

The Singels experience

It's where you meet people.

Groep 3 integrale opgave

Anneke Verwaard
Nick Klaverdijk
Kees Bastiaanssen
Mimosa Spitz
Rolf Boudewijn Sijtsma

Ambitietekst

Dit plan sluit aan op het project van de gemeente Breda binnen het uitvoeringskader 'Binnensingel'. Een goede stap in de goede richting voor de ambitie van een stad in een park, wel een veilige stap. Binnen dit uitvoeringskader worden binnen gepland en wandelpaden aangelegd. In dit plan wordt het groter aangepakt. Er wordt hier gefocust op de buitenring van de singel, en niet alleen op het groen maar op het gehele straatbeeld. De singel is een van Breda's bekendste historische kenmerken en kan gebruikt worden als inspiratie en stimulatie voor de binnenstad en de rest van Breda. Daarom moet er juist hier gefocust worden op duurzaamheid en het minimaliseren van het autogebruik. Dit zal gerealiseerd worden doormiddel van een groot rondpark rondom de buitensingel met extra aandacht voor groen, langzaam verkeer en veiligheid. Het droombeeld voor de buitensingel is een volledige verbannen auto, met optimale ruimte voor de wandelaar en de fietser en optimaal gebruik van de ruimte waaronder de waterkant.

Omdat elke singelstraat anders is qua beschikbare ruimte, moet hier bij toekomstige ontwikkelingen rekening mee gehouden worden. Daarom is dit een plan dat uitgevoerd kan worden door middel van maatwerk. De onderstaande bouwstenen die genoemd worden zorgen samen voor de ideale situatie maar soms is dit niet mogelijk. Dan kan er naar de locatie gekeken worden voor wat er wel mogelijk is en kunnen er 1, 2 of 3 bouwstenen toegepast worden. Als er weinig ruimte is voor extra groen aan de waterkant dan kan er bijvoorbeeld een vlonder toegevoegd worden waar het wandelpad op verdergaat. Uiteindelijk kon er op deze manier in fasen gewerkt worden naar het uiteindelijke droomscenario.

Visie & strategie



Speerpunten inventarisatie:

- Geen gescheiden modaliteiten --> onveilige situaties voor fietsers
- Onbenutte ruimte langs de singel
- Overbodige autobanen
- Olifantenpaadjes --> behoefte aan wandelpaden

Foto-analyse



Overrote middenberm

Hierboven neemt de midden berm een grote hoeveelheid ruimte in beslag. Dit wanneer de loopstrook naast de weg juist deze ruimte kan gebruiken. Een smaller wegprofiel is hierin de oplossing. Met de boogjes is het ook mogelijk om hier een kleine kade te ontwikkelen.



Olifantenpaadjes

Op meerder plekken langs de Singel is geen loop-infrastructuur te vinden. Echter stap dit men niet, toch vormen er looproutes. De vraag naar lopen naast het groen en water is er, nu moet er nog op ingezet worden. Een wandelstebel ontwikkelen in combinatie met een groenblauw netwerk, midden in de stad.



Parkeernormen

Hier nemen de parkeerplekken juist de meest waardevolle ruimte naast de Singel op. Hier liggen juist kansen om recreatie aan het water te creëren, wat nu wordt opgenomen door de auto. Het herontwikkelen van deze straten gemakkelijk te realiseren met de toepassing van een fietsstraat of eenrichtingsweg.



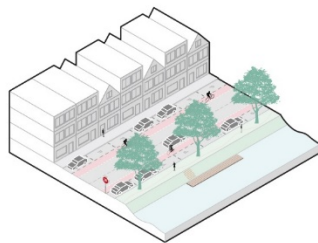
Een combinatie van alle benoemde problemen

Hier aan de Wilhelminaasingel zijn de vorige problemen aanwezig. Een te breed wegprofiel, parkeren aan het water en achter de rij geparkeerde auto een olifantenpaadje. Tevens hindert de ongescheiden infrastructuur de verschillende partijen op de weg. De fietser verkeerd in een onveilig staat op deze weg, er ontbreekt een bescherming.

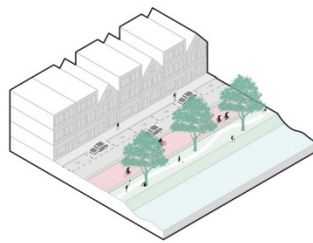
Kernpunten en Bouwstenen

- Singel bruikbaar maken
- Groenstrook verbreden
- Vlonders toevoegen
- Extra breed gescheiden fietspad à stimuleren langzaam verkeer en veiligheid
- Zo smal mogelijke autobaan à 30 km/uur, ambitie is éénrichtingsverkeer
- Kwalitatieve wandelpaden

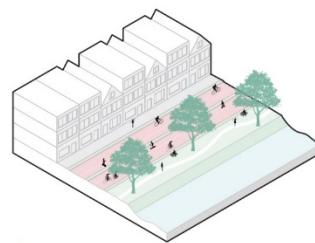
Fase 1:



Fase 2:



Fase 3:



