

# Oranjeplein - Voorlopig Ontwerp

december 2021



Gemeente Breda

## Inhoud

Inleiding	1
Locatie en opgave	1
<b>Analyse</b>	<b>2</b>
Structurele verandering in infrastructuur	2
Oranjeplein centraal in recreatieve route	5
Ruimtelijke analyse van huidige situatie	6
<b>Concept</b>	<b>7</b>
Ruimtelijke verbinding met functionele vloerindeling	7
Ontwerpprincipes	8
Historische aanknopingspunten voor placemaking	9
<b>Voorlopig ontwerp</b>	<b>10</b>
Plantekeningen	10
Sfeerimpressies	13
Profielen	23
Facetkaarten	31

## Leeswijzer

Het voorliggende Voorlopig Ontwerp (VO) voor het Oranjeplein is gebaseerd op een basis die is ontstaan vanuit een proces met participatie. Waarbij de verschillende ontwerpstappen zijn besproken met een werkgroep. Deze werkgroep is zelf de grondlegger van de voornaamste randvoorwaarden voor het plan, namelijk het vergroenen van het plein en het voorzien van een verblijfsplek aan de historische route. Tevens is er een kunstgroep ingezet om mee te denken over de kunstopgave.

Een volgende stap richting een uitvoerbaar en beheerbaar ontwerp is genomen door de afdeling SIB (Stadsingenieurs Breda) waarvan het resultaat in dit document getoond wordt.

Het document bestaat uit de volgende onderdelen.

Allereerst wordt geïd waar de locatie is en welke uitgangspunten zijn opgesteld. Vervolgens wordt middels een analyse geïd welke potenties de locatie heeft en welk belang de plek heeft op stadsniveau.

Hierop volgt het concept waarin duidelijk gemaakt wordt wat de basisopzet is voor het maken van een ontwerp. Tevens wordt hierbij aandacht geschonken aan de opzet van de kunstopgave.

Wanneer deze onderdelen behandeld zijn, wordt het Voorlopig Ontwerp getoond. Dit ontwerp wordt geïllustreerd middels een plantekening en sfeerimpressies. Waarna de opbouw wordt verhelderd middels profielen en facetkaarten.



