteek van de JF Kennedylaan tot en met de Vierwindenstraat. De eerste fase zal een kleiner oppervlak beslaan. Zo is de plangrens voor deze fase vanaf de zuidoostelijke ingang van het Valkenberg-park tot en met een deel van de Claudiusprinsenlaan en de Kloosterlaan. Richting het westen zal een deel van de Oude Vest meegenomen worden. Hier eindigt de plangrens ter hoogte van de Molenstraat. Ook worden delen van en rondom de parkeerplaats Vlaszak meegenomen omdat de ingang van deze parkeervoorziening wordt verlegd naar de Kloosterlaan.

De ontwikkelingen rond de Oostflank zijn van invloed op de fasering van het project en de planning hier-van.



Initiatieven en opgaven langs Oostflank



Opdeling Oostflank in verschillende fases

2. Doelstellingen

De visie OostWestflank laat zien dat het vormen van een ‘ringpark’ rond het historische centrum van Breda veel kwaliteit kan toevoegen. Middels de formulering en uitvoering van verschillende doelen wordt er getracht om een eenheid te scheppen tussen de verschillende delen.

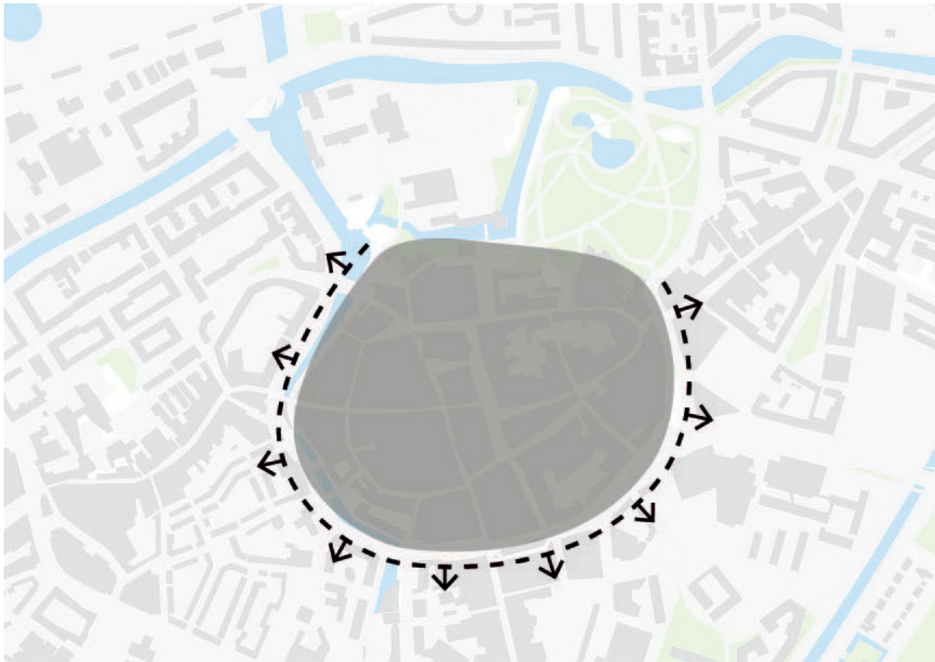
Hierbij zijn de doelen herleidt uit het vastgestelde ambitiedocument ‘Naar de aard van de middeleeuwse muur’ (januari 2018).

2.1 Identiteit van de stad Breda versterken

De identiteit van de stad Breda kan sterker vormgegeven worden. Zo bestaat de stad al eeuwenlang en zijn er restanten van de middeleeuwse muur aanwezig in zowel de Oost- als de Westflank. Deze elementen kunnen bijdragen aan het verhaal van de stad. Waarbij de middeleeuwse muur de scheidslijn is tussen binnen het middeleeuwse centrum en buiten het middeleeuwse centrum.

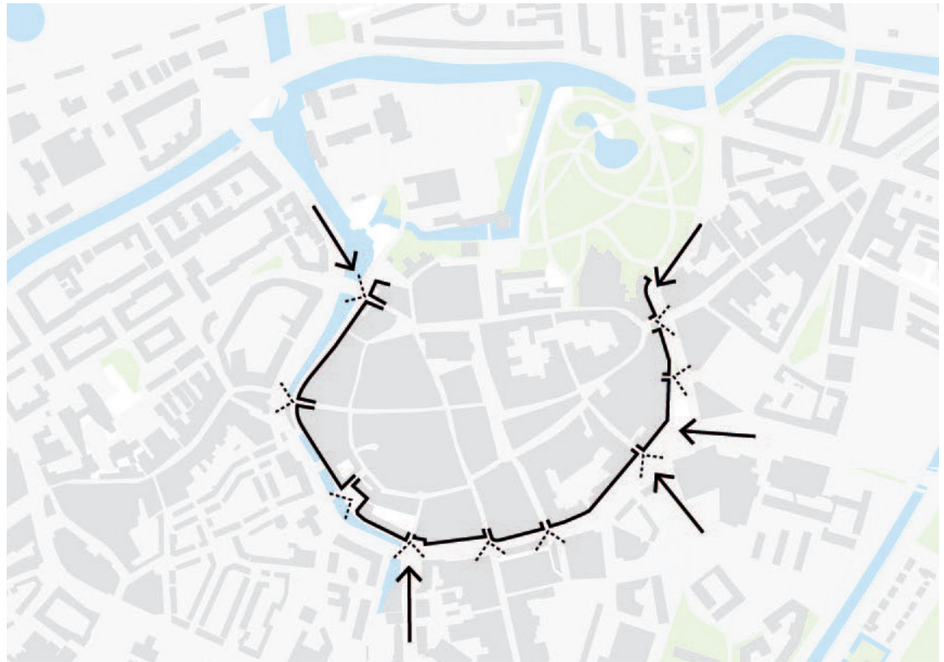
2.2 Uitbreiden verblijfsgebied

De binnenstad van Breda kent een gastvrij karakter. Daarentegen zijn de randen rond de binnenstad niet uitnodigeng voor verblijf. Het is van belang om het verblijfsgebied uit te breiden zodat de entree van de stad prettiger wordt. Deze uitbreiding van het verblijfsgebied waarin langzaamverkeersbewegingen centraal staan zal het gemotoriseerd verkeer naar de buitenzijde drukken waarmee ruimte ontstaat voor groen.



2.3 Oriëntatie op de stad verbeteren

De entreewerking van de stad werkt niet optimaal. Oversteken zijn niet helder geplaatst en straten het centrum hebben een smal profiel. Daarbij is niets van attentiewaarde bij deze punten aanwezig om de entree richting de binnenstad te duiden. De binnenstad kent veel doorstromend verkeer waar het gewenst is om dit verkeer eerder af te wikkelen op de parkeervoorzieningen. Een van de doelen is om deze oriëntatie te verbeteren middels fysieke ingrepen.



2.4 Binnenstad toekomstbestendiger maken

De binnenstad van Breda kent verbeterpunten op gebied van duurzaamheid. Zo is de ruimte sterk versteend, vrij verkeerskundig ingericht en de ruimte nodigt niet uit om je te voet of met de fiets te verplaatsen.

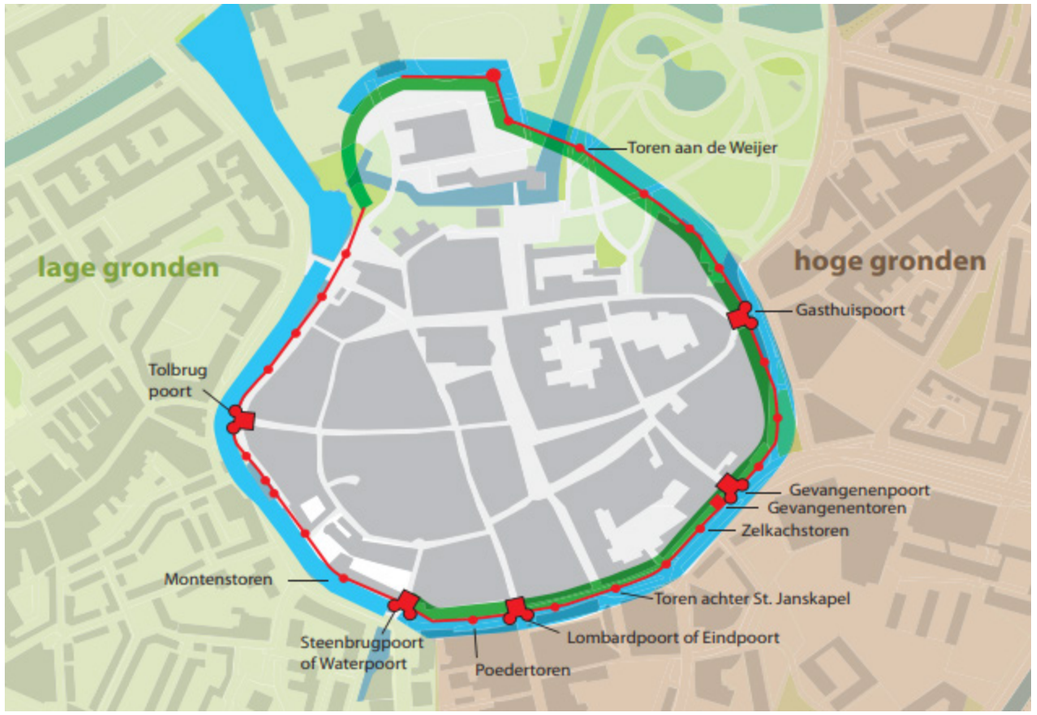
3. Ontwerpuitgangspunten

De ontwerpuitgangspunten dienen als principes die een directe vertaling voorzien van de eerder benoemde doelstellingen. Voor ieder van de doelstellingen worden de verschillende principes in het volgende hoofdstuk geduid en geïllustreerd. Hierbij is het projectgebied van Oostflank fase 1 gehanteerd.

3.1 Identiteit van de stad Breda verbeteren

Historische stadsmuur als als identiteitsdrager

De identiteit van Breda kan ontleend worden uit het verhaal van de middeleeuwse stad. Zo kende de stad rond deze periode een stadsmuur met aardewal. Deze verhinderde de vijand om de stad ongestoord te kunnen betreden. In deze muur waren er meerder torens om de muur te verdedigen en lagen er vijf poorten in de muur. Middels deze poorten kon de stad betreden worden. De historische invalsroute waren langs de Tolbrugpoort (tussen Tolbrugstraat en Haagdijk), de Eindpoort (tussen Eindstraat en Ginnekenstraat) en de Gasthuispoort (tussen de Catharinastraat en Boschstraat). De verschillende onderdelen – stadsmuur, torens en poorten – worden op verschillende wijze gevisualiseerd in de toekomstige situatie.



Landschappelijke identiteit

Het landschap rond de historische binnenstad wordt gekenmerkt door twee landschapstypen. Aan de westzijde van de stad ligt een beekdallandschap welke gekenmerkt wordt door een laag gelegen natte situatie waarin de vegetatiestructuur vrij open is. Dit wordt vertaald in de plannen van de Nieuwe Mark. De oostzijde wordt landschappelijk gekenmerkt door hoger gelegen zandgronden waarin een dichtere bosschage de vegetatie domineert.

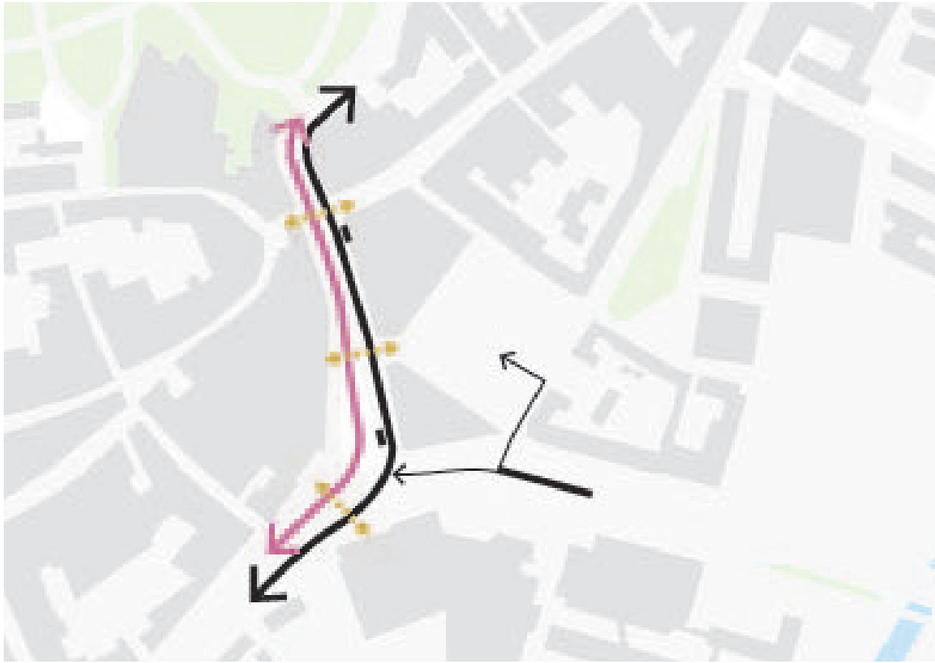
3.2 Uitbreiden verblijfsgebied

Parkrand toevoegen aan binnenstad

Langs de binnenstad wordt een brede verblijfsruimte gemaakt. Hierbij wordt het verkeer naar buiten geplaatst. Hiermee ontstaat er ruimte voor een groene inrichting. Op deze wijze ontstaat een aaneengesloten groenstructuur. Deze structuur verbindt het Valkenbergpark met het Chassépark. Daarbij wordt een aangename ruimte gemaakt welke een koele route voorziet langs de stad. Dit is een brede flaneerstrook. In de parkruimte worden behoudenswaardige bomen ingepast. Hieraan worden bomen toegevoegd welke aansluiten bij de omstandigheden.

Reductie van het verkeer

De uitbreiding van het verblijfsgebied heeft tot gevolg dat het gemotoriseerd verder van de binnenstad af gesitueerd wordt. Daarnaast worden er verschillende wijzigingen in de verkeerssituatie uitgevoerd om de reductie van gemotoriseerd verkeer te voorzien. Deze reductie is met name bedoeld voor het doorstromende verkeer. Enkele van de ingrepen zijn het invoeren van een 30 km per uur regime, het toepassen van een smalle rijbaan, het halteren van bussen op de weg, beperking van de aanwas van verkeer langs de Academiesingel, eerder aftakken van het parkeerverkeer richting de Beyerd, het toepassen van een vrijliggend fietspad en het toevoegen van plateaus waarover een voorrangsroute voor voetgangers gemaakt wordt.



Stadsentrees verbeteren

De stadsentrees hebben een belangrijke waarde binnen de ruimtelijke structuur van de stad. Deze ruimtes vormen de overgang van de rand naar de binnenstad. Vandaar dat deze ruimtes zich lenen om herkenbaar ingericht te worden en voorzien worden van verblijfsgelegenheid.

Verschillende verblijfstypen toevoegen

Momenteel is het verblijf binnen het projectgebied vrij eenzijdig. Hierbij is het gros terrassen welke met name bij de Gasthuyspoort en langs de Vlaszak terug te vinden zijn. Dit zijn allemaal zitplaatsen waarbij men een consumptie moet nuttigen. Om het verblijf te stimuleren worden er verschillende vormen van verblijf toegevoegd. Men kan in de toekomst aan het groen zitten, langs de flaneerstrook en op het plein. Daarbij wordt de hoeveelheid terrassen gereguleerd.

3.3 Oriëntatie op stad verbeteren

Zichtlijnen

Langs de Oostflank zijn er enkele vergezichten op de stad. Deze liggen in het verlengde van de JF Kennedylaan en Claudius Prinsenlaan. Daarnaast ligt er een vanuit het Chassépark. De zichten dienen herkenbaar te zijn zodat de gebruiker van de stad herkent dat men de binnenstad nadert.

Verlichting

De verlichting kan in de nachtelijke uren bijdragen aan de uitnodigende werking rond het centrum van Breda. Hierbij kan de lichtsterkte, - intensiteit, en -kleur bijdragen aan de sfeer van een entreegebied. De route naar het centrum wordt hiermee benadrukt.

3.4 Toekomstbestendige binnenstad

Vergroening

Binnen het gehele plan wordt groen toegevoegd. Deze vergroening zorgt ervoor dat de biodiversiteit vergroot, de omgeving koeler wordt en de leefkwaliteit verbeterd.

Afwatering

De toevoeging van groen maakt het mogelijk om hemelwater beter af te vangen binnen het gebied. Zo kan verharding afwateren op groen waar dit kan infiltreren in de bodem. Dit gaat direct de verdroging tegen.

Beweging

Het mobiliteitssysteem binnen de Oostflank kan bijdragen aan de gezondheid van bewoners. Het stimuleren van langzaam verkeersbewegingen zorgt voor vitalere inwoners.

4. Plantoelichting

De Oostflank vormt een belangrijk onderdeel van de structuur van de binnenstad. Zo komen er veel dingen samen als cultuurhistorie, mobiliteit en ruimte voor vergroening. In de toekomst worden er verschillende fysieke ingrepen gedaan om het verblijfsgebied te vergroten, de identiteit van de stad te versterken en de oriëntatie op de stad te verbeteren.

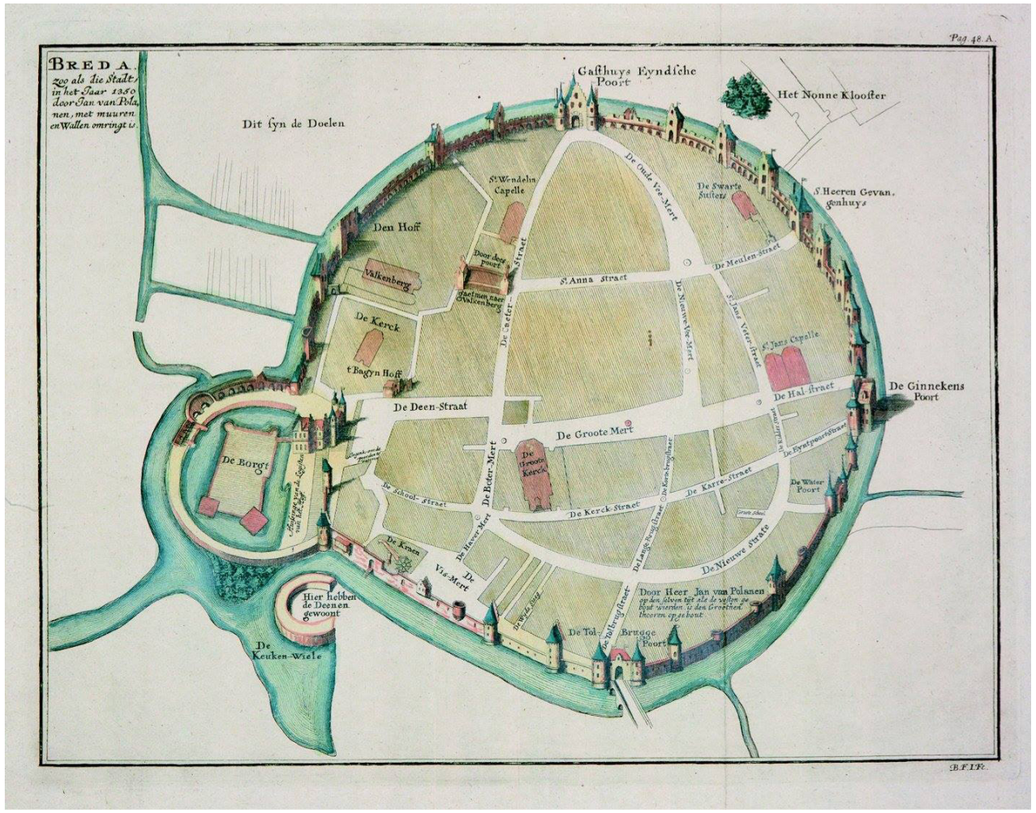
In het Voorlopig Ontwerp voor de Oostflank zijn verschillende ingrediënten samen gekomen om een totaalconcept te vormen. Deze ingrediënten komen in het volgende hoofdstuk stapsgewijs aan bod.