Buiten Bewegen Breda

Verbinden van de stad en het langzame verkeer



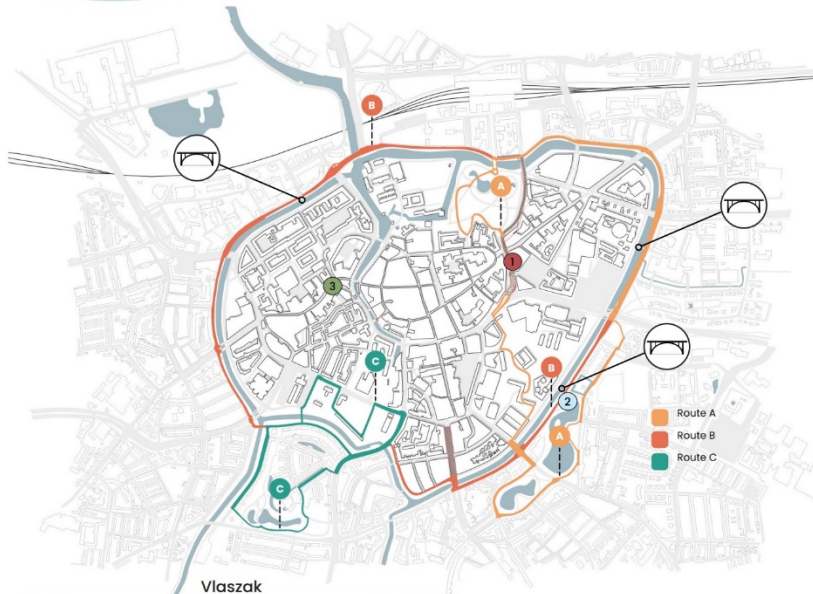
In het kader van het STOP-principe (omgevingsvisie Breda), moet er meer ingezet worden op langzaam verkeer. Hieronder valt Stappen en Trappen en dus lopen en fietsen. Inzetten op langzaam verkeer draagt bij aan de gezondheid van mensen. Tegelijk kunnen eventuele milieuaantastingen voorkomen worden door minder gebruik te maken van de vervuulende auto. Daarnaast wordt er ingezet op bewegen. Breda moet een bereikbare en sportieve stad worden.

De eerste ambitie is dat er meer recreatieve wandel- en sportroutes gerealiseerd worden. Door de binnenstad van Breda komt een recreatieve groene ader. Hier kunnen de inwoners en bezoekers van Breda gebruik van maken om te sporten. Er komen verschillende routes: langs de Singel, een route om parkeren te verbinden en kleinere afstakkingen voor de ouderen of mensen die een klein rondje willen wandelen. Voor de Singel geldt dat er een goede looproute langs het water gecreëerd wordt.

Vervolgens komt er meer ruimte voor voetgangers. Dit houdt in dat de wandelpaden waar nodig verbreed worden. Voetgangers voelen zich niet overal in de binnenstad van Breda welkom. Dit is wel belangrijk om mensen te stimuleren meer te lopen. Voorbeelden van slecht begaanbare wandelpaden zijn het trottoir bij de bushalte van Vlaszak en het trottoir bij de Catherinestraat. Het is ook niet toegankelijk voor mensen die een fysieke beperking hebben of die gebruik maken van een scootmobiel.

Daarnaast krijgen de voetgangers bij Vlaszak en Nieuwe Ginnekenstraat meer ruimte. In het midden van het straatprofiel komt een brede voetgangersstrook. Dit moet de mensen stimuleren meer te wandelen. Deze inrichting is geïnspireerd op de Speelhuiscan en op de Willemstraat. Hier krijgen voetgangers namelijk meer de hoofdrol. Dit concept sluit aan bij de 3e ambitie. Modaliteiten scheiden. Sommige plekken in de binnenstad van Breda geven een onveilig gevoel omdat de modaliteiten dicht op elkaar rijden. Er komen verschillende (groene) barrières om de modaliteiten uit elkaar te halen.

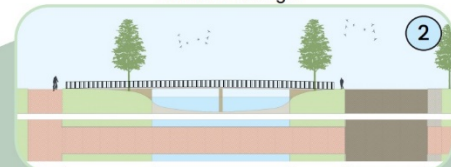
Tot slot is de laatste ambitie om loopbruggen te realiseren. Op 3 plekken komen loopbruggen over de Singel: de Nieuwe Diestraat, Chassé promenade en Brabantlaan. Langzaam verkeer moet soms grotere afstanden afleggen om de Singel over te steken. Vandaar dat er extra bruggen voor fietsers en voetgangers komen. Om de veiligheid van de verkeersgebruikers te garanderen wordt de Singel een 30 km/uur zone en komen er voetgangersoversteekplaatsen. Doordat de Singel 30 km/uur wordt, zal dit positief bijdragen aan de luchtkwaliteit en zal er minder geluidsoverlast zijn. Dit draagt weer bij aan de kwaliteit van het milieu.



Vlaszak



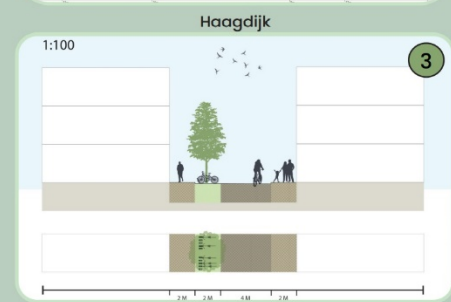
Vlaszak



Wilhelminasingel



Wilhelminasingel



Haagdijk

1:100

2.00 2.00 4.00 2.00