## Locatie en opgave

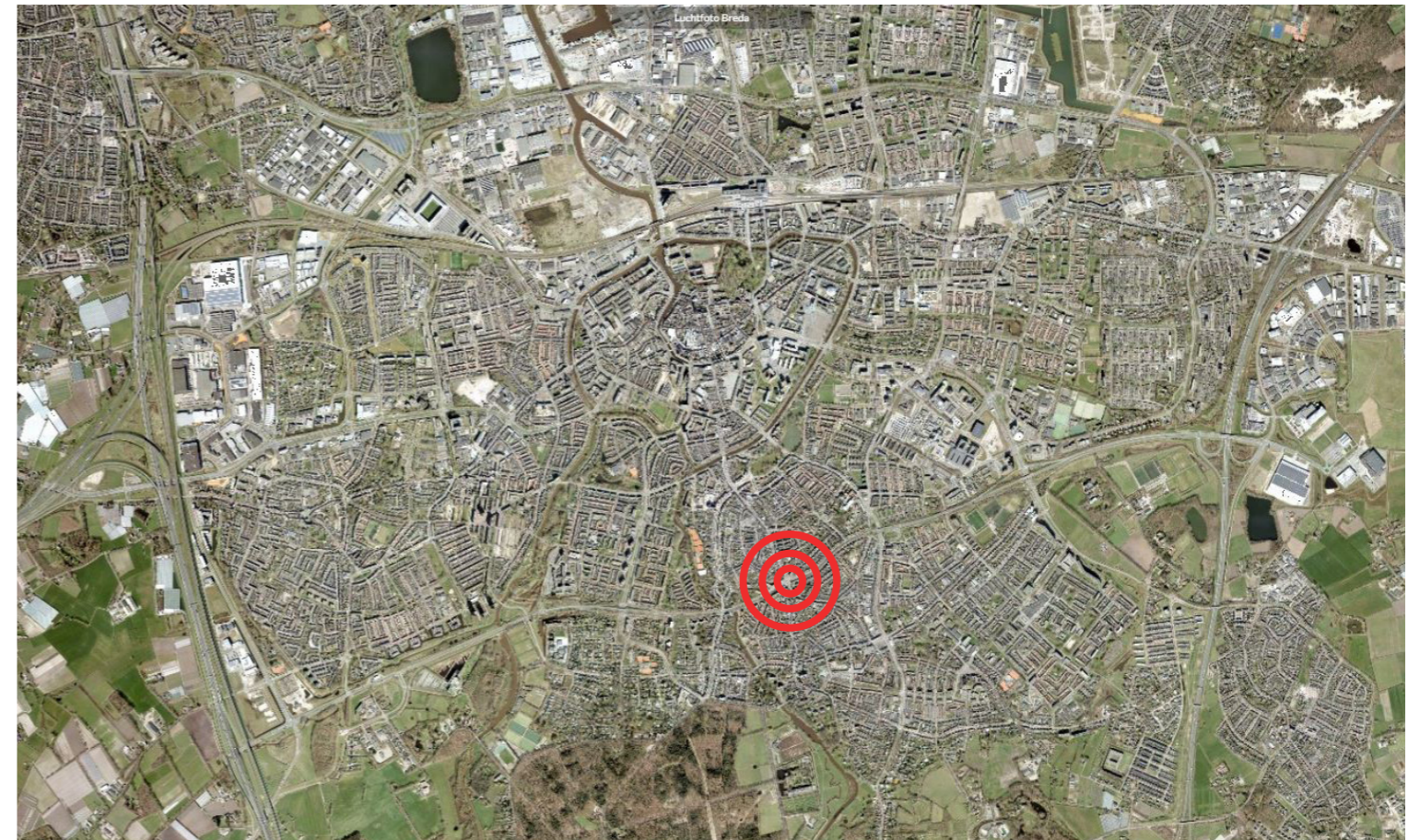
Het Oranjeplein is momenteel een verkeerskundig knooppunt centraal in de wijk Ginneken. De Ginnekenweg was in de middeleeuwen de zuidelijke invalsroute van de stad Breda. Deze hoofdstructuur is in de loop der tijd gewijzigd. De belangrijkste infrastructurele route is verlegd naar de Prins-Hendrikstraat. Deze wijziging was een gevolg van een verandering van infrastructurele relevantie en een verandering van mobiliteit. Verbeeldingen van deze veranderingen zijn op de volgende pagina's weergegeven.

De veranderingen hebben ertoe geleid dat het huidige Oranjeplein is veranderd in een dynamische omgeving waarbij de auto het straatbeeld domineert. De oude invalsroute naar de Ginnekenmarkt is hier een ondergeschoven kindje bij geworden.

Doel van het project is dan ook om de langzaamverkeersroute tussen de binnenstad en de Ginnekenmarkt te verbeteren. Dit moet gezocht worden in de herkenbaarheid van de route. Maar ook in het verblijfsklimaat. In de route tussen verschillende verblijfsplekken mist een rustpunt.

Wel is het van belang om de automobilist vanuit de binnenstad naar de Prins-Hendrikstraat te geleiden zodat de Ginnekenweg niet overbelast wordt met autoverkeer.

Een extra uitdaging zit in de inrichting van de situatie bovenop de overkluising van de Zuidelijke rondweg. Hier is namelijk maar een beperkte opbouw mogelijk en moet rekening gehouden worden met het gewicht.



Projectgebied - verkeerskundige knoop in wijk Ginneken



Huidige situatie - Oranjeplein fungeert als verkeerskundig knooppunt



Projectgebied - Overkluising van zuidelijke rondweg

## Structurele verandering in infrastructuur



De huidige inrichting van het Oranjeplein is sterk beïnvloed door het gebruik. Zo is het in de afgelopen 100 jaar een paar keer op de schop gegaan omwille van verkeerskundige vereisten. De verandering van deze structuur wordt op een stedelijk schaalniveau geïllustreerd.