4.1.1 Cultuurhistorische verankering

Referentie naar het middeleeuwse verdedigingswerk
In de middeleeuwen werd de stad Breda verdedigd middels een stadsmuur van enkele meters hoog. Deze stenen muur was aan de achterzijde voorzien van een aardewal. De muur met aardewal beschermde de stadsbewoners voor indringers van buitenaf. In de stadsmuur waren op verschillende locaties poorten voorzien. Deze stonden op de voornaamste routes van en naar de stad. Dit waren de Haagdijk, Ginnekenstraat en Boschstraat waarop de Tolbrugpoort, Eindpoort en Gasthuispoort geplaatst werden. Tevens zijn in de muur de Waterpoort en Gevangenenpoort geplaatst. Deze poorten fungeerde als een overgang de stad in waar tol gevraagd kon worden. Tussen de poorten waren torens geplaatst welke de muur beter verdedigbaar maakten.

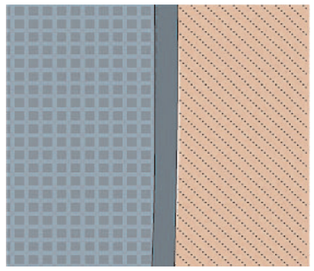
De toekomstige vertaling van de stadsmuur met poorten en torens zal in de ruimtelijke structuur wederom dienen als scheidende structuur. Ditmaal niet om bezoekers te weren, maar juist om ze aan te trekken. De toekomstige muur gaat namelijk het verhaal van de middeleeuwse stadsmuur weer beleefbaar maken. Dit wordt gedaan door de oorspronkelijke locatie van de stadsmuur zichtbaar te maken in de bestrating. De poorten krijgen middels een kunstopgave een fysieke verschijningsvorm waarmee de attentiewaarde van deze plekken toeneemt. Op plaatsen waar torens hebben gestaan wordt middels een verbeelding of gedicht iets over de middeleeuwse stad verteld. Op deze wijze neemt de muur je mee op reis naar vroegere tijden. Waarmee de identiteit van Breda beter tot uiting komt. In het ontwerp van de Nieuwe Mark is de eerste vertaling van deze historische structuur reeds opgenomen.

Materialen aan de binnenzijde van de stadsmuur zullen afwijken van de materialen buiten de stadsmuur. Dit contrast zal er voor zorgen dat de overgang van binnen naar buiten de historische stad duidelijk gemarkeerd wordt. Verschillen zitten hem in verhardings- en beplantingstype. Binnen de stadsmuur wordt ingespeeld op de gecultiveerde wereld. Er buiten mag het wat ruiger zijn zoals de situatie in de middeleeuwen.

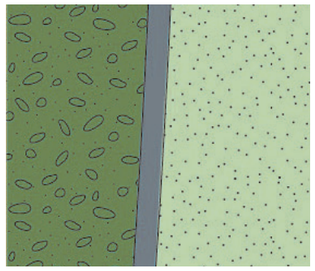


Breda in het jaar 1350 naar verbeelding van Jan van Polanen

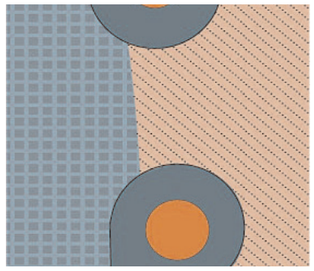
Opgraving van stadsmuur



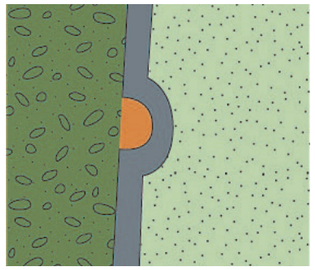
Duiding historische laag in verharding
De stadsmuur duidt de historische scheiding tussen de veilige binnenwereld en de ruigere wereld buiten de stad. De stadsmuur wordt gevisualiseerd met een strook verharding. De muur en de binnenwereld worden uitgevoerd in natuursteen. De wereld buiten de stad bestaat uit gebakken straatsteen.



Duiding historische laag in groen
De stadsmuur snijdt naast door verharding ook door groenvakken. Ook hier wordt een scheiding aangebracht tussen beide werelden. De binnenwereld krijgt een rustige beplanting als gazon of klavermengsel. Buiten de stadsmuur wordt gekozen voor een natuurlijkere uitstraling middels bloemrijk grasland.



Stadspoorten als focuspunten
De stadspoorten waren de vroegere ingangen van de stad Breda.
Op plaatsen waar oude stadspoorten hebben gestaan wordt ruimte geboden voor een kunstopgave. Deze worden als losse opgaven uitgeschreven.



Torens als verhaallaag langs muur
Naast de poorten waren er ook torens te vinden langs de omwalling van de stad. Deze torens kunnen een uiterlijke vorm krijgen zodat de onderlinge afstand inzichtelijk gemaakt wordt en de structuur van het verdedigingswerk inzichtelijk wordt.

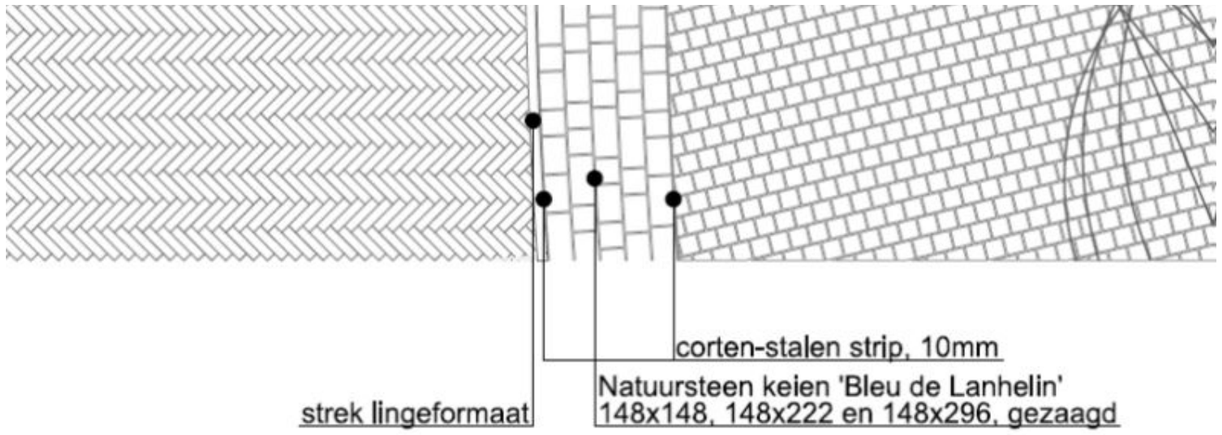
Stadsmuur als scheidende laag door het landschap

4.1.2 Stadsmuur weer beleefbaar maken

Zichtbaar waar mogelijk

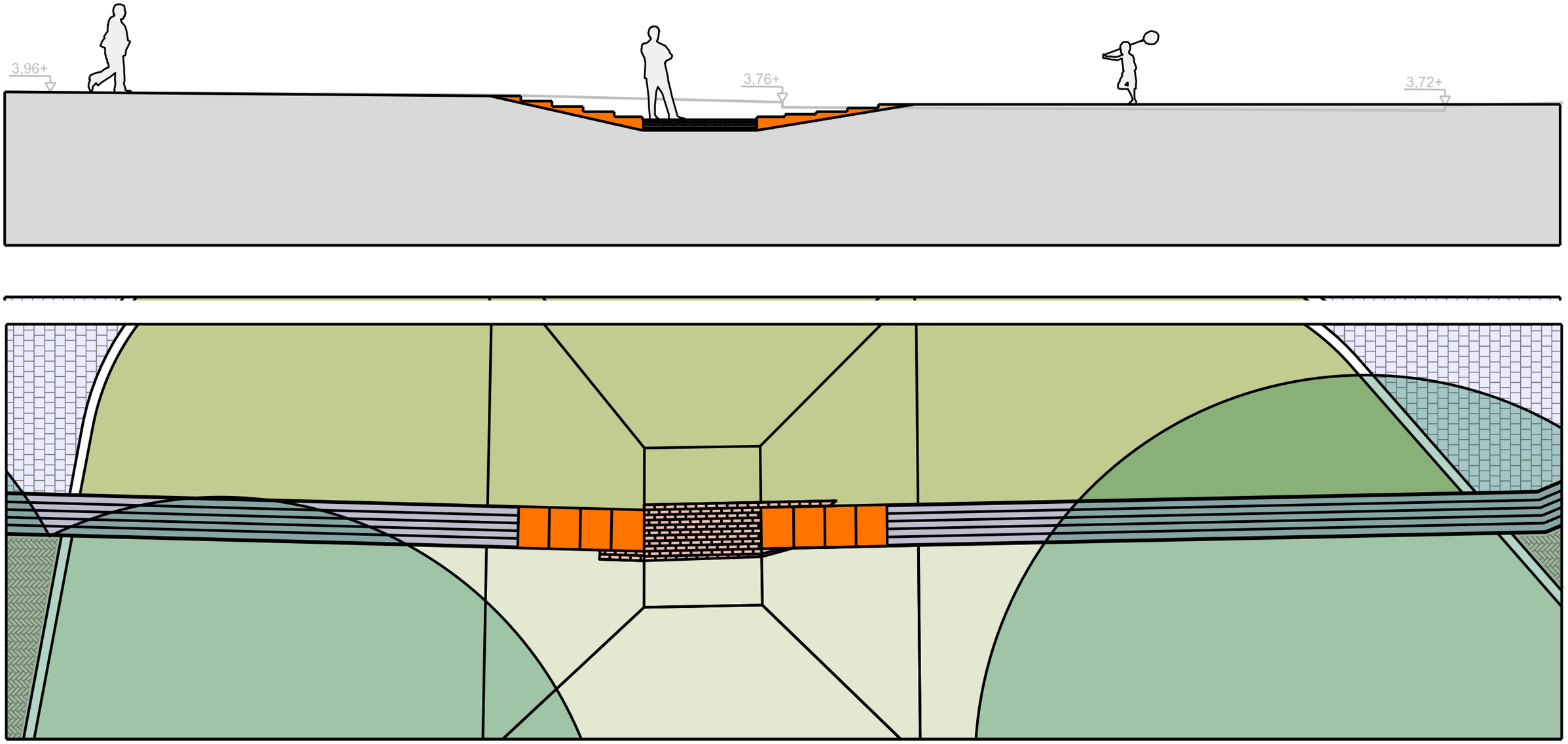
De middeleeuwse stadsmuur zal voor het grootste deel als een historische referentie terug gebracht worden middels een strook keien van bijna één meter. Deze strook wordt begeleid door twee stroken van cortenstaal. Op één locatie kan de oorspronkelijke stadsmuur terug in het zicht gebracht worden. Deze is voor het voormalige weeshuis in het verleden ingemeten. Op deze plek wordt een verlaagde plek gemaakt. Een trap van cortenstaal verbindt de referentie met de daadwerkelijke stadsmuur. Hierdoor wordt de historische laag daadwerkelijk tastbaar.

Terugbrengen van middeleeuwse stadsmuur



Detail van stadsmuur als in 1e fase Nieuwe Mark: Natuursteen keien - stroomverband- Bleu de Lanhelin

Stadsmuur langs stadshart met in oranje de locatie waar de werkelijke stadsmuur zichtbaar wordt gemaakt



stadsmuur in maaiveld als keien in stroomverband

trap naar werkelijke stadsmuur

werkelijke stadsmuur 20cm boven maaiveld

trap naar werkelijke stadsmuur

stadsmuur in maaiveld als keien in stroomverband

Terugbrengen van oorspronkelijke stadsmuur voor vroegere weeshuis

4.1.3 Kunstopgave Gasthuispoort als accent

Gasthuispoort
Er zijn enkele decenia geleden archeologische onderzoeken gedaan naar de verschillende stadspoorten. Enkele bevindingen uit dit onderzoek worden hieronder herhaald.

In het voorjaar van 1976 werd bij de aanleg van de bouwput voor de nieuwbouw enkele gemeentelijke diensten de resten van de zuidelijke toren van de Gasthuispoort en enkele tientallen meters van de 14e eeuwse stadsmuur aangetroffen. De toren kon uitgebreid onderzocht worden, de stadsmuur is nauwelijks gedocumenteerd. Vastgesteld werd dat de muur rond de waterlijn voor vijf lagen uit Gobertange steen bestond. Er werden resten waargenomen van twee kleine muurtorens. Aan de oostzijde van de toren werd een deel van het bakstenen bruggenhoofd aangetroffen en in de grachtvulling een drietal zware houten palen. De Gasthuispoort vormde de oostelijke toegangspoort van de stad en werd rond 1330 aangelegd. Rond 1538 werd de poort en stadsmuur gesloopt bij de ingebruikneming van de ruimere maar vooral modernere omwalling onder het bewind van Hendrik III, heer van Breda. Bij dit noodonderzoek zijn een aantal opmerkelijke zaken aan het licht gekomen. Allereerst werd er aan de stadskant van de poort een fundering aangetroffen van grote Doornikse natuursteen. Dit wees op de aanwezigheid van een oudere poort, vermoedelijk aangelegd als doorgang door een aarden wal. Deze aarden wal is als oudste verdedigingswerk rond Breda te beschouwen en moet rond 1250 aangelegd zijn. Moelands vermoedt dat de aarden wal aan de stadszijde van de jongere stadsmuur is blijven bestaan. Dat zou de reden kunnen zijn dat er geen funderingen van een weergang zijn aangetroffen, immers de weergang zou zich op de wal hebben bevonden, in hout of steen uitgevoerd. Een tweede opvallende vondst was de aanwezigheid van oudere sporen, onder de fundering van natuursteen, in de vorm van een lemen vloertje welke geen relatie had met de verdedigingswerken. Dit versterkt de hypothese dat de aansluiting van de Boschstraat en de huidige Veemarktstraat vóór de aanleg eerste omwalling wat zuidelijker heeft gelegen. In 1978 werd aan de overzijde van de straat de noordelijke poortwang aangetroffen en tot boven het maaiveld gereconstrueerd.

Rondom de oorspronkelijke locatie van de oorspronkelijke locatie van de Gasthuispoort zijn enkele jaren terug woongebouwen met in de onderste laag bedrijvigheid verrezen. In deze plint zitten met name horeca gerelateerde functies. Samen met deze levendigheid zal het toekomstige kunstwerk gaan fungeren als een levendige en herkenbare entree van de binnenstad.
De fundamenten van de oorspronkelijke poort worden op het vloeroppervlak weergegeven door de gezaagde keien als in de rest van de muur. De kern van iedere toren vraagt om een fysieke kunstopgave. Dit kunstwerk gaat hiermee opnieuw de entreepoort naar de binnenstad voorzien.
In de volgende fase zal de uitwerking van het kunstwerk plaats gaan vinden.

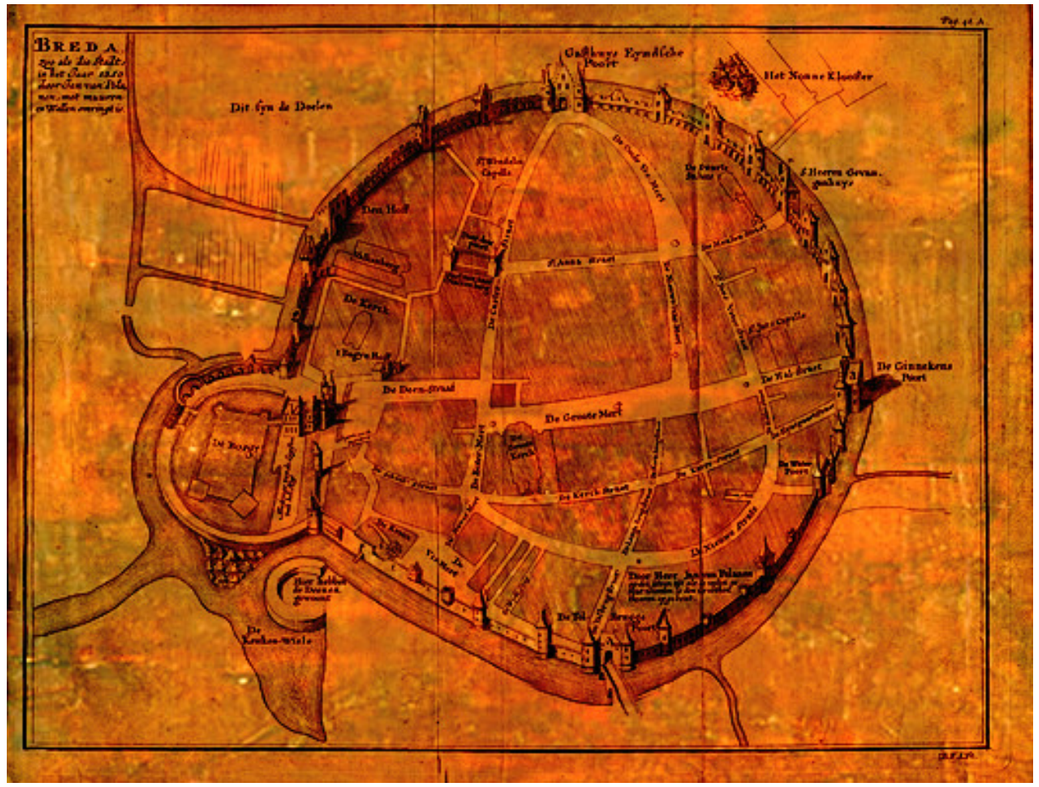
Gasthuispoort bij entree vanuit Boschstraat

4.1.4 Torens verbijzonderen de route

Vroeger voor uitzicht, straks voor inzicht

Wanneer je de route over de stadsmuur neemt kom je op enkele plaatsen een toren tegen. In deze fase zijn een tweetal torens aanwezig. Deze liggen op de exacte locatie van de middeleeuwse torens. Dit weten we omdat deze in het verleden al eens blootgelegd en ingemeten zijn. Deze locaties worden verbijzonderd middels een stalen plaat waarop een gravure wordt aangebracht. Deze gravure verteld middels een verbeelding of gedicht een onderdeel van het verhaal van de middeleeuwse stad. Op deze locatie is het goed voorstelbaar dat dit bijvoorbeeld over het klooster gaat wat recht tegenover één van de torens staat. Dit klooster stond er namelijk ook al in de middeleeuwen. Op deze manier wordt de route gekoppeld aan elementen uit de omgeving. De uitwerking van de torens wordt in de volgende fase opgepakt.

Torens aan de stadsmuur bij Kloosterplein


BREDA
Dit syn de Deelen
Het Nonne Kloester
De Groote Markt
De Ginneken Poort

GELUKKIG IN
VAN HET EIGE
EN DE SPINSEL
AN GESPREKK
HET VREUGD
BELEVEN
T NU VAN HEI
NGEN ZAL
AT EEN TOEK
IET VERLEDE
ARDEVOLLER
EDEN
DEN IN HET N
LEDAG VERM

4.2.1 Materialisatie versterkt historie en straalt kwaliteit uit

Verharding binnen stadsmuur

Zoals eerder geduid zal er een verschil bestaan tussen de ruimte binnen de stadsmuur en die er buiten. Dit wordt vertaald in de wijze van verharden. Binnen de stadsmuur wordt er gekozen voor natuursteen keien. Deze liggen ook in de rest van het stadshart. De stenen verouderen mooi en benadrukken het historische karakter van de binnenstad.

De stadsmuur zelf zal gemaakt worden van keien die in verschillende formaten gezaagd zijn en worden in een stroomverband van 5 steenbreedtes aangebracht. De stenen worden tussen twee rotenstalen strips opgesloten. Dit detail is gelijk aan dat van de 1e fase van ‘De Nieuwe Mark’.

Binnen de stadsmuur zijn twee vormen van keien te onderscheiden. De rijloper is gemaakt van granieten keien met de afmeting 80/240 x 115/125 x90/110 mm. De loopvlakken worden uitgevoerd in dezelfde keien, maar een ander formaat, namelijk 15/125 x 115/125 x 90/110 mm. Zo zijn de stenen in de rijlopers langgerekt waar de loopvlakken vierkante elementen heeft. Het minimale onderscheid draagt bij aan de samenhang, maar laat zien waar rijden gewenst is en waar niet.