### Structuur van routes voor 1900

Voor 1900 was de Ginnekenweg de belangrijkste invalroute ten zuiden van Breda. Deze route verliep van de binnenstad naar omliggende dorpen als Ulvenhout en Bavel. Hierdoor was dit een handelsroute van en naar Breda.



Oranjeplein omstreeks 1930



**Structuur van routes na 1950**

Na de tweede wereldoorlog wijzigde de structuur door de intreding van een parkway met een rotonde bij het huidige Oranjeplein. Hierdoor werden het zuidelijke deel van de Ginnekenweg en de Prins Hendrikstraat even belangrijk in de verkeerskundige structuur.



Oranjeplein omstreeks 1960



**Structuur van routes na 1980**

Tegenwoordig is door de komst van de zuidelijke rondweg en de de takken die hier op aansluiten de infrastructurele structuur sterk gewijzigd. Zo zijn wegen als de Prins Hendrikstraat en Fatimastraat van meer relevantie dan het zuidelijke deel van de Ginnekenweg.



Oranjeplein bestaande situatie



Oranjeplein bestaande situatie vogelvlucht

# Oranjeplein centraal in recreatieve route tussen de binnenstad en de Ginnekenmarkt

Oranjeplein centraal tussen binnenstad en Ginnekenmarkt. Echter is de uitstraling van het plein een dissonant in het systeem. De uitstraling van de overige delen zijn namelijk hoogwaardig met een klassiek karakter. Dit wordt verkregen door de verhardingsmaterialen en het straatmeubilair. Het Oranjeplein kan de ontbrekende schakel van dit lint worden.



Binnenstad Breda



Ginnekenstraat



Ginnekenweg noord



Oranjeplein



Ginnekenweg zuid



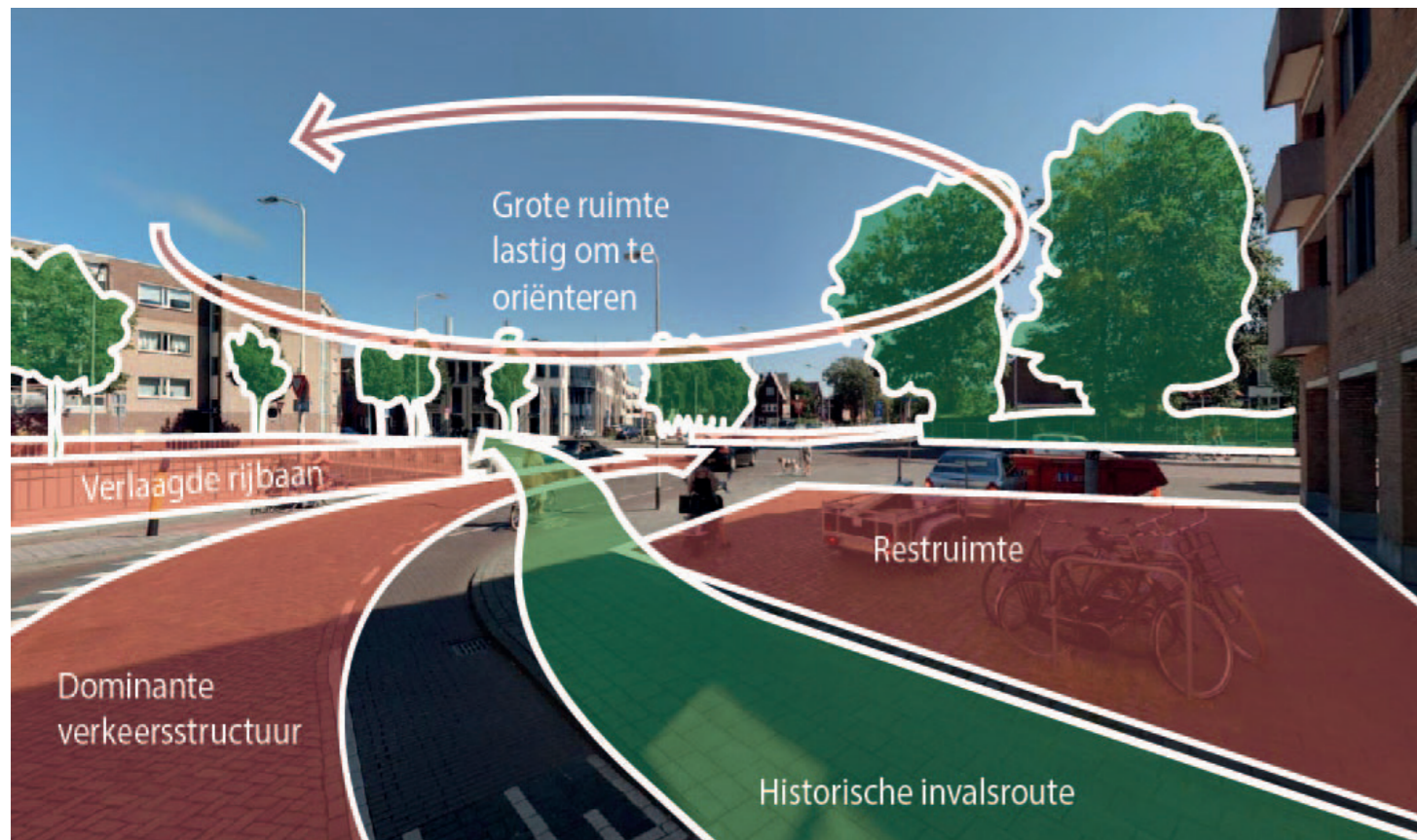
Ginnekenmarkt

## Ruimtelijke analyse van huidige situatie

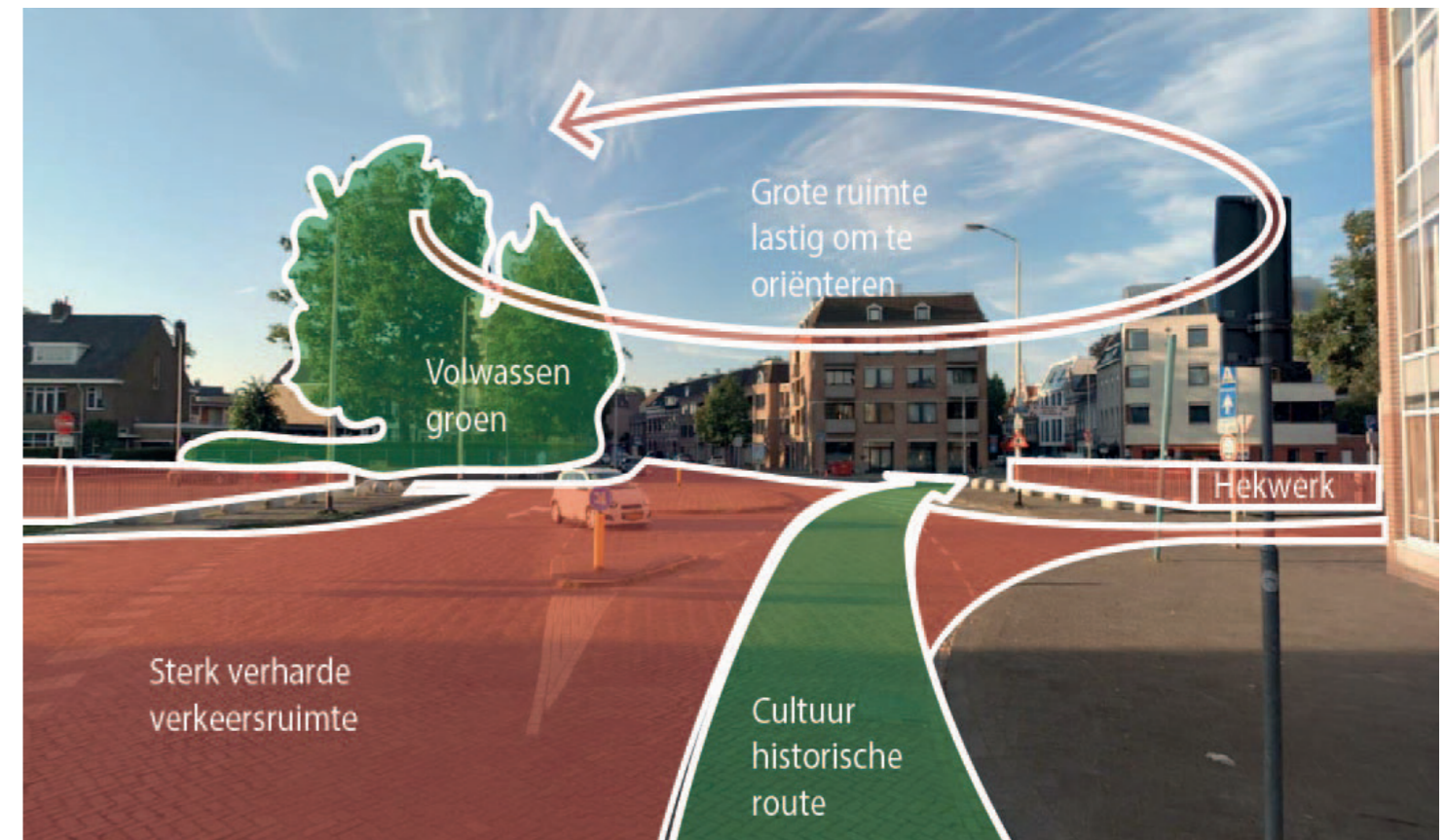
De huidige situatie van het Oranjeplein kent kansen en knelpunten. Deze zijn middels de groene kleur (kans) en rode kleur (knelpunt) weergegeven in de onderstaande afbeeldingen.