Flaneerstrook ter plaatse van natuursteen keien

Natuursteen verharding

Voetpaden binnen stadsmuur:
Natuursteen keien - Bleu de Lanhelin

Rijbaan binnen stadsmuur:
Natuursteen keien - Bleu de Lanhelin

De gecultiveerde binnenstad
De ruimte aan de binnenzijde van de muur heeft altijd een gebruiksfunctie gehad. Het was een plek van dynamiek en flexibel ruimtegebruik. Om deze flexibiliteit in de toekomst in te zetten is er gekozen voor gazon aan de binnenzijde van de stadsmuur. Hier kunnen mensen picknicken of kinderen een balletje trappen. Daarmee wordt het wederom een dynamische plek.

Gecultiveerde beplantingsvakken

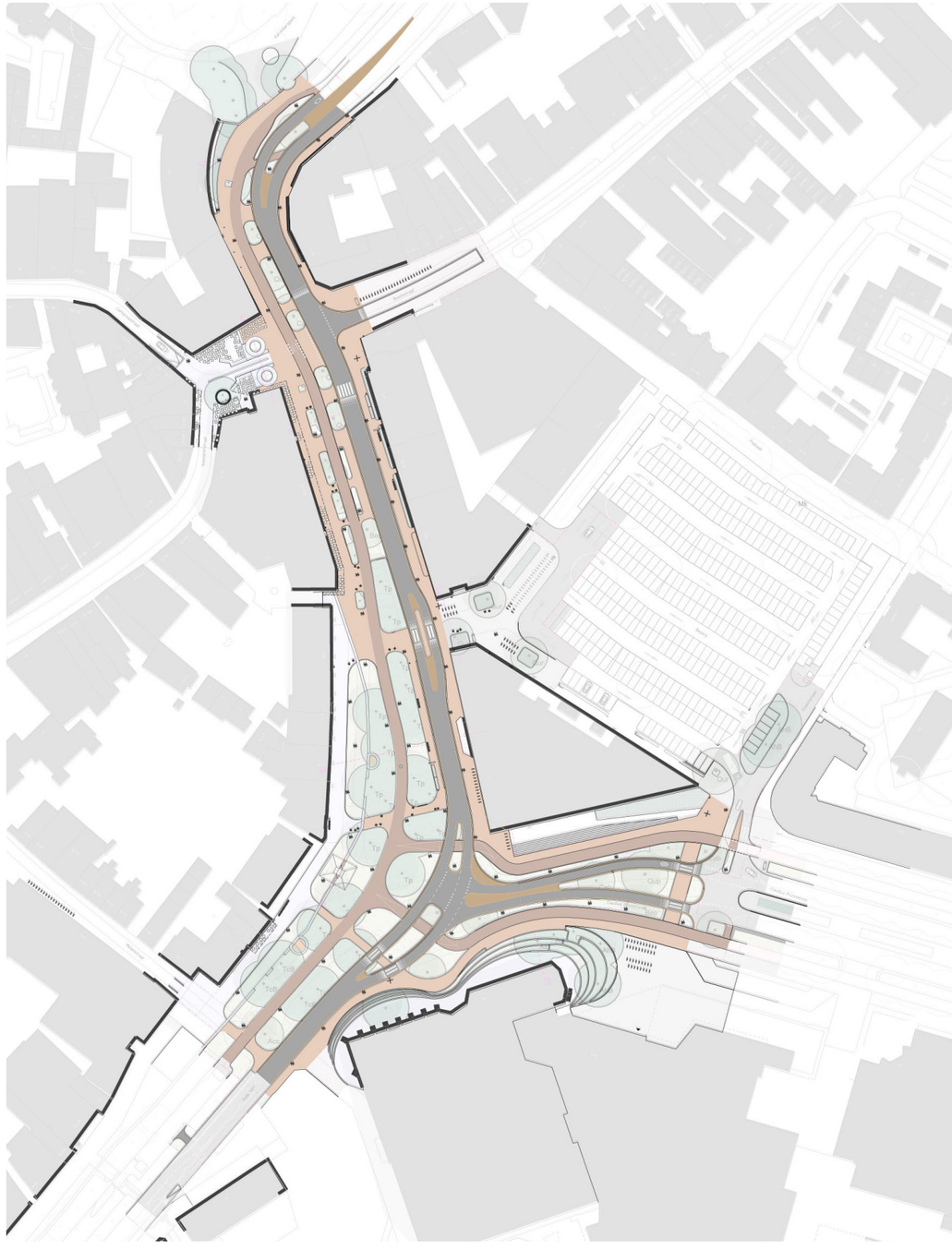
Gazon langs binnenstad

4.2.2 Buiten de muur tevens hoogwaardig ingericht

Verharding buiten stadsmuur

Buiten de stadsmuur wordt een ander verhardingsmateriaal toegepast om het onderscheid tussen binnen en buiten de stadsmuur te duiden. Het is van belang om een hoogwaardig materiaal toe te passen zodat dit bijdraagt aan de verblijfskwaliteit. Gebakken straatsteen kan voor de verschillende mobiliteiten toegepast worden. Hier zijn verschillende formaten voor te verkrijgen. Er wordt gekozen voor een kleurstelling welke aansluit op de voetgangersgebieden langs de Nieuwe Mark zodat er samenhang ontstaat tussen de gebieden rond het centrum. In het fietspad wordt een rodere steen toegepast zodat er duidelijk wordt aangegeven waar gefietst mag worden. Voor de rijbaan is onderzocht welke verhardingsmaterialen er toegepast kunnen worden met de belasting van bus- en vrachtverkeer. Hieruit is gebleken dat enkel de toepassing van asfalt een duurzame oplossing is. De goten en overrijdbare delen zullen gemaakt worden van gebakken straatsteen om de uitstraling van een 30 kilometer per uur zone te verwezenlijken.
De technische haalbaarheid hiervan zal in de volgende fases onderzocht worden.

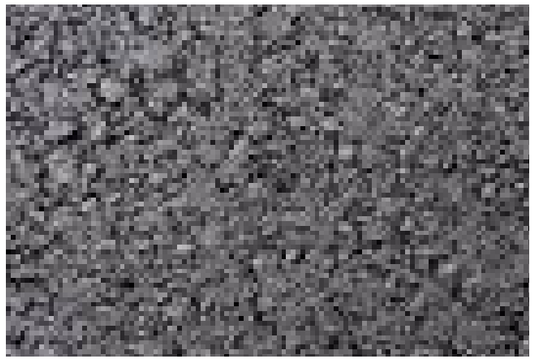
Verhardingsvlakken nabij oversteek Beyerd



Verschillende verhardingsvlakken - lichtbruin trottoir, donkerbruin fietspad en grijs rijbaan

Voetpaden buiten stadsmuur:
Gebakken straatsteen - dikformaat - Terra Marrone

Fietspad:
Gebakken straatsteen - dikformaat - Terra Rossa



Rijbaan:
Asfalt met strekken van
Gebakken straatsteen - keiformaat - Terra Marrone

De natuurlijke buitenwereld
Bij het ontstaan van de stadsmuur had men de angst voor de woeste buitenwereld. Waar wij de natuur in het heden als het paradijs zien was dat toen geheel anders. Zij zagen het als wild en gevaarlijk.
In de visie Oost west wordt gesproken over herkenbaarheid middels groen. De west zijde krijgt hierbij een nat en natuurlijk karakter. De oostzijde is juist gelegen op de drogere zandgronden. Waar aan de west zijde voornamelijk soorten uit het nattere sortiment komen, komen aan de oostzijde juist soorten uit het berken eikenbos. Dit zijn soorten zoals de tamme kastanje, ruwe berk, zachte berk, wintereik, zomereik, beuk en de grove den. Deze soorten hebben een geheel ander karakter dan de soorten die worden gebruikt bij de westflank. Het gebied krijgt hierdoor zijn eigen identiteit dat past bij de oorsprong van het gebied. Door te kiezen voor inheemse soorten wordt het beeld van de woeste natuur ook het beste geevenaard.

Door behoudt van een groot aantal bestaande bomen wordt er voor gezorgd dat het toekomstige plan direct na aanleg een volwassen uitstraling zal hebben. Vanuit verkeerskundige ingrepen is het noodzakelijk om bomen te kappen. Voor ieder van deze bomen wordt een nieuwe boom terug geplant. De nieuwe bomen worden beter over het plangebied verspreid. Nu zijn de bomen met name geclusterd op het Kloosterplein. In de toekomst zullen de bomen een groene gordel vormen rond de stad.

Fietspad door de groen begeleid aan Vlaszak

Plantvakken met bloemrijk grasland

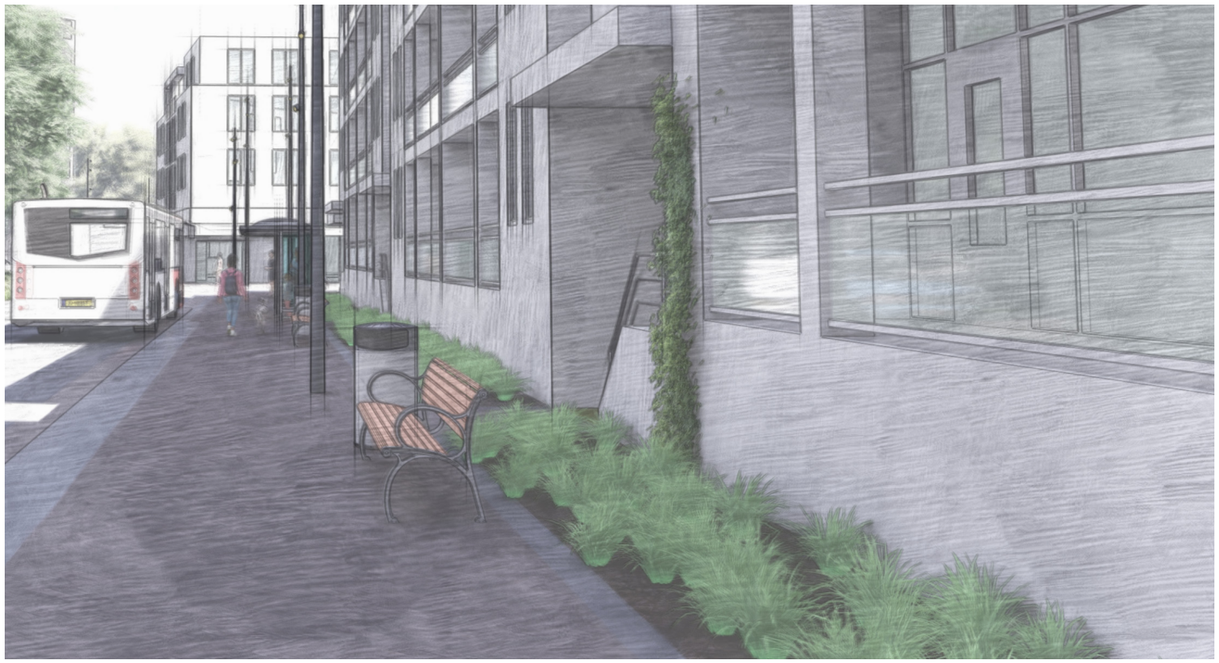
Handhaven van bestaande bomen (donkergroen) en toevoegen
van nieuwe bomen (lichtgroen)

Bestaande bomengroep aan Vlaszak bestaat volledig uit lindes

Aangevuld bomenpallet bestaat uit kenmerkende bomen voor zandgronden

Onderbegroeiing van bloemrijk grasland met seizoensbeleving door boshyacint

Geveltuinen
Aan de oostzijde van het plangebied staan hoge stenige gevels. Om deze rand te verzachten wordt er een geveltuin gecreëerd. De geveltuin zal bestaan uit een wintergroene siergras aangevuld met strooi-planten en bollen. De gevels krijgen hierdoor een wintergroene plint met een paar keer per jaar ook een interessante bloei.



Geveltuinen langs Vlaszak mogelijk met klimbeplanting

Geveltuinen aan weerszijden met mogelijk klimbeplanting

Carex allium en Verbena bonariensis als groene basis met roze accenten

4.2.3 Gestructureerd verkeerssysteem

Mobiliteit

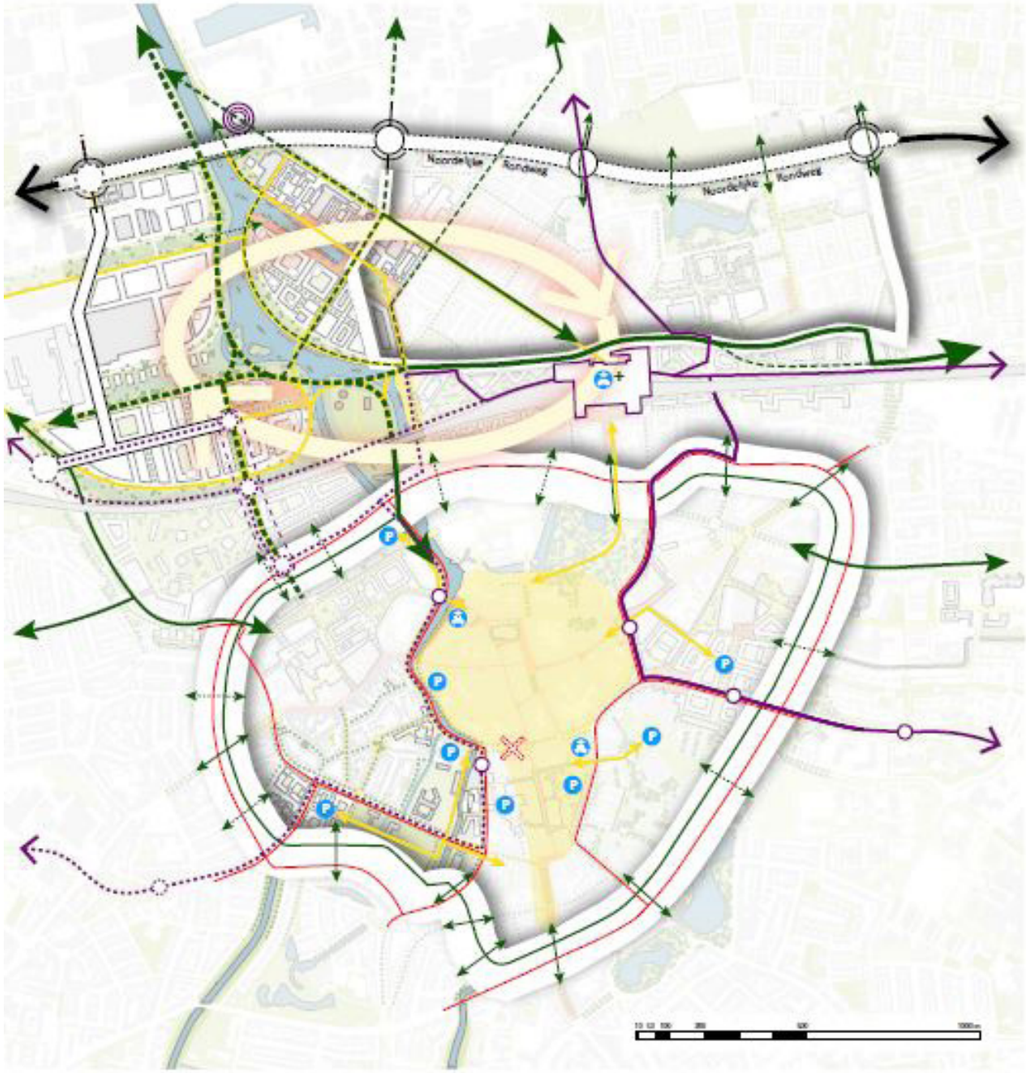
De bereikbaarheid van de binnenstad is van essentieel belang voor de bewoners en bezoekers van de binnenstad. Deze bereikbaarheid wordt in verschillende vormen voorzien. Daarnaast zijn er enkele ingrepen kader stellend voor de inrichting van de openbare ruimte. Daarom wordt er van grof naar fijn gekeken op gebied van mobiliteit.

In de Mobiliteitsvisie die sinds 2020 door de gemeente Breda is opgesteld worden verschillende uitspraken gedaan die een uitwerking (kunnen) hebben op de Oostflank. De benoemde leidende principes uit het document zijn:

- Mobiliteit draagt bij aan het verhaal van Breda (Groen, Grenzeloos en Gastvrij).
- Het nabijheidsprincipe: De afstand waarover de verplaatsing wordt gemaakt is bepalend voor welk vervoersmiddel wordt gekozen.
- Slimmer gebruik van de openbare ruimte: De openbare ruimte is beperkt. Door meer balans te brengen in de verdeling van de openbare ruimte ontstaan meer mogelijkheden.
- Flatten the Curve, ook in ons mobiliteitssysteem: Door minder op de absolute spits te dimensioneren is het ruimtebeslag in infrastructuur kleiner, worden gewenste routes aantrekkelijker en worden veel kosten bespaard in aanleg, onderhoud en exploitatie.

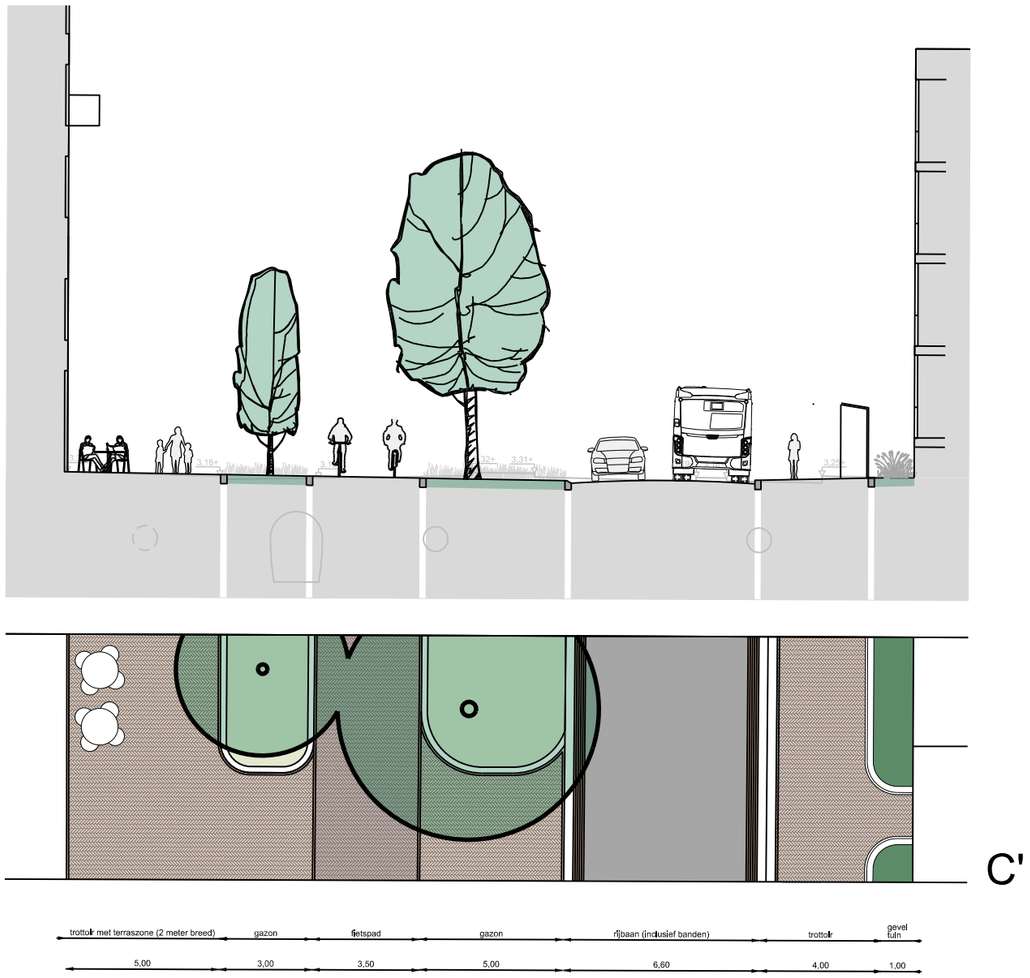
Verder wordt in het document vermeld dat:

- De bereikbaarheid van de binnenstad wordt verbeterd, door het doorgaande verkeer wat het centrum alleen passeert, te verminderen.
- De verblijfskwaliteit, verkeersveiligheid en bereikbaarheid wordt hierdoor beter met de voet, fiets en auto.
- In verblijfsgebieden van de stad is meer ruimte voor langzaamverkeer en wordt de snelheid voor autoverkeer verlaagd.
- De fiets wordt vaker gebruikt voor binnenstedelijke verplaatsingen. Dit is gezond en duurzaam.
- In de binnenstad en in de verblijfsgebieden komt meer ruimte voor de voetganger, de verblijfsgebieden zijn verkeersveilig, er is ruimte voor verblijven en spelen, en straten vormen geen barrière, maar een verbinding.
- Van en naar de belangrijkste voetgangersbestemmingen worden doorlopende voetgangersroutes aangebracht.
- Binnenstadsbezoekers parkeren in parkeergarages, op de parkeervelden of op afstand in een HUB.
- De parkeerdruk in stedelijke omgevingen wordt gereguleerd zodat parkeerdruk en overlast afneemt.
- We verminderen eenzijdige fietsongevallen door betere fietsinfrastructuur.
- De hele binnenstad is verblijfsgebied met meer ruimte voor verblijfskwaliteit. De bereikbarheid en kwaliteit van de binnenstad worden verbeterd door passerend verkeer te beperken.