De voornaamste kansen die in dit gebied liggen zijn de mogelijkheid om de historische invalroute op een betere wijze in te zetten en het behouden van het reeds aanwezige groen.

De knelpunten zitten vooral op gebied van infrastructuur. Zo is met de vele voorsorteerstroken een situatie ontstaan die sterk verhard is. Daarnaast is deze structuur de boosdoener als het gaat om de oriëntatie. Doordat het plein zo sterk verhard is mist het elementen die een sturende werking hebben (als opgaand groen). Hierdoor kan men zich lastig oriënteren in deze ruimte. Zelfs de vlakken die resteren zijn verhard om bijvoorbeeld fietsen te parkeren. Dit kan op een efficiëntere wijze gebeuren. Uiteraard is de verlaagde Franklin Rooseveltlaan ook een knelpunt. Dit belemmert het toepassen van een directe route naar de Ginnekenweg zuid, geeft met de verkeersbewegingen die erdoor razen veel geluid en zorgt met het hekwerk voor een visuele barriere.



Zicht vanuit Ginnekenweg zijde Ginnekenmarkt



Zicht vanuit Ginnekenweg binnenstadszijde



## Ruimtelijke verbinding met functionele vloerindeling

Uit de analyse van de huidige situatie is gebleken dat het lastig is om jezelf te oriënteren op het huidige Oranjeplein. Daarnaast wordt het karakter sterk gedomineerd door de verkeerskundige structuur en is hierdoor een versteende ruimte ontstaan.

In de toekomstige situatie is het terugbrengen van de historische route van belang, maar mag hiermee de infrastructurele structuur niet wijzigen. Er dient een logische voetgangersroute van Ginnenweg noord naar Ginnekenweg zuid te ontstaan, maar het gemotoriseerd verkeer moet met een vanzelfsprekendheid naar de Prins Hendrikstraat geleid worden.

Hiervoor is een ruimtelijk concept bedacht waarbij de gebruiker gestuurd wordt middels de toepassing van groen. Door groen op ooghoogte toe te passen centraal op het plein zal de voetganger op een vanzelfsprekende wijze de open structuur volgen. Deze openheid leidt van en naar de Ginnekenweg. De werking hiervan wordt later geïllustreerd middels sfeerimpressies.

Centraal op het toekomstige Marga Mincolein zal gekozen worden voor een 'statement' middels een verhoogde plantenbak welke op zithoogte wordt aangebracht. Deze bak maakt het mogelijk om opgaande heesters op de tunnel toe te passen. Het plein krijgt een hoogwaardige inrichting om aan te sluiten bij de historische route en het belang van de locatie wordt op hedendaags klassieke wijze tot uiting gebracht door de kunstopgave.

Het gemotoriseerd verkeer wordt van de Ginnekenweg noord naar de Prins Hendrikstraat geleid doordat de rijbaan over dit gehele traject verdiept ten opzicht van de trottoirs (en shared space situaties) wordt aangelegd. Daarnaast zal de bomenstructuur deze route begeleiden.

De wegen die van weerszijden aantakken op het Marga Minco plein zullen middels een shared space situatie van en naar de Prins Hendrikstraat rijden. Door hier een gelijkvloerse situatie te creëren krijgt de voetganger (en mindervalide) meer belang doordat deze voorrang krijgt op het gemotoriseerd verkeer. Tevens ontstaan op deze wijze toegankelijke trottoirs in noordzuid richting.

De groenstructuur wordt gekoppeld aan de omgeving. Zo zal het bomenbestand aansluiten bij de bestaande bomen en wordt de geluidswerende haag ook over de tunnelbak voortgezet. De plantvakken op de tunnelbak krijgen een rechtlijnige opzet en deze worden in bakken aangebracht. Dit gebeurt om hier groen toe te kunnen passen en om een contrast te vormen met de omliggende situatie welke op organische wijze in een volle grond situatie wordt toegepast. Hierdoor ontstaat een nadrukkelijker moment op het Marga Mincolein



Geleidende groenmassa zorgt voor sturing verkeersstromen

## Ontwerpprincipes



Bepantingsstructuur koppelt plek aan structuur zuidelijke rondweg en vormt statement als groene architectuur



Het bomenbestand wordt gekoppeld aan de bomen uit de omgeving en geven schaal aan de ruimte. Het groen centraal op het plein zorgt voor de sturing van de voetganger.



Motorisch verkeer heeft een duidelijke doorgaande structuur naar Prins Hendrikstraat met secundaire aftakkingen naar zijden



Langzaamverkeer dominant over pleinruimtes en oversteken vrij van draibewegingen gemotoriseerd verkeer

## Historische aanknopingspunten voor placemaking

De naamgeving van het Oranjeplein zal met de oplevering van de toekomstige situatie een nieuwe naam krijgen. Hiervoor wordt de naam van Marga Minco geëerd door het plein Marga Minco plein te gaan noemen. Marga is een schrijfster wie in haar jeugd woonachtig was in de Prins Hendrikstraat te Breda. Ze heeft vele boeken geschreven over de tweede wereldoorlog waarvan 'Het bittere kruid' het bekendste boek is.

Aan de naamswijziging van het plein is ook een kunstopgave gekoppeld. Deze kunstopgave is reeds in het proces van de buitenruimte opgenomen zodat dez aansluit bij de toekomstige inrichting. Voor de uitwerking van deze kunstopgave is Tamar Frank (firma LightSpace) geselecteerd doordat haar visie sterk aan sluit bij de inrichting van de openbare ruimte en Marga Minco. Zij heeft al meerdere lichtlijnen aan laten leggen zoals bij Ave maria en Nesterlé.

Zo zal een lichtlijn gemaakt worden over de pleinruimte welke centraal op het plein 'gebroken' is en daar de hoogte in zal gaan als baken van de plek. De gebroken lijn staat voor het verlies wat Marga en vele anderen met haar hebben meegemaakt in de tweede wereldoorlog. Centraal op het plein wordt een ruimte voor bezinning gemaakt waar een gesproken tekst van Marga Minco wordt voorgelezen.