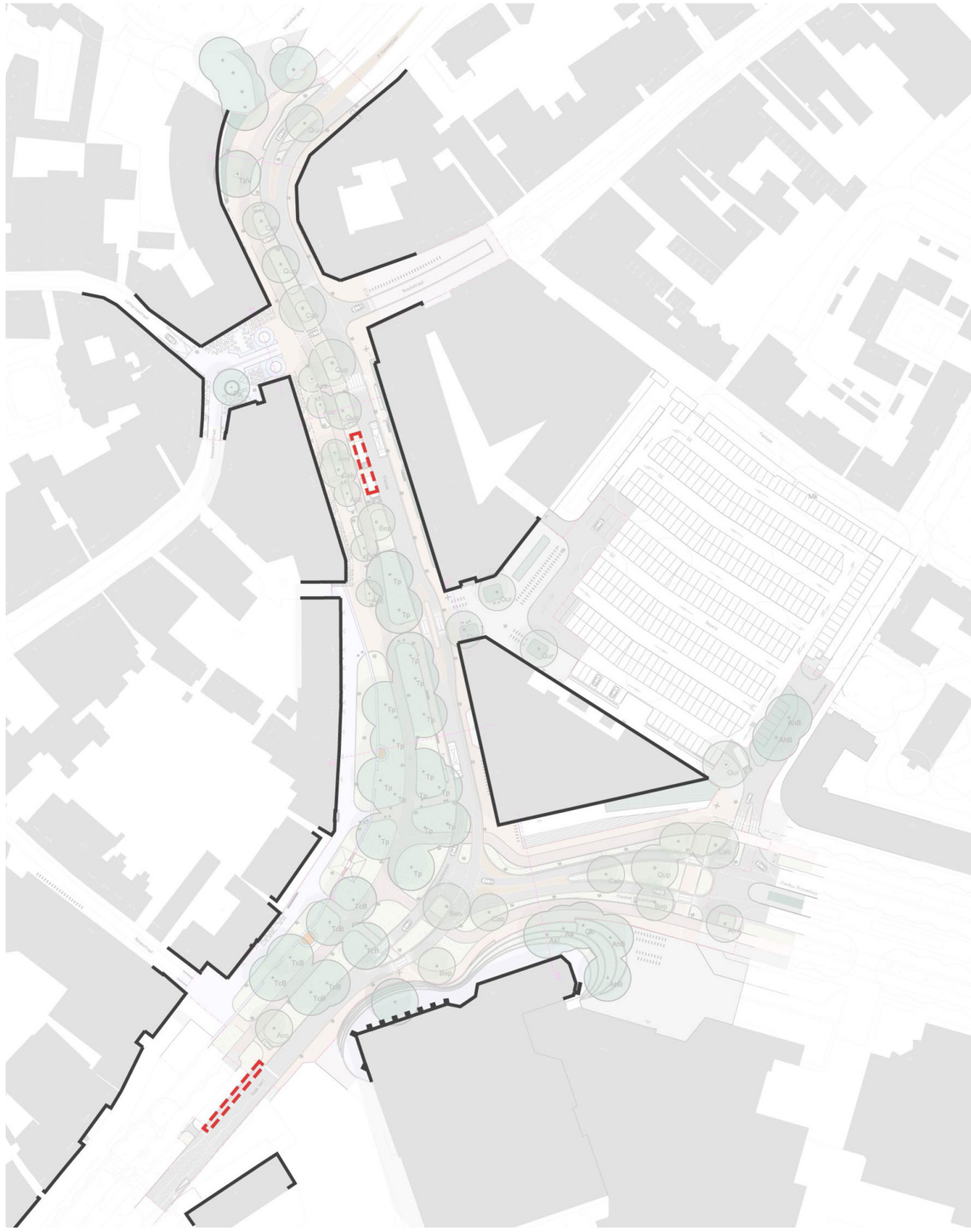


Samenvattende afbeelding uit mobiliteitsvisie

De Oostflank speelt in op de vraag naar een verblijfskwaliteit en verkeersveiligheid. Zo is in de opzet van het profiel een scheiding gemaakt tussen de verschillende bewegingsvormen. Hierbij ligt de nadruk op de verblijfskwaliteit. Vandaar dat het trottoir langs de binnenzijde breed opgezet is. Vervolgens is er een parkzone waar het fietspad tussendoor vloeit. De rijbaan wordt verdiept aangelegd om het gemotoriseerd verkeer beter te kunnen sturen. In de geleding van het profiel is deze opzet duidelijk te zien. Bij de Vlaszak resulteert dit in een groene ruimte waar alle verkeersstromen doorheen snijden. Aan deze zone wordt ook een laad en loszone toegevoegd. Deze kan gebruikt worden door de verschillende bedrijven en afvalservice. Daarnaast mogen hier auto's halteren waardoor het een kiss & ride is.
Langs de Oude Vest wordt in de tijdelijke situatie ook een laad en los zone voorzien.



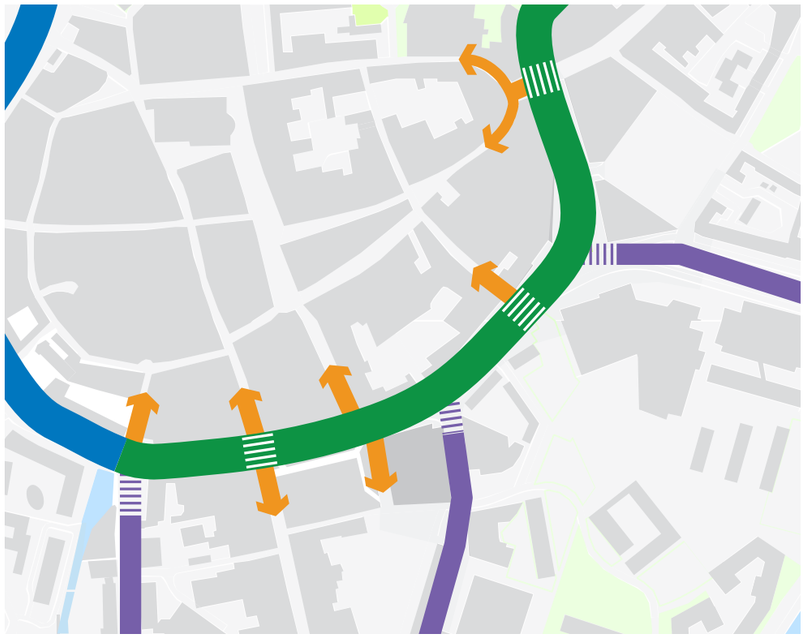
Profiel Vlaszak



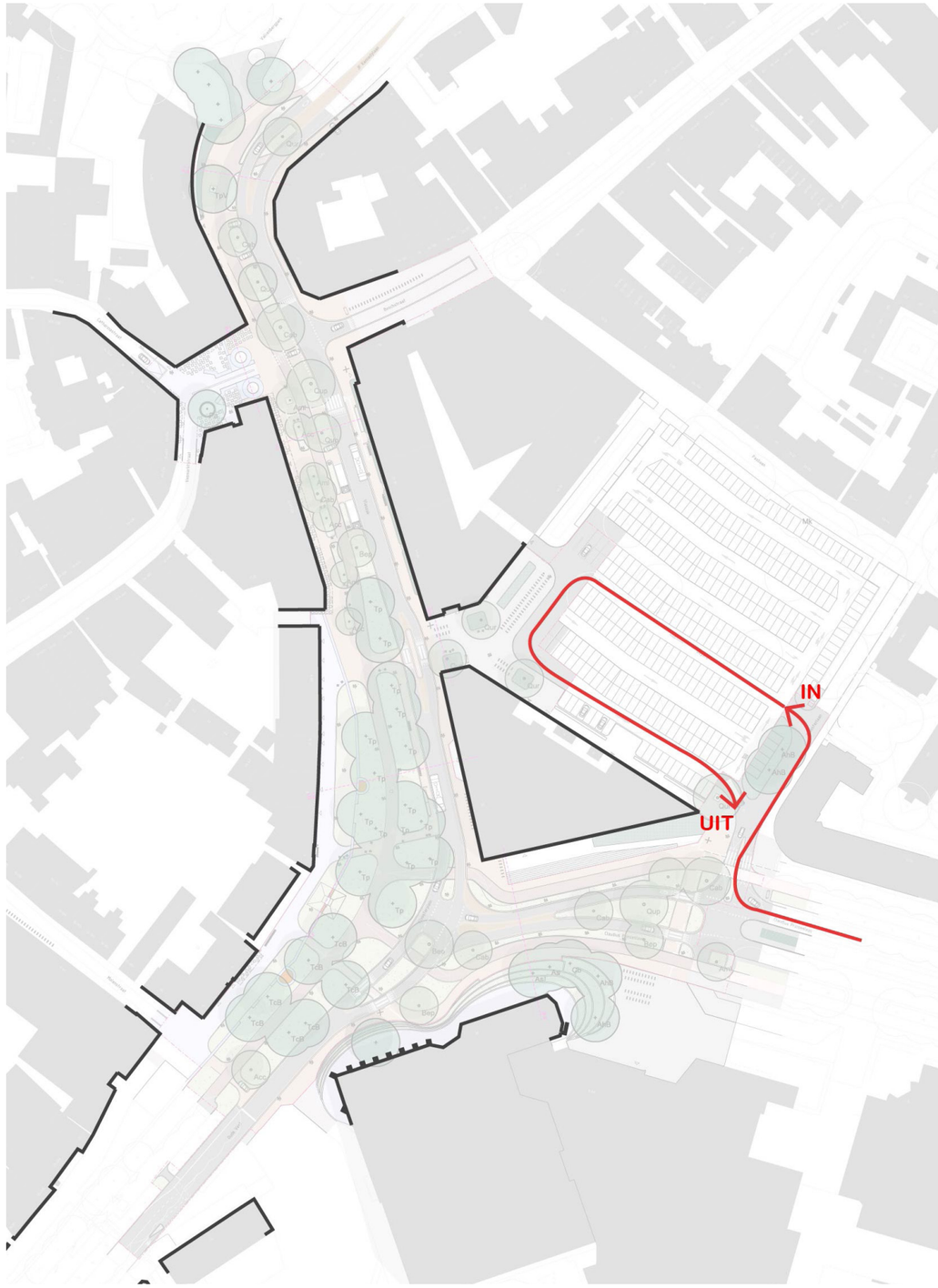
Laden en lossen aan Vlaszak en Oude Vest fungeren tevens als kiss & ride

Ring en radialen
De verkeerskundige structuur van de binnenstad is opgedeeld in een ring en radialen. Deze elementen dienen zich van elkander te onderscheiden zodat het voor de verkeersgebruiker duidelijk wordt dat men een anders soortig gebied betreed. Deze opzet is gekozen om gemotoriseerd verkeer naar de verschillende parkeerterreinen te begeleiden. Het verschil tussen de ring en de radialen wordt in de Oostflank geduid door de hoofdrichting van verkeersstromen en de invulling van het groen. Zo is er voor gekozen om de afbuiging van de Vlaszak naar de Oude Vest vloeiend te maken en de aansluiting van de Claudius Prinsenlaan hier haakser op laten aankomen. Het verschil in groeninvulling is geduid in het vorige hoofdstuk. Samengevat onderscheid de ring zich van de radiaal doordat de ring het 'woeste' bloemrijke grasland is en de radiaal gecultiveerd is in de vorm van vaste planten en gazon.

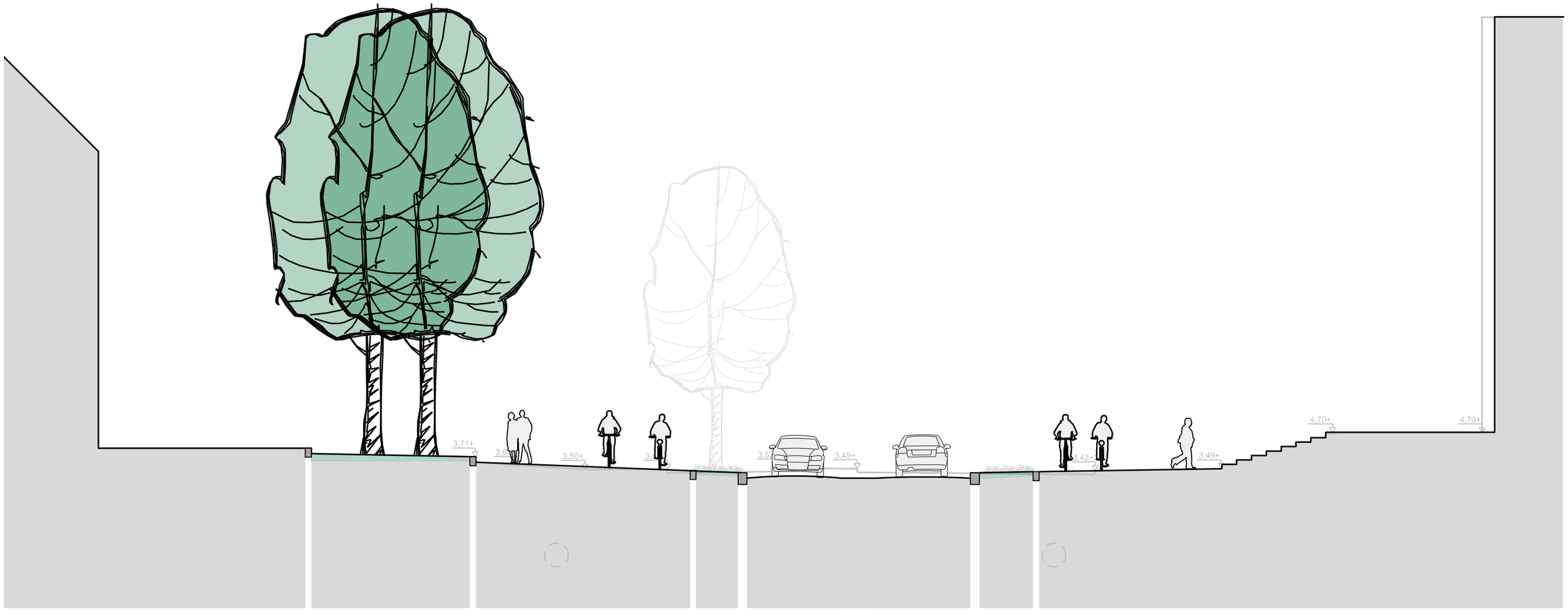
De toekomstige afslag van parkeerterrein de Beyerd is verplaatst van de Vlaszak naar de Kloosterlaan. Hiermee wordt het doorgaande verkeer op de ring gereduceerd doordat automobilisten eerder voor de aanrijroute vanaf de Claudius Prinsenlaan zullen kiezen. Hierdoor dient op de Claudius Prinsenlaan ter hoogte van de Kloosterlaan duidelijk te worden dat men hier af moet slaan voor de parkeervoorziening. Dit wordt gedaan door een voorsorteerstrook, het overgaan op één rijbaan en het toevoegen van enkele bomen die de ruimte zo geleden dat afslaan logischer wordt. De entree van het parkeerterrein is midden op het terrein gecentreerd. Daar waar nu het wachterstorentje staat, de parkeerautomaten zijn voorzien en enkele glasbakken staan. Deze ingang ligt in het verlengde van een route die gereden moet kunnen worden door vrachtverkeer voor het laden en lossen van het Stedelijk Museum. De terugslag van de entree op de Claudius Prinsenlaan wordt als zeer beperkt gezien. Dit komt doordat de afstand tussen entree en Claudius Prinsenlaan even lang is als van de huidige entree naar de Vlaszak. Momenteel kent men geen problemen op gebied van terugslag waardoor dit in de toekomstige situatie ook niet wordt verwacht.

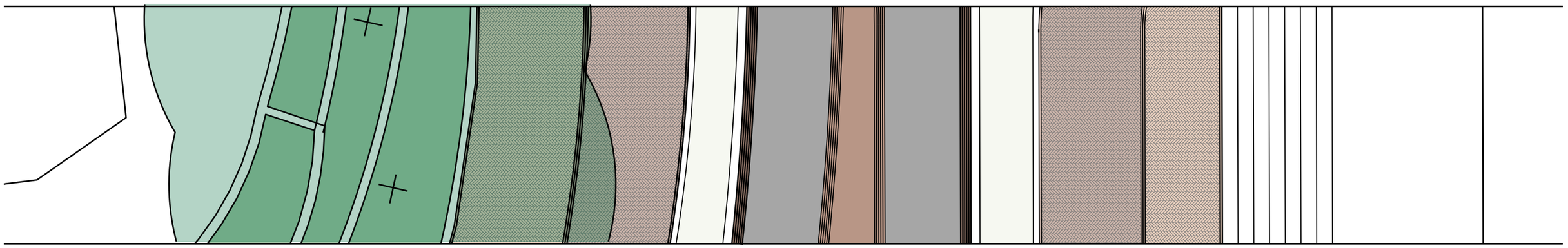


Ring en radialen structuur



Ingang naar parkeren wordt naar Kloosterlaan verplaatst





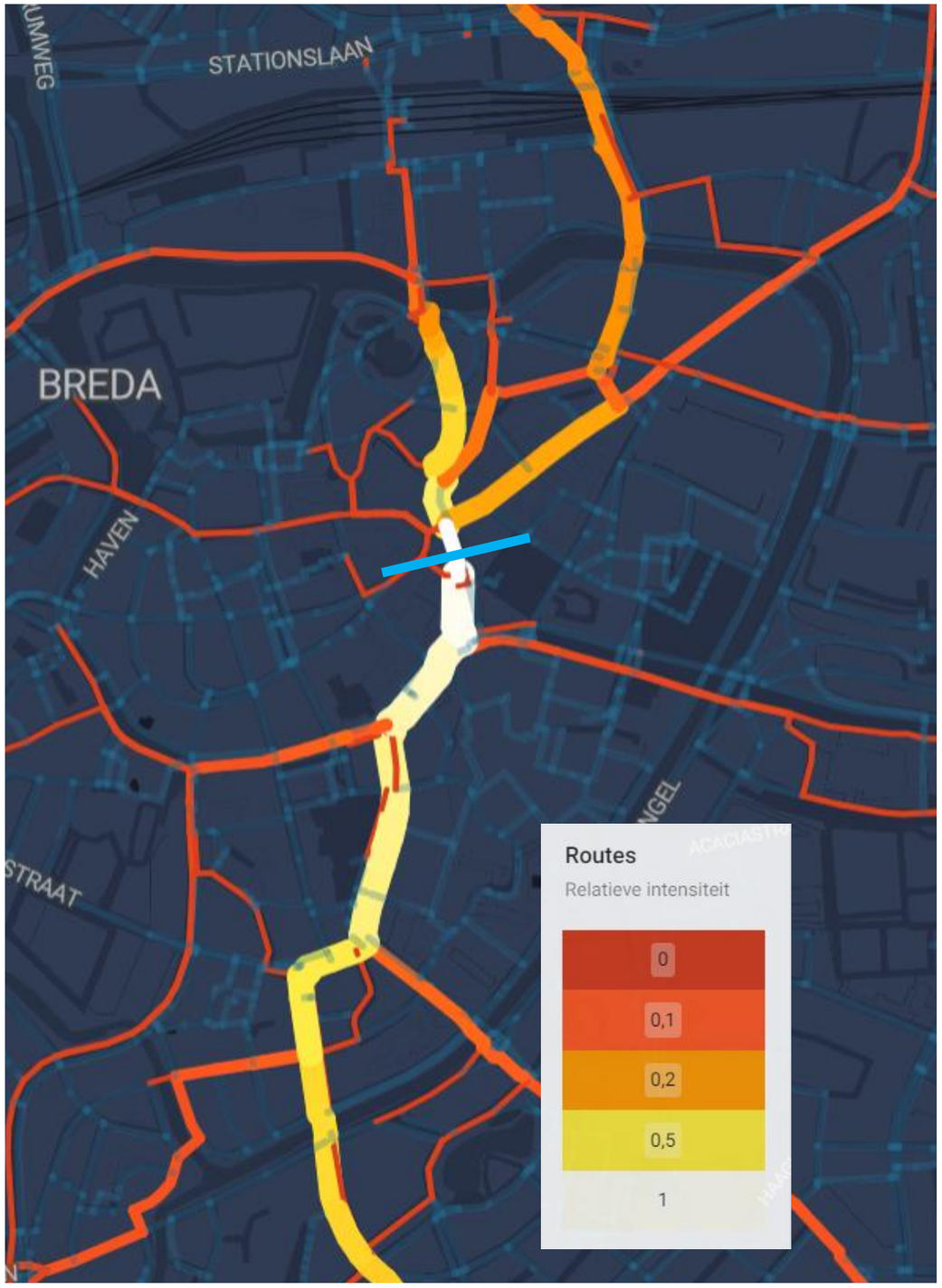
trottoir	fietspad	groenstrook	rijbaan	midden geleider	rijbaan	groenstrook	fietspad	trottoir
3,90	3,50	2,10	3,20	1,60	3,20	2,40	3,50	2,65

Profiel Claudius Prinsenlaan naar Kloosterplein - reductie in rijbaanbreedte en aanzet groen profiel

Drukste fietsroute vanaf van Coothplein richting station
Onlangs zijn de eerste resultaten van een fietsonderzoek opgeleverd. Hieruit blijkt dat de route vanaf het van Coothplein van en naar het station de intensiefst gebruikte route is van fietsers in de binnenstad van Breda. Deze resultaat zijn opgehaald middels de Swung app. Deze app registreert waar fietsers rijden om routes te verbeteren.
De veiligheid voor de fietsers in de huidige situatie bij de Keizerstraat en Oude Vest is niet optimaal. Vandaar dat in het eerdere besluit gekozen is voor een vrijliggend fietspad. Dit zorgt voor meer fietscomfort en -veiligheid.

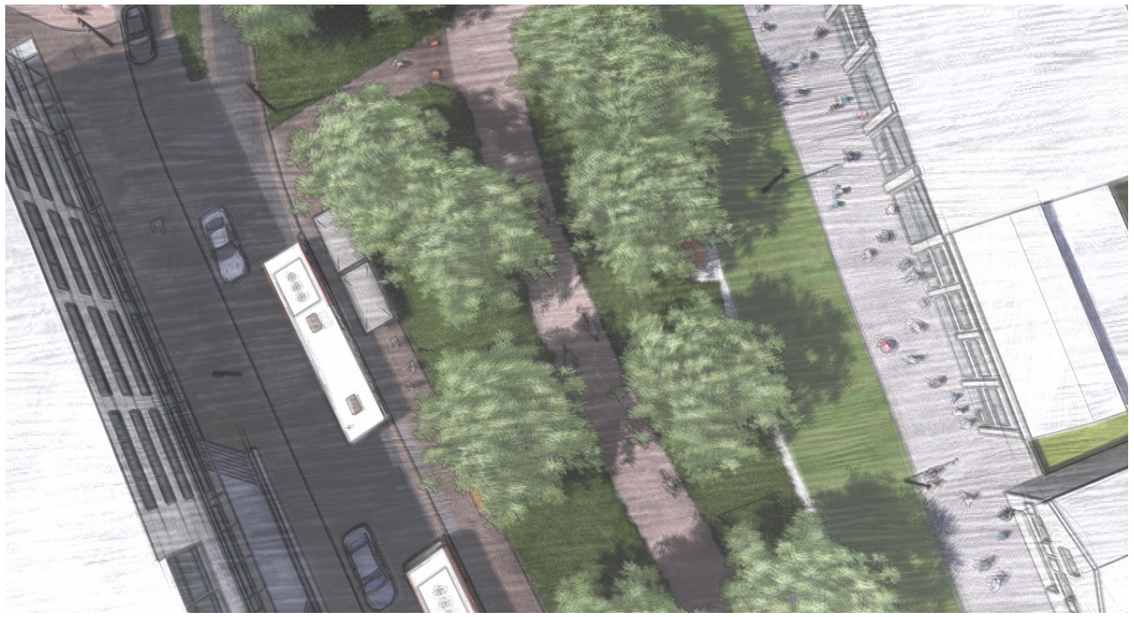
Het vrijliggende fietspad kent een dubbele rijrichting. Het fietspad zal door een groene parkzone gaan snijden waarbij ter plaatse van het Kloosterplein onder een bomengroep door wordt gefietst. Dit maakt het een prettige route door de schaduw op warme dagen. Belangrijk is dat er prettige aansluitingen worden gemaakt met logische koppelingen aan het huidige systeem. Langs de Claudius Prinsenlaan liggen aan weerszijden vrijliggende fietspaden met een dubbele rijrichting. Om hier een logisch vervolg op te voorzien zijn de beide fietspaden doorgezet tot het Kloosterplein. Aan de noordzijde is een bochtje aangebracht om fietsers ietwat van de kruising over te laten steken. Hierdoor zijn ze beter te zien voor automobilisten en buschauffeurs.

Fietsparkeerplaatsen zijn net als de parkeerplaatsen voor ouders middels een ring en radialen structuur opgezet. Zo wordt getracht om fietsers rond de stad op te vangen. Dit is noodzakelijk om de gebruikskwaliteit aan de stadszijde te kunnen waarborgen. Het aantal geparkeerde fietsen bij voorzieningen is voor ruimer dan het aantal beugels. Vandaar dat hiervoor op ruimere plaatsen gezocht is naar clusters van fietsparkeerplaatsen.



Analyse intensiteit fietsbewegingen binnenstad Breda

Fietspaden en fietsparkeervoorzieningen

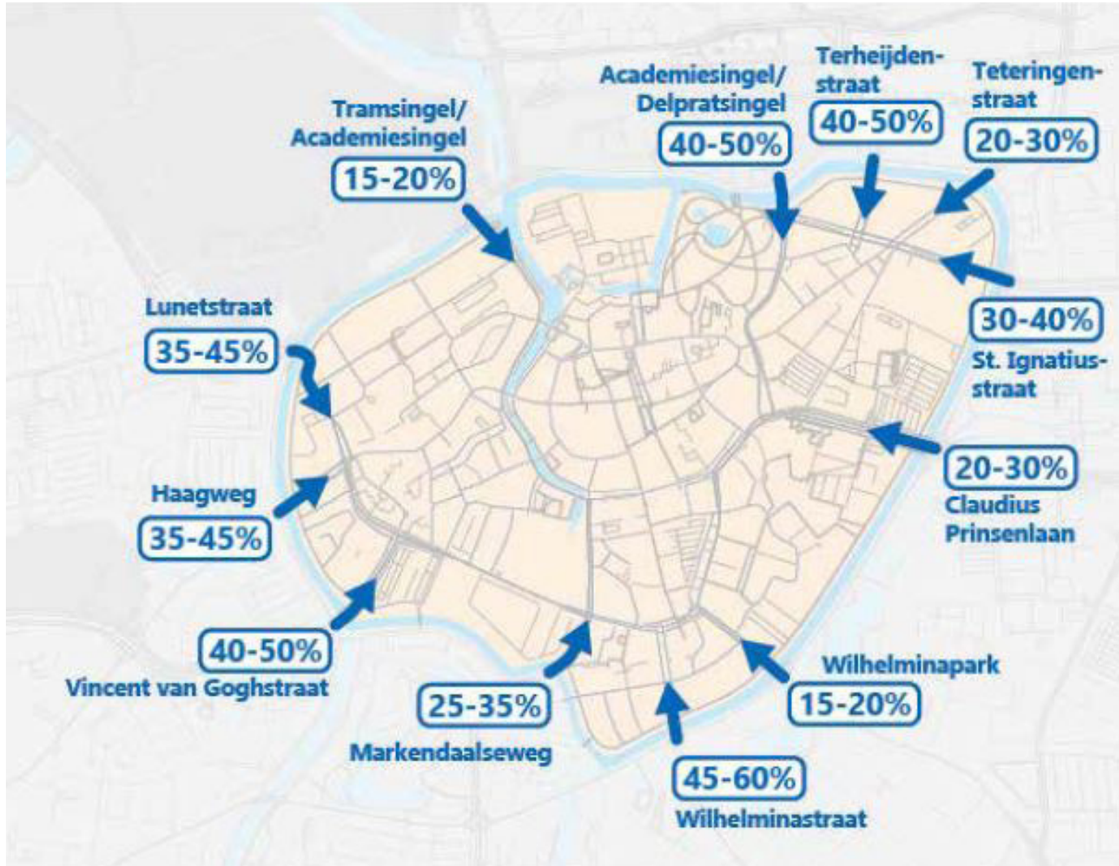


Vrijliggend fietspad onder bladerdek ter hoogte van Kloosterplein

Fietsoversteek Kloosterplein

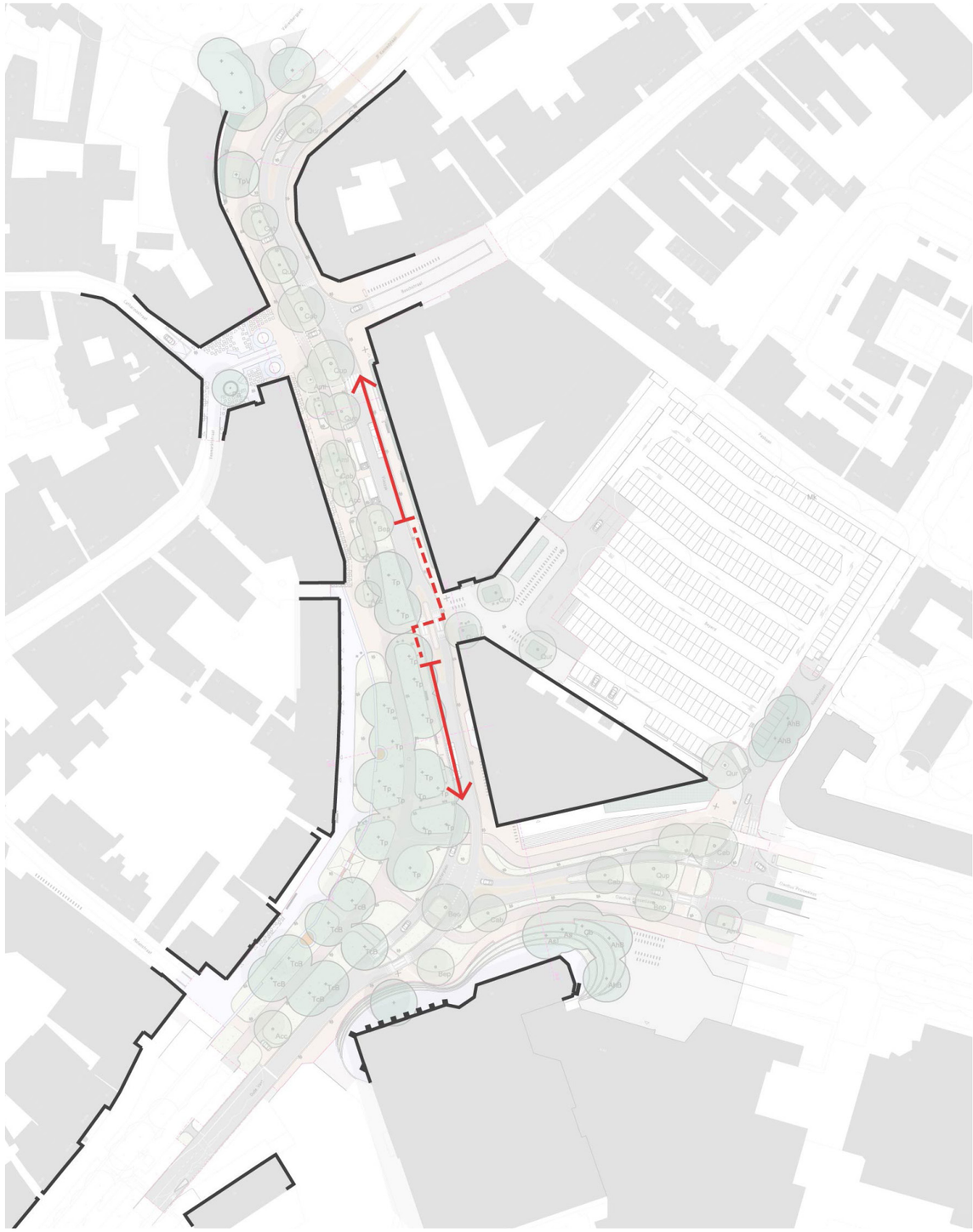
Beperken van doorgaand verkeer
Het gemotoriseerde verkeer wat zich verplaatst door het centrum van Breda heeft lang niet altijd een bestemming binnen het stadshart. Zo is onderzocht welke percentage een bestemming had bij welke overgang van de singel. Hieruit komt naar voren dat veelal een kwart tot de helft van het gemotoriseerde verkeer wat de bruggen over de singels passeert doorgaand verkeer is. Binnen het plan van de Oostflank is gezocht naar maatregelen die ervoor zorgen dat dit doorgaande verkeer beperkt wordt.

Een maatregel die maatgevend is voor het plan is het afsluiten van de brug bij de Academiesingel voor autoverkeer richting de JF Kennedylaan. De bussen en langzaamverkeer kunnen in dit geval nog wel gebruik maken van de brug.
Deze maatregel zorgt ervoor dat de verkeersintensiteit over de Vlaszak sterk gereduceerd wordt. Dit heeft als resultante dat bussen op de weg kunnen halteren. De terugslag van het verkeer wat achter de bussen moet wachten wordt tot een minimum beperkt. Hiermee kan een grote maat aan gebruikskwaliteit toegevoegd worden aan het park wat gemaakt wordt in het plan van de Oostflank.



Doorgaand verkeer in het centrum van Breda

Maatregel bij Academiesingel



Bushaltes halteren op weg met centrale oversteekmogelijkheid

Bushaltes noordzijde

Bushaltes zuidzijde

Tijdelijke verbinding fietsverkeer

In de toekomstige situatie mag de fietser niet meer gebruik maken van de rijbaan. Dit veroorzaakt gevaarlijke situaties met bussen die op de rijbaan halteren. Dit komt met name door de intensiteit van het busverkeer. Zo kunnen er meerdere bussen achter elkaar opgesteld staan.

Zoals eerder geduid is de fietsverbinding vanuit de Keizerstraat een van de intensiefst gebruikte stromen. Zodoende is het van belang om in de toekomstige situatie een veilige oversteek te voorzien voor fietsers richting het dubbelzijdige fietspad.

De huidige oversteek op de kop van de Keizerstraat waarbij de Oude Vest wordt gekruist zijn veel verkeersbewegingen. Dit is geen ideale situatie om veilig over te kunnen steken met de fiets.
Vandaar dat een andere oplossing gevormd wordt verder naar het oosten op de Oude Vest.
Het aanliggende fietspad wordt ter plaatse van de Stadsgalerij richting het vrijliggende fietspad geleid.

4.3 Samenhang in straatmeulibair

Verlichting

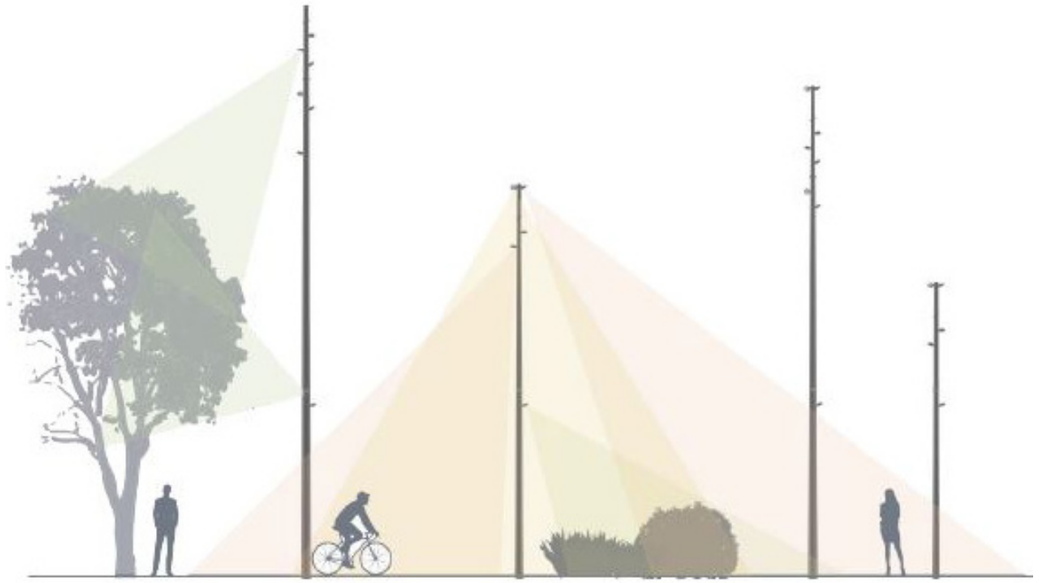
In de lichtvisie wordt gezocht naar een aangenaam en harmonieus lichtbeeld passend bij de plek en ondersteunend aan de gewenste gebruikskwaliteit van de Oostflank.

De verlichting dient een ontspannen avond- en nachtbeeld op te leveren, zonder grote contrasten te creeren. Naast dit basis verlichtingniveau, kan met accentverlichting bijzondere gebouwen of bomen aangelicht worden om extra sfeer te creëren.

Door met hoge ranke masten in diverse hoogten te werken waar verschillende lichtarmaturen aanzitten is het goed mogelijk om specifieke spots aan te lichten en te spelen met lichtkleur en temperatuur.

Mede hierdoor hoeven de masten niet in een stramien te worden geplaatst, maar kunnen ze met het stammenspel van de bomen meedoen en vrij in de ruimte gepositioneerd worden.

Bovendien zijn alle armaturen individueel aanstuurbaar, geïntrigeerd met 5G en voorzien van ruimte voor camera's.



Principe van de hoge ranken masten met verschil in lichtbeeld

Lichtmasten versprongen in profiel

Straatmeubilair

Het straatmeubilair wordt tevens met een hoogwaardige kwaliteit uitgevoerd om te benadrukken dat de Oostflank een verblijfsgebied betreft.

De banken en stoelen die op verschillende plaatsen worden toegepast, zijn gelijk aan die bij de Nieuwe Mark. Zo ontstaat een samenhang tussen beide plandelen. Hierbij zijn zitelementen geselecteerd welke zijn voorzien van armleuningen. Deze vergroten het zitcomfort en bevorderen het opstaan.

De stoelen en banken worden op verschillende locaties toegepast. Hiermee ontstaan verschillende verblijfsmogelijkheden. Zo kan met zitten aan het levendige Gasthuisplein, langs de loop van het parkeerterrein naar de binnenstad, aan het groen of langs de flaneerstrook met uitzicht op het oude klooster.

Overige elementen worden uitgevoerd in de standaard uitvoering van de gemeente Breda. Dit betreft de prullenbakken, maar ook de bewegwijzering. Wel is het van belang om hierin één kleurstelling aan te nemen. Dit zorgt voor een rustig een eenduidig straatbeeld.

Openbare zitplek rondom de bestaande plataan

Stoelen - Samson Montseny

Banken - Samson Montseny

Boombank

Fietsnietjes - poedercoaten

Abri als transparant element in landschap

Straatmeubilair wordt uitgevoerd in RAL7016

Terraszonering

Binnen het plangebied bevinden zich verschillende horecapanden welke een terras in de openbare ruimte toepassen. Door de wijziging in de inrichting zullen ook de terrassen een andere positie krijgen binnen het geheel. Hierin vallen twee ruimtes te onderscheiden. Namelijk de ruimte aan de flaneerstrook die langs het stadshart komt te lopen en de ruimte rondom de Gasthuispoort.

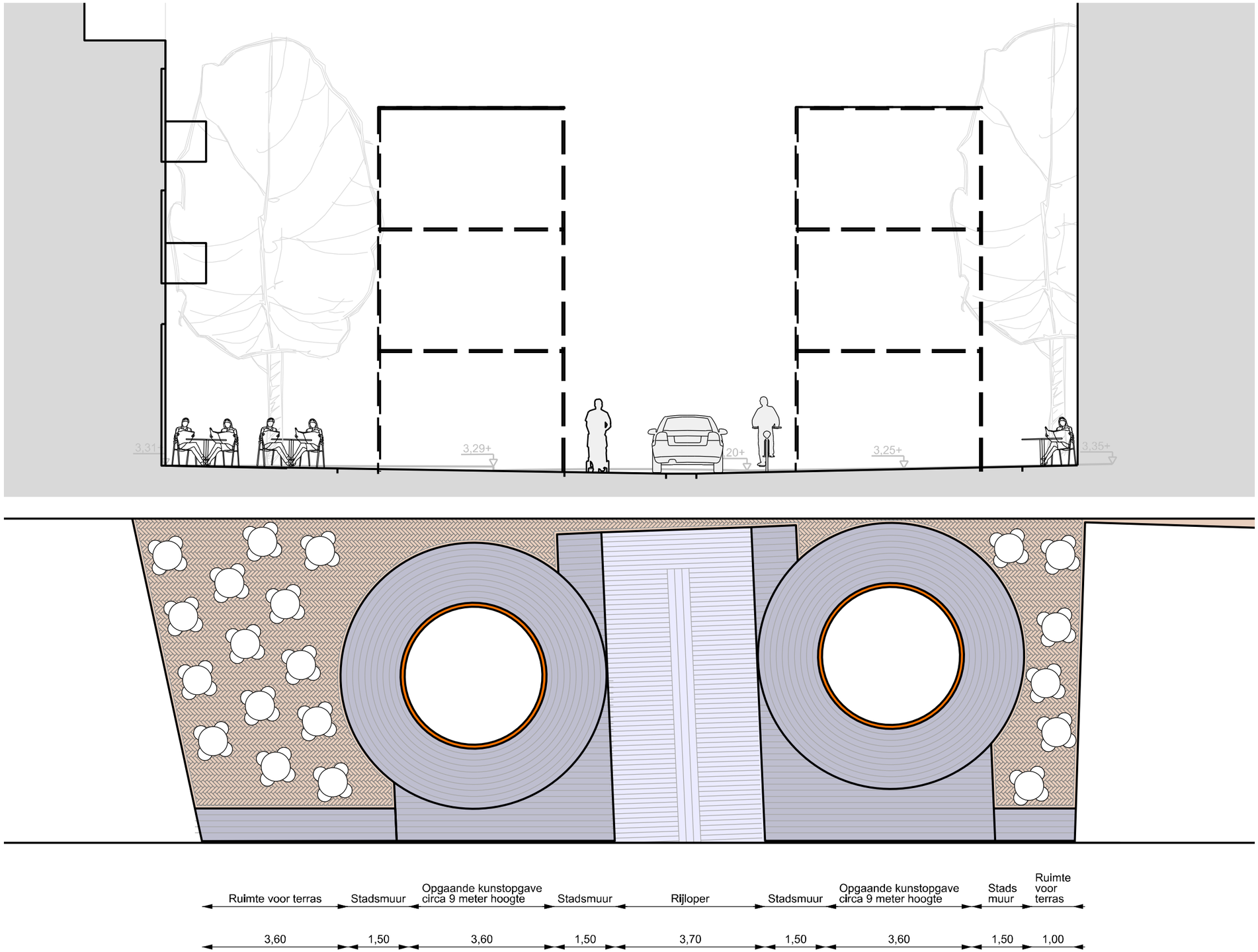
In de Vlaszak zijn er meerdere functies die om ruimte vragen. Van oost naar west is er ruimte nodig voor plantvakken langs de gevel, een bushalte, de rijbaan, een opstelplaats voor het verkeer van en naar de particuliere parkeergarage, het vrijliggende fietspad, een groenstrook met bomen, de flaneerzone en vervolgens terrasruimte.
De verharde ruimte aan de stadzijde is bepaald op een breedte van 5 meter. De flaneerzone krijgt een breedte van 3 meter zodat de voetgangersstromen op een prettige wijze verlopen en een binnenstedelijke toegankelijkheidsmaat aanwezig is. De resterende 2 meter wordt gebruikt als ruimte voor gevelterrassen. De beschikbare ruimte voor de terrassen zal aangeduid worden door de gebruikelijke RVS noppen.

De beschikbare ruimte voor de terrassen bij de Gasthuispoort is een afgeleide van verschillende elementen. Zo gaat het kunstwerk van de historische stadspoort een ruimte innemen. Tussen dit kunstwerk resteerd een maat van circa 6 meter waarover al het verkeer zich kan verplaatsen. Dit is zowel het uitgaande gemotoriseerde verkeer vanuit de binnenstad als langzaamverkeer in twee richtingen.
De afbuigende bewegingen van het verkeer worden vrij gehouden om een prettige toegankelijke route te voorzien. Daarnaast zijn er enkele routes naar ingangen welke vrij blijven van elementen.
De resterende ruimte als aangegeven op kaart kan gebruikt worden als terrasruimte. Hierdoor ontstaat een plein met terrassen wat zich kan gedragen als een Van Coothplein. Het zou een meerwaarde zijn voor deze functie als in de toekomstige situatie de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer over het plein beperkt blijft.

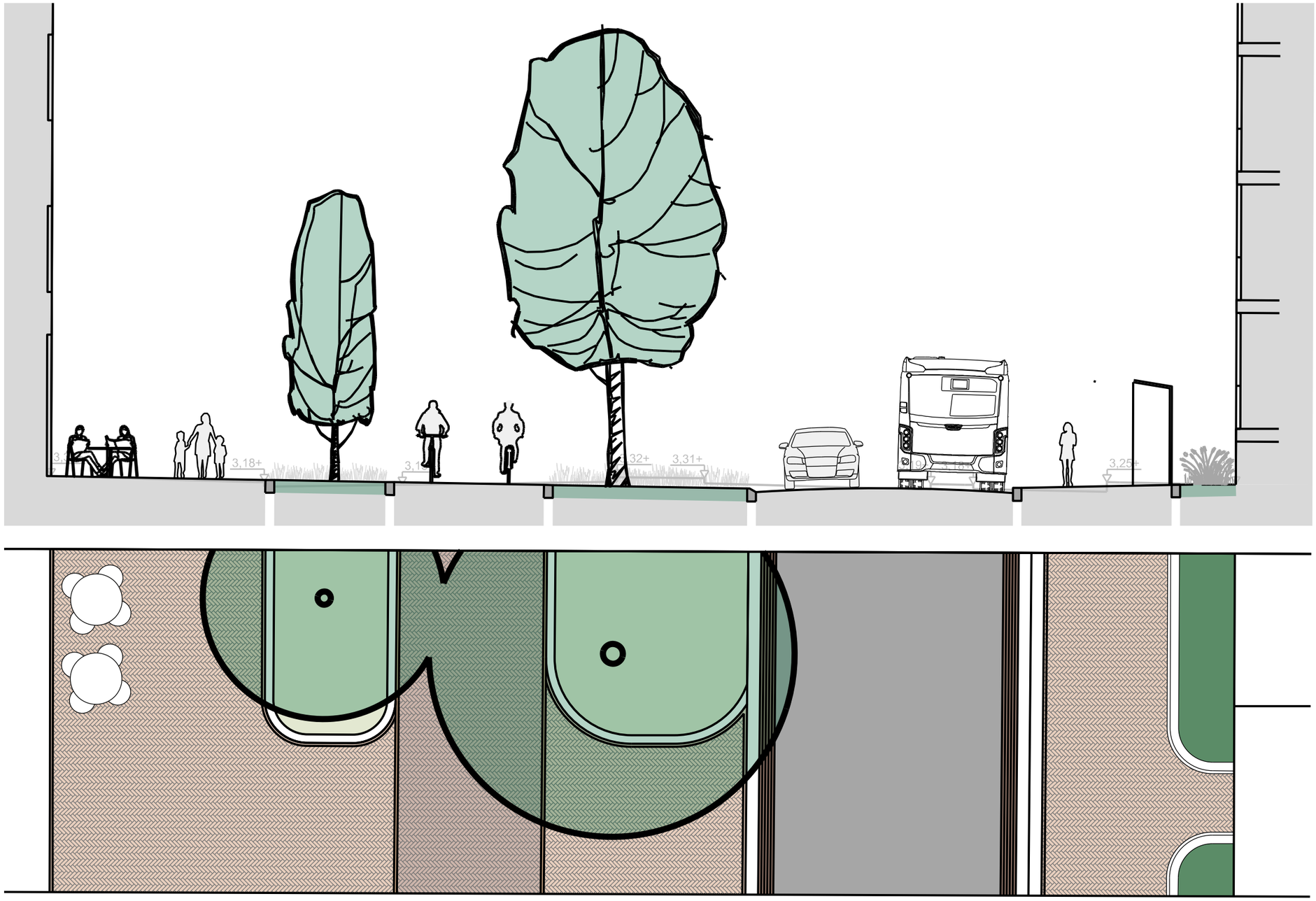
Terrasruimtes rondom Gasthuispoort

Terrasruimte aan Oude Vest

Terrasruimte aan Oude Vest



Profiel Gasthuispoort



trottoir met terraszone (2 meter breed)	gazon	fietspad	gazon	rijbaan (inclusief banden)	trottoir	gevel tuin
5,00	3,00	3,50	5,00	6,60	4,00	1,00

Profiel Vlaszak

4.4.1 Vergroenen van de stadsrand

Vergroening
Het is alom bekend dat het klimaat veranderd en dat dit gevolgen heeft voor de invulling van de openbare ruimte. Hittegolven zijn een jaarlijks terugkerend fenomeen en regen valt meer in de vorm van piekbuien. Deze verschijnselen zijn nog extremer in binnenstedelijk gebied omdat deze sterk verhard zijn. De binnenstad van Breda scoort in onderzoeken van Klimaatportaal dan ook zwaar. Dit duidt dat het gebied kwetsbaar is voor klimaatverandering in de vorm van wateroverlast, droogte en hitte. De Oost-westflank is een gordel rond de binnenstad en kan hier dienen als een klimaatbuffer. Het bredere profiel biedt ruimte voor een blauwgroene inrichting welke extremen deels kan afvangen.

Op warme dagen is het vaak zoeken naar schaduwrijke plekken om je prettig te verplaatsen of te verblijven. Koele routes kunnen hier aan bijdragen. Deze routes worden gecreëerd door een combinatie van groen en schaduw. De verdamping van beplanting zorgt voor een daling van de omgevingstemperatuur. De schaduw zorgt ervoor dat het zonlicht het oppervlak niet of in gereduceerde mate het (grond)oppervlak bereikt. In de Oostflank wordt hier op ingespeeld door behoudenswaardige bomen waar mogelijk te behouden. Hier worden nieuwe bomen aan toegevoegd zodat voldoende schaduw ontstaat. Het fietspad, wat tevens betreedbaar is voor voetgangers, ligt voornamelijk is de schaduw van deze bomen en langs groenstroken waardoor een koele route door het gebied ontstaat.

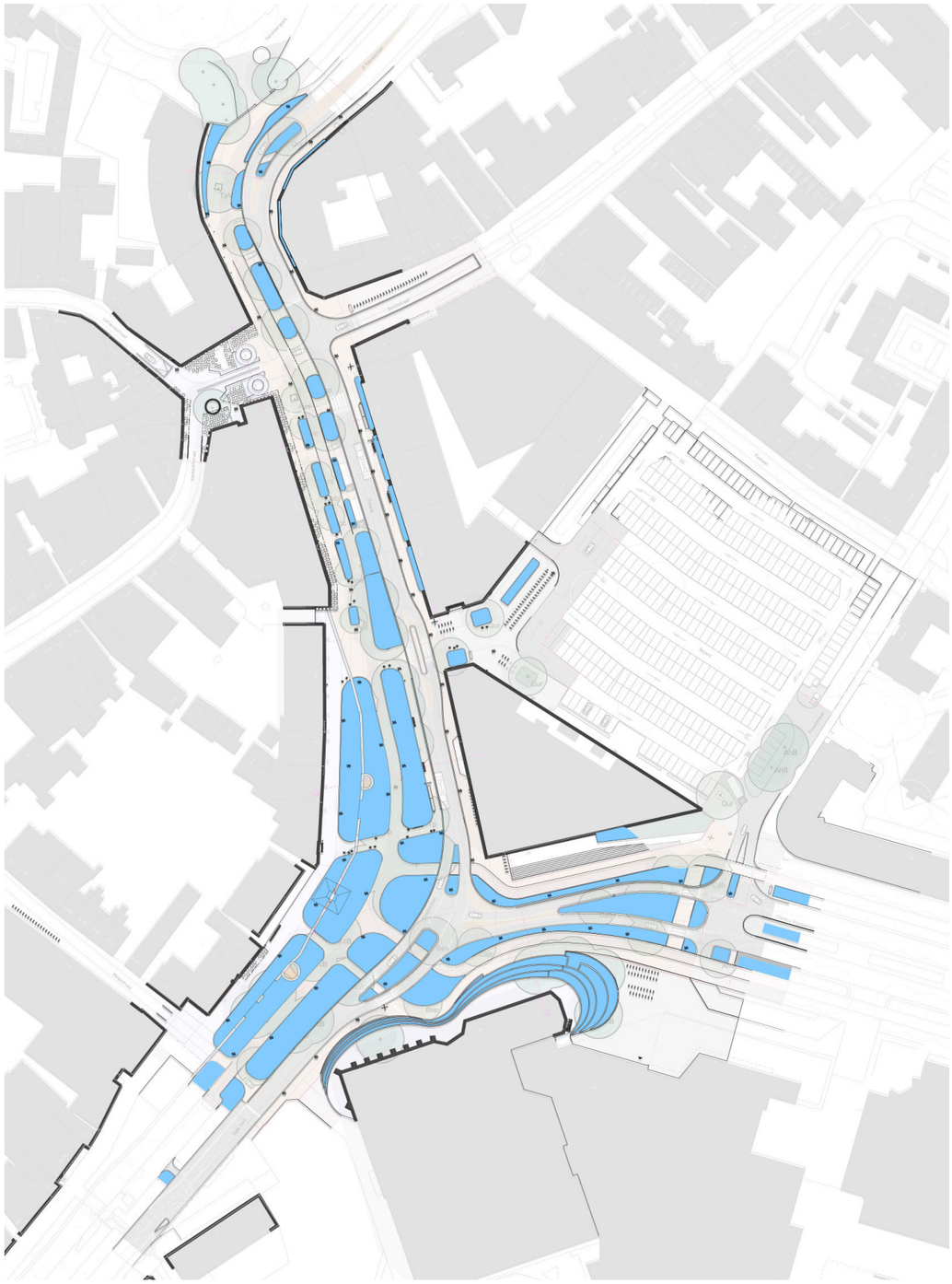
De toevoeging van plantvakken met bomen in de Vlaszak zorgt voor schaduw en infiltratie

Stad in een park

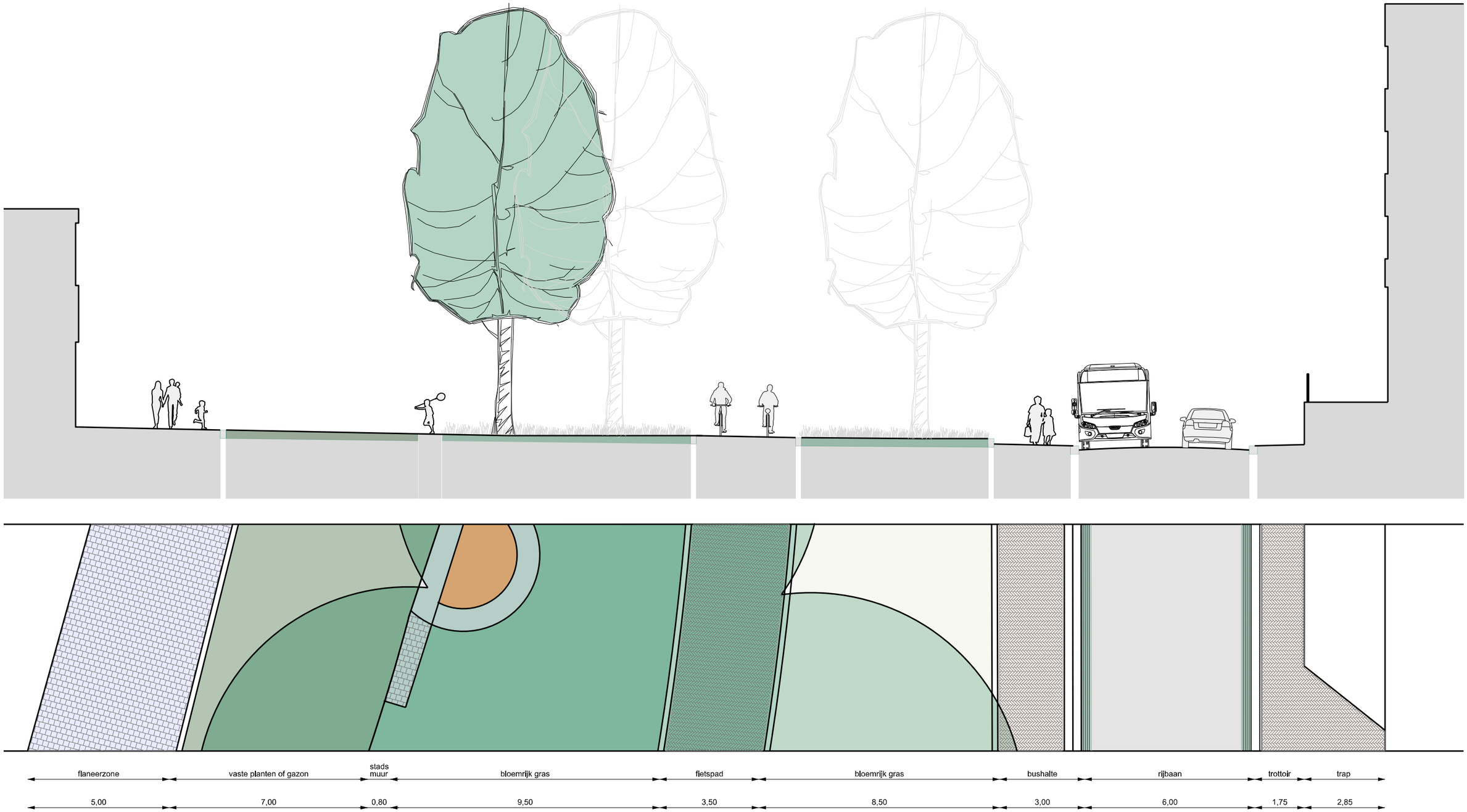
4.4.2 Plaatselijk infiltreren

Afwatering

Grote delen van de stad zijn verhard waardoor regenwater niet in de bodem kan infiltreren. Dit zorgt voor wateroverlast in de vorm van straten die onder water komen te staan en water wat woningen betreed. Het aandeel groen in de Oostflank zal met 50 procent toenemen waardoor water beter in de bodem kan infiltreren. Ook wordt het profiel zo ingericht dat het hemelwater wat op verharding valt kan afvloeien op groenvakken. Hiermee wordt wateroverlast in de toekomst beperkt en zal droogte in de bodem reduceren. Naast de procentuele toename van groen is er ook gekeken naar de spreiding van groen. Momenteel kent de ruimte rond het Kloosterplein één groot groenvak met rondom allemaal verharding. In de toekomstige situatie wordt groen door het gehele gebied verspreid zodat het beter in staat is plaatselijk hemelwater op te vangen.



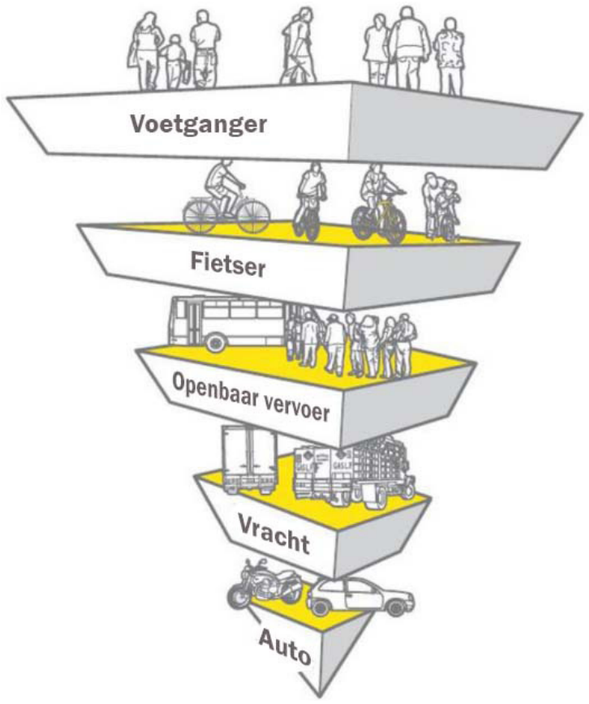
Ruimtes waar hemelwater kan infiltreren



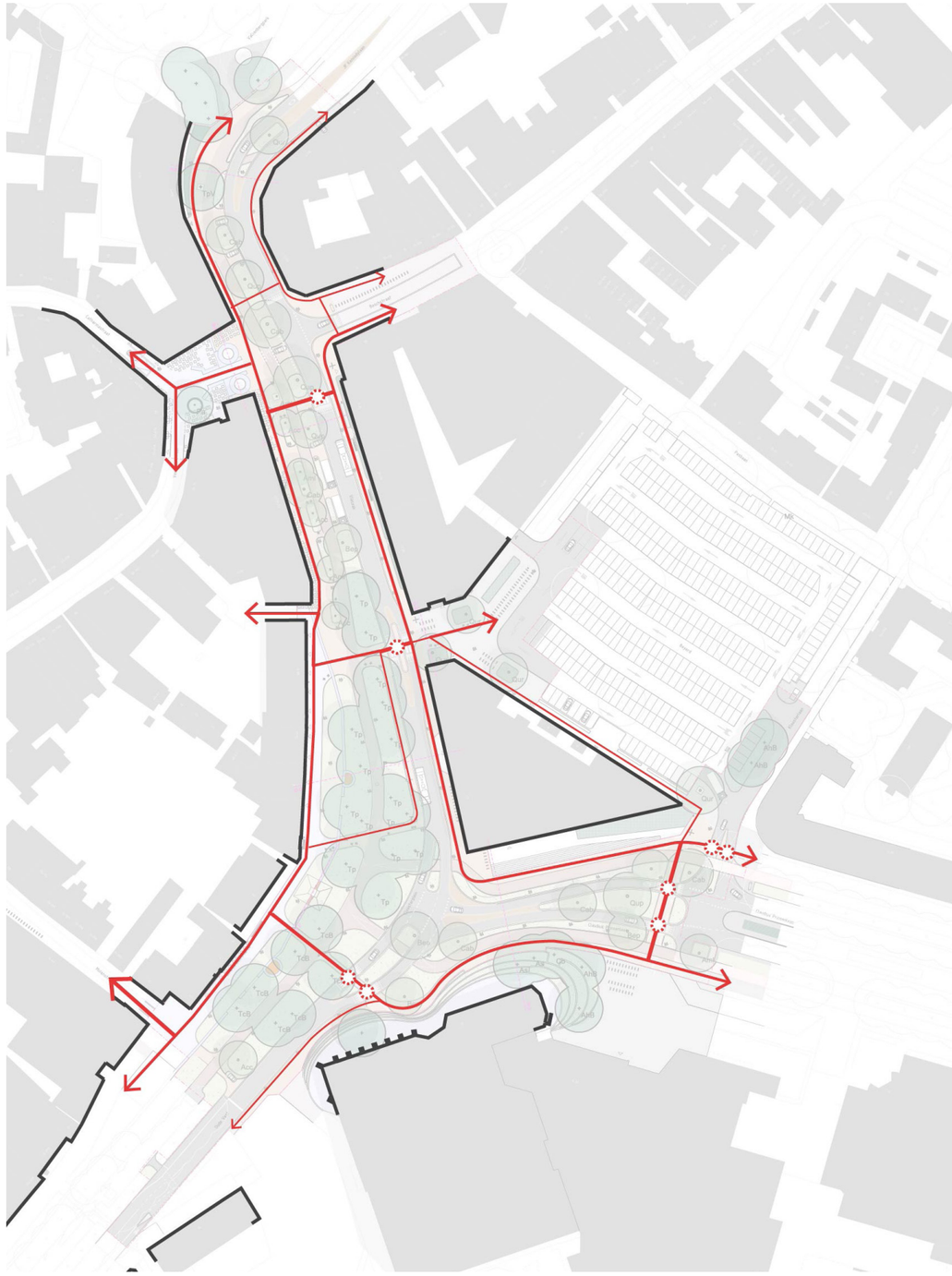
Profiel Kloosterplein

4.4.3 Gezonde verplaatsing

Een gezond mobiliteitssysteem
De inrichting van de openbare ruimte kan bijdragen aan een gezonde leefomgeving. Dit wordt gedaan door eerder genoemde elementen als hittestress aan te pakken. Maar een andere belangrijke factor is het stimuleren van bewoners om te bewegen. De wijze van verplaatsen kan een belangrijke boost vormen voor de gezondheid. Zo dient het verplaatsen doormiddel van de fiets en te voet gestimuleerd te worden. Hiervoor is een bepaalde hiërarchie gewenst waarbij het te voet verplaatsen de gezondste wijze is. Met dit belang voorop is ervoor gekozen om een brede flaneerstrook langs de binnenstad in te positioneren. Deze verharde zone van 5 meter zal altijd bestaan uit 3 meter trottoir om een prettige doortocht te garanderen. Naast de flaneerstrook is er ook gekeken naar kruisende bewegingen van voetgangers ten opzichte van overig verkeer. Hierbij is de voetganger het belangrijkste in de gezondheidshiërarchie. Vandaar dat alle oversteken gelijkvloers (op één hoogte) zijn vormgegeven en in de voorrang gezet zijn middel zebrapaden. Dit komt de toegankelijkheid van de binnenstad ten goede. Na de voetganger volgt de fietser. Het is voor de fietser van belang dat er een veilige route is, de routes zo direct mogelijk zijn en dat er voldoende stallingsmogelijkheid is nabij de voorzieningen. De veiligheid wordt opgelost door helder vormgegeven situaties zoals het vrijliggende fietspad en de voorrangssituatie rond Kloosterplein. Er wordt gepoogd om directe routes te behouden door het twee richtingen fietspad aan twee zijden aan te sluiten op de structuur van de Claudius Prinsenlaan. De stalling van fietsen vindt verspreid plaats op locaties waar de fiets geen obstructie voorziet voor voetgangers. Hiervoor zijn plekken in de luwte, maar langs de route gecreëerd. Dit bestaat uit bestaande en nieuwe plekken.



Maslow piramide toont de gezonde hiërarchie



Voetgangersbewegingen met voorrangsoversteken (bolletjes)

Oversteek bij Gasthuispoort

Oversteek bij Beyerd

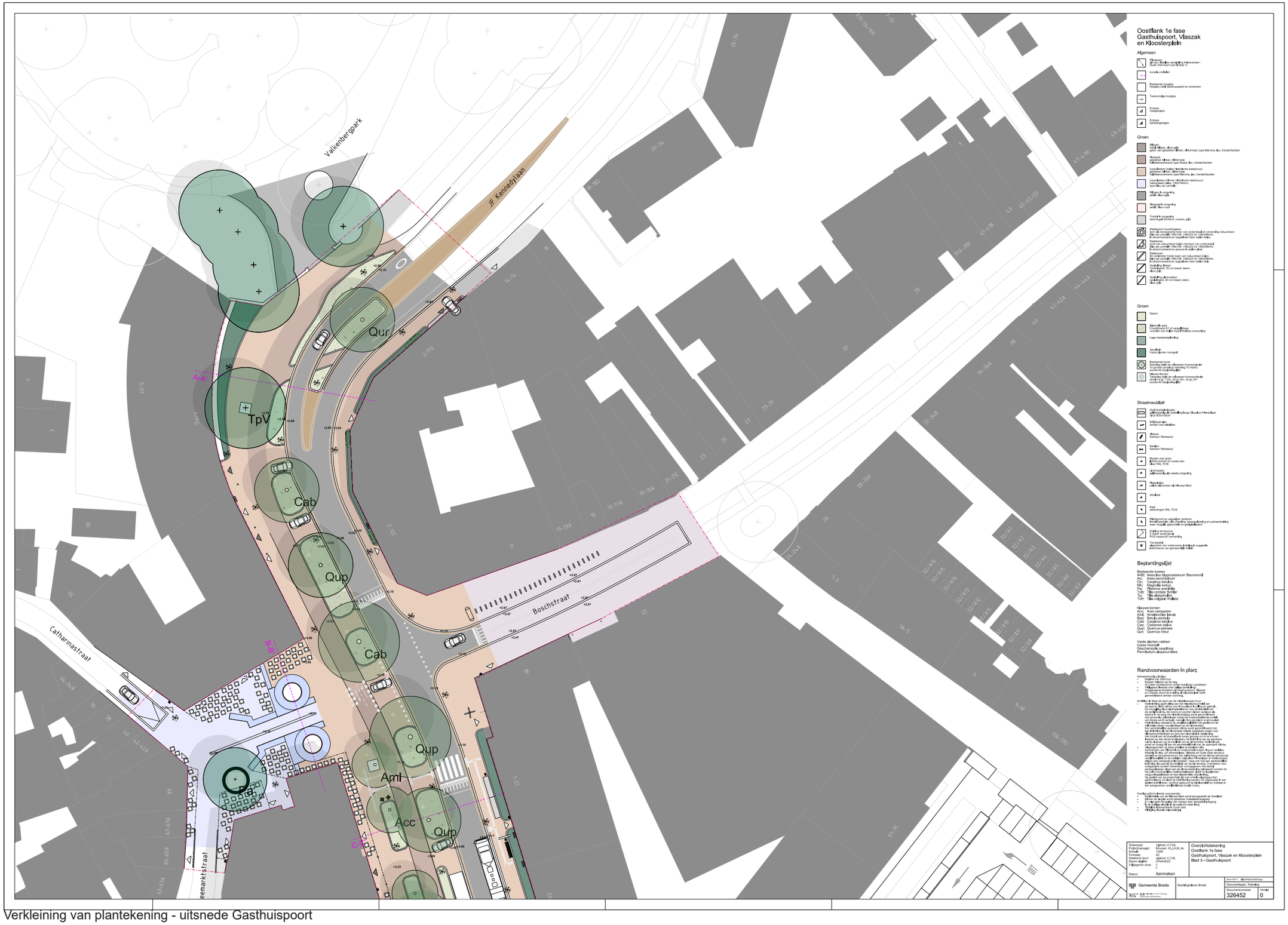
Oversteek bij Kloosterplein

5. Vervolgproces

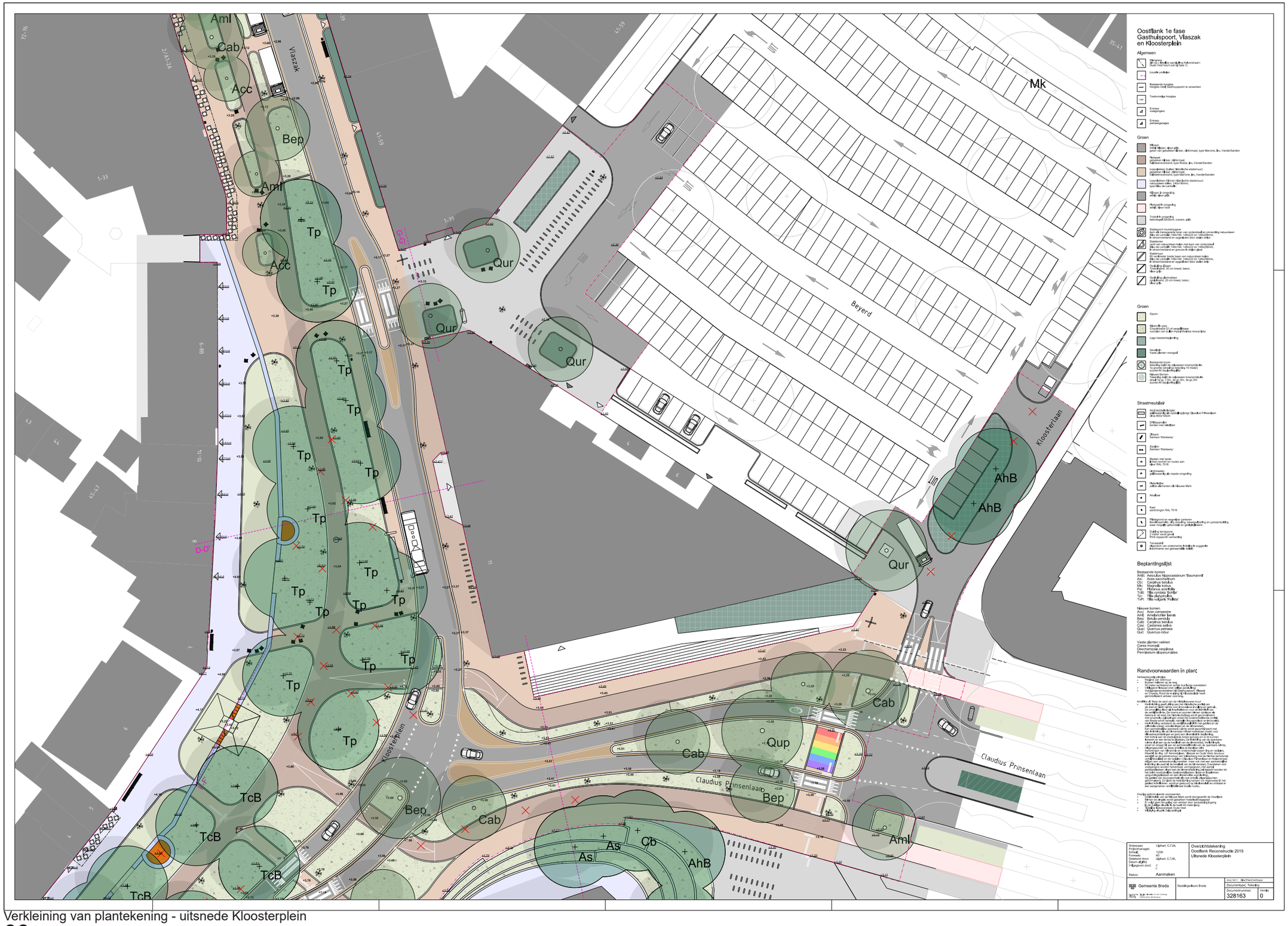
De komende periode staat in het teken van besluitvorming over dit Voorlopig Ontwerp. Als eerste zal het college van B en W het Voorlopig Ontwerp vaststellen om vervolgens ter consultatie aan te bieden aan de stad.
Met de uitkomsten van deze consultatie wordt een advies aan het college gegeven hoe hiermee om te gaan.
Na definitieve vaststelling door het college, zal het Voorlopig Ontwerp ter informatie aan de gemeenteraad voorgelegd worden.
Hierna kan gestart worden met het ontwerpproces voor het Definitief Ontwerp.
In deze fase is het van belang om tot in het kleinste detail overeenstemming te krijgen over de ontwerpkeuzes die gemaakt worden.
In deze fase worden de constructieve objecten zoals poort en stadsmuur verder uitgewerkt zodat tevens een technisch Definitief Ontwerp ontstaat.
Voor de langere termijn zal de inzet gericht zijn op het opmaken van een contract ten behoeve van de realisatie. Uiteindelijk kan er dan overgegaan worden tot de daadwerkelijke realisatie van de 1e fase van de Oostflank.

6. Bijlagen

Verkleining van plantekening - uitsnede maatregel singel

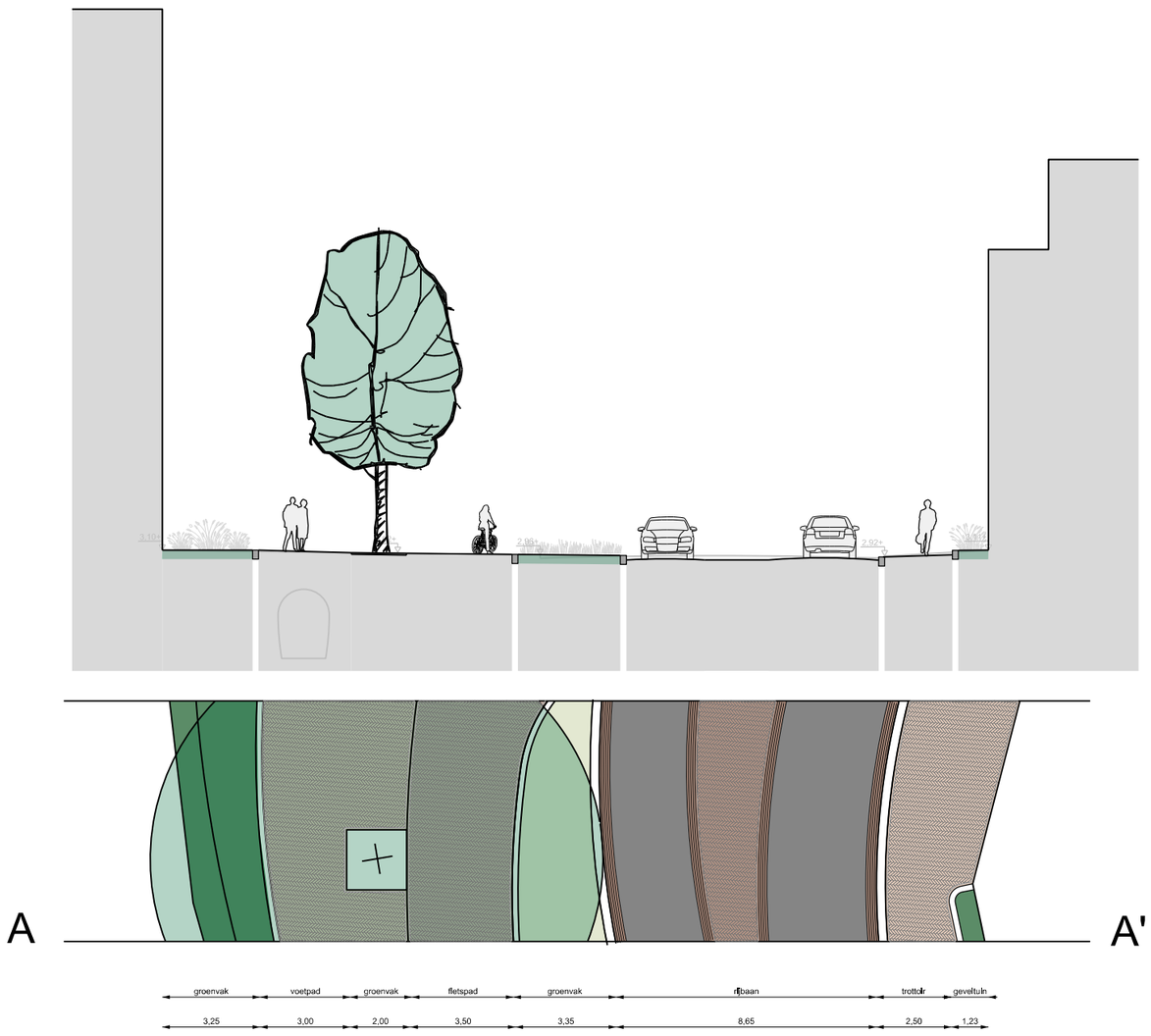


Verkleining van plantekening - uitsnede Gasthuispoort

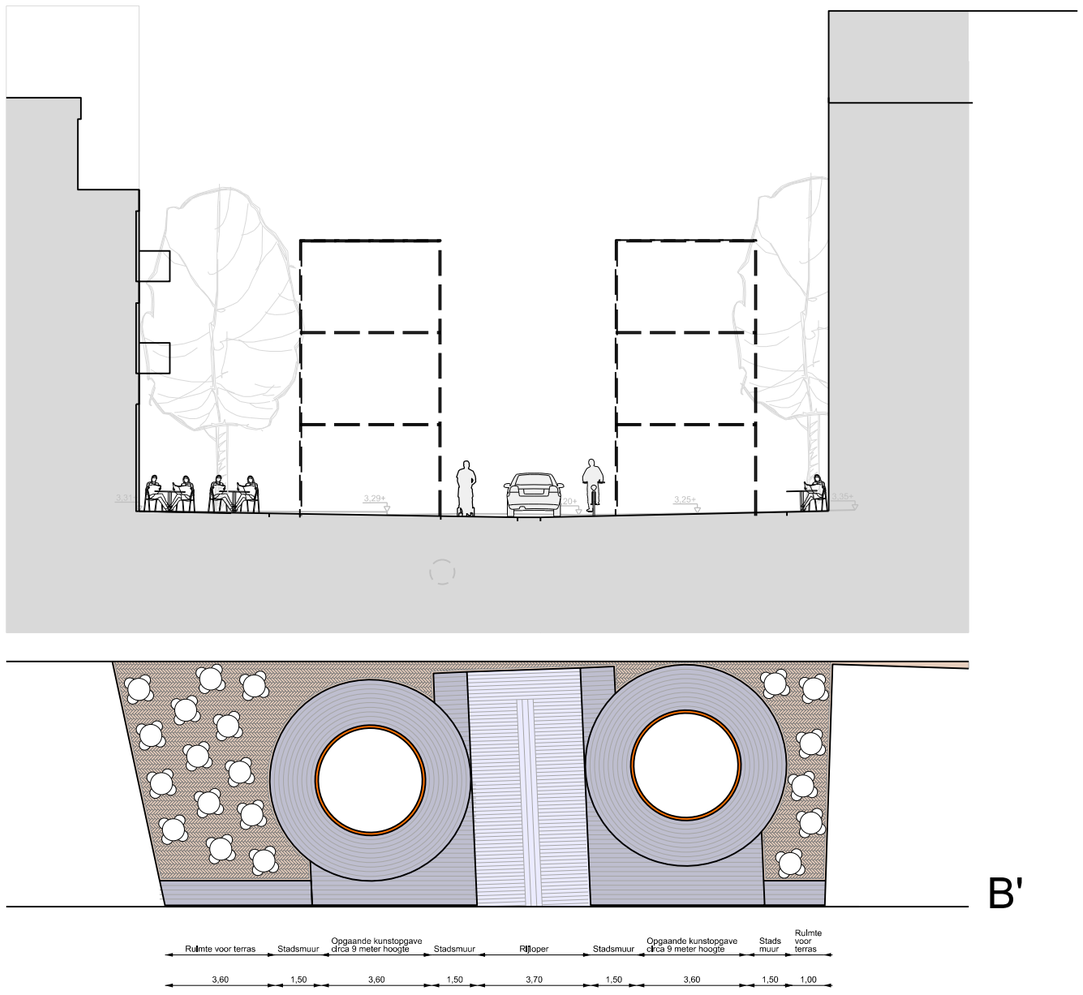


Verkleining van plantekening - uitsnede Kloosterplein

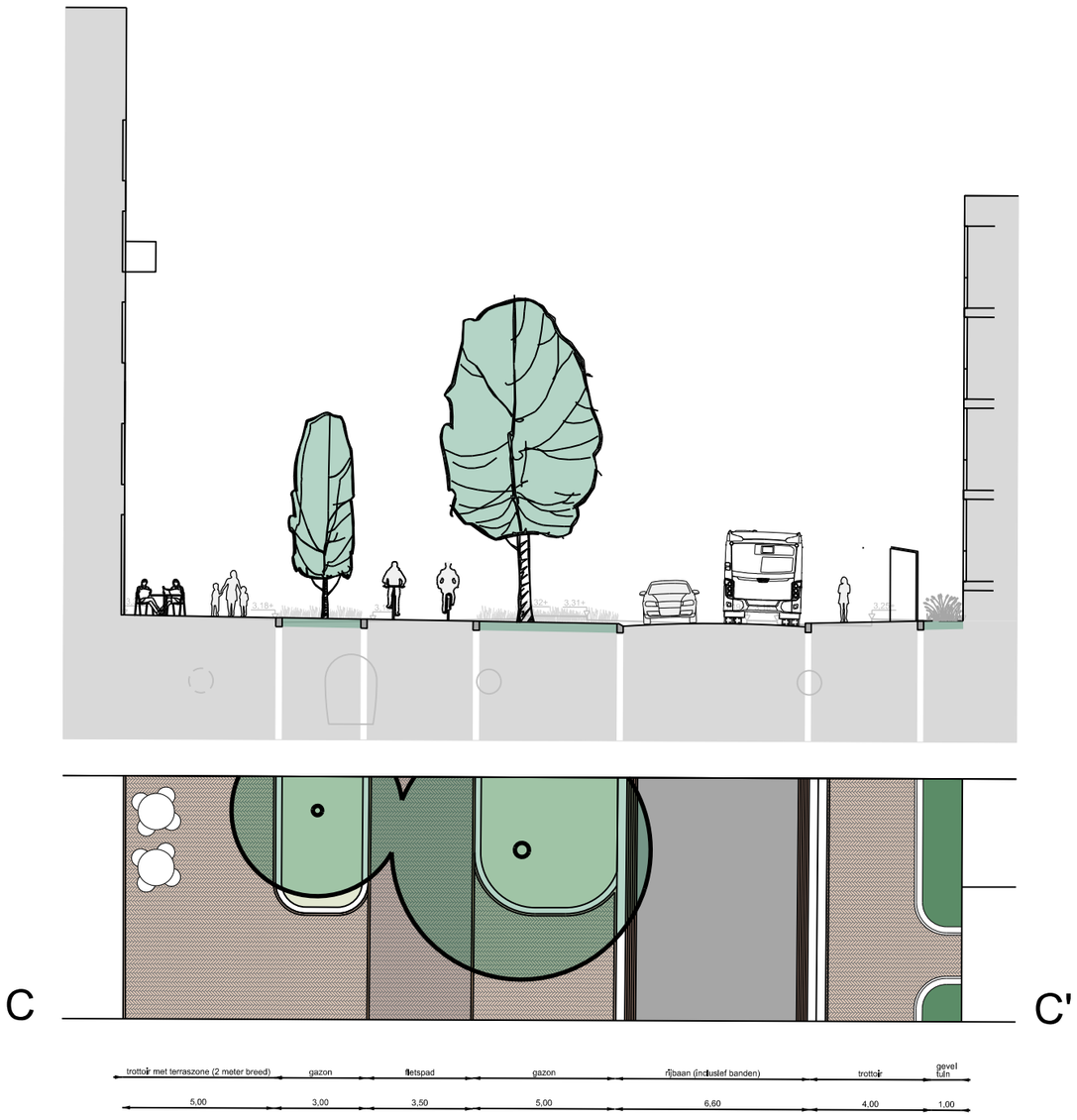
Verkleining van plantekening - maatregelen Oude Vest



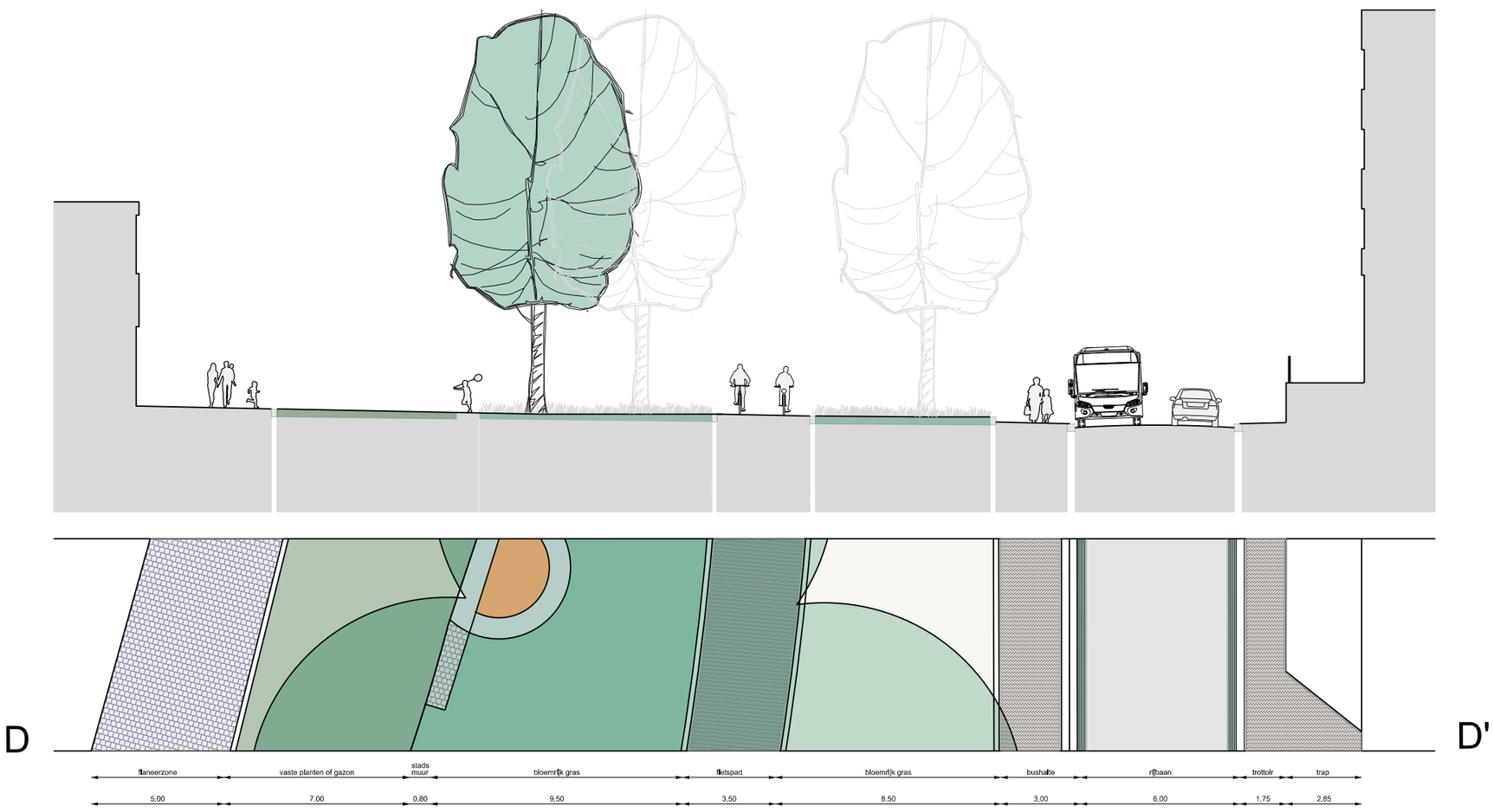
Profiel AA’ - JF Kennedylaan



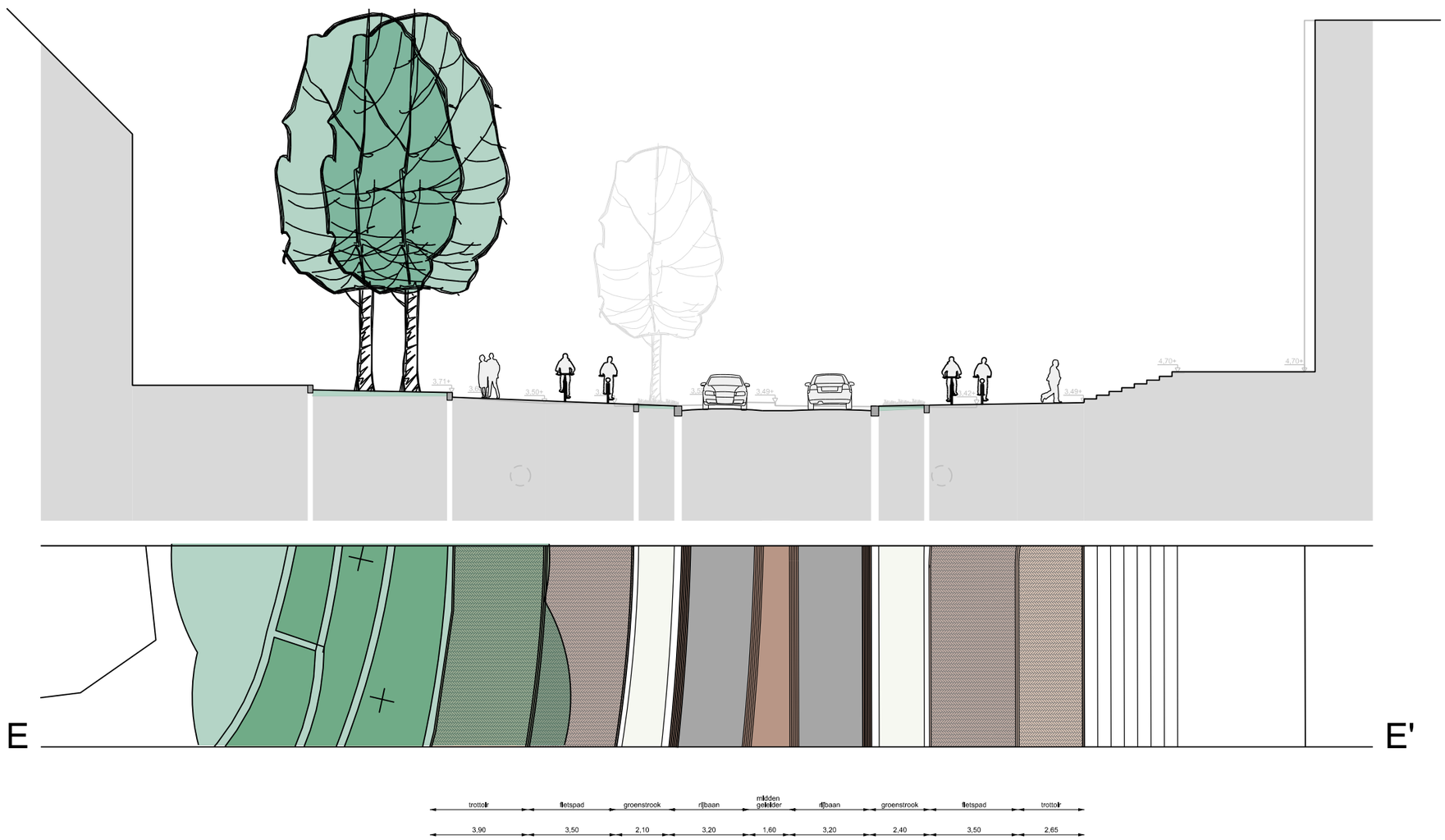
Profiel BB’ - Gasthuispoort



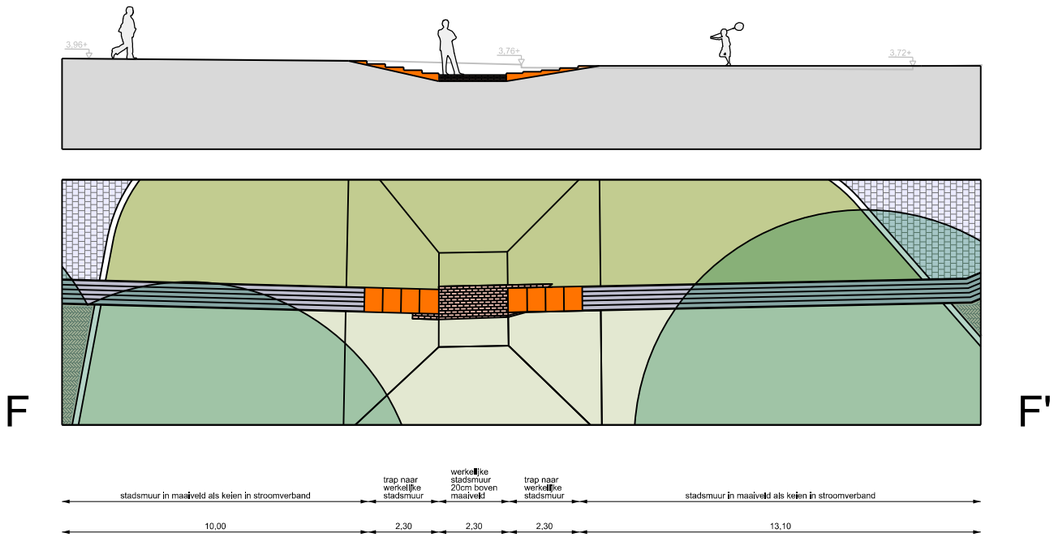
Profiel CC’ - Vlaszak



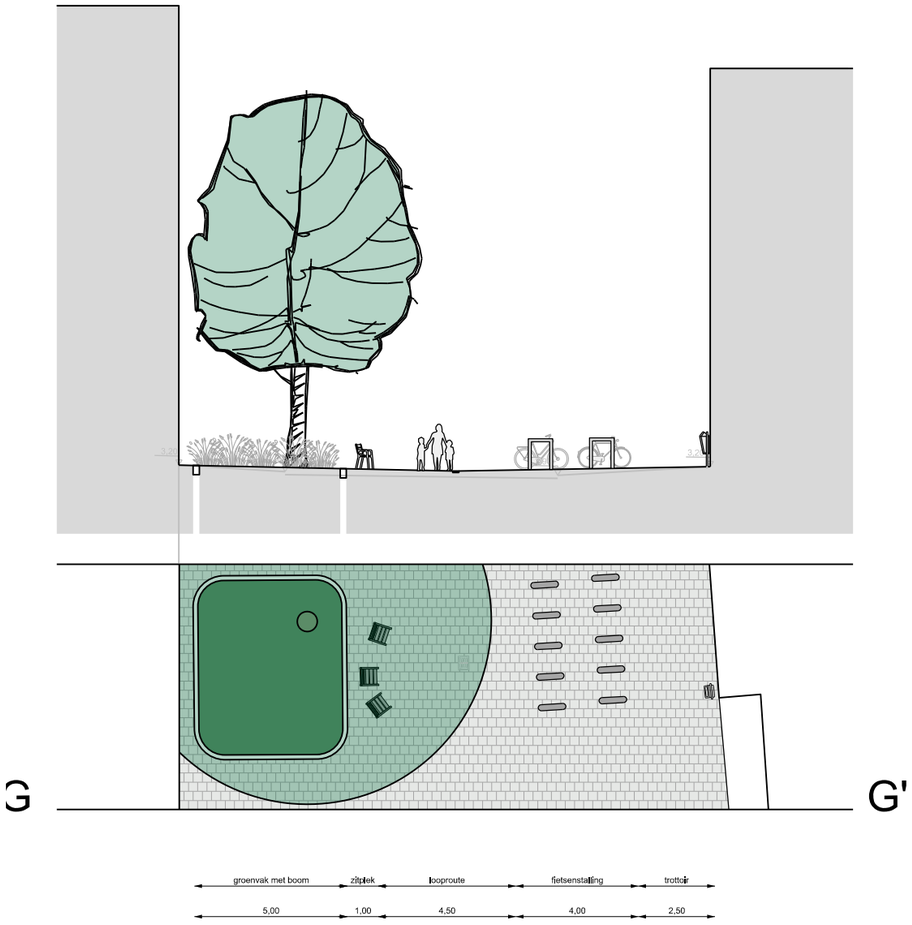
Profiel DD’ - Kloosterplein



Profiel EE’ - Claudius Prinsenlaan



Profiel FF’ - verlanging bij stadsmuur



Profiel GG’ - Fietsparkeren bij oversteek parkeerterrein

OOSTFLANK - VOORLOPIG ONTWERP 1E FASE - GASTHUISPOORT, VLASZAK EN KLOOSTERPLEIN

Gemeente Breda

juli 2023