Lichtlijn Ave Maria



Schrijfster Margo Minco



Het bittere kruid



Lichtlijn Nesterlé

# Voorlopig ontwerp

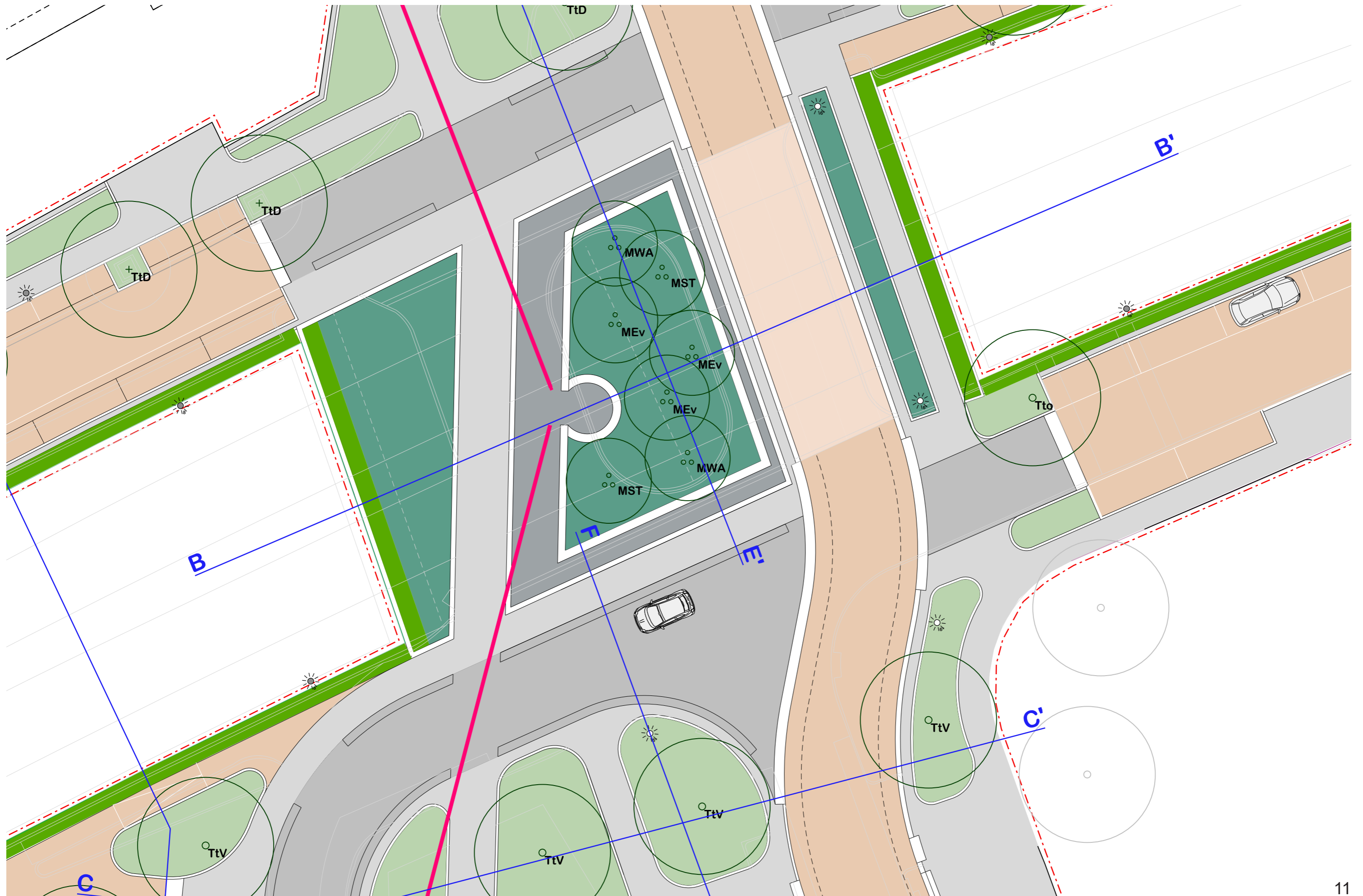


Hier boven wordt een verkleinde weergave van het Voorlopig Ontwerp getoond.

Op de hierop volgende pagina's volgen twee uitsnedes welke op schaal zijn weergegeven (schaal 1 op 200 bij papierformaat A3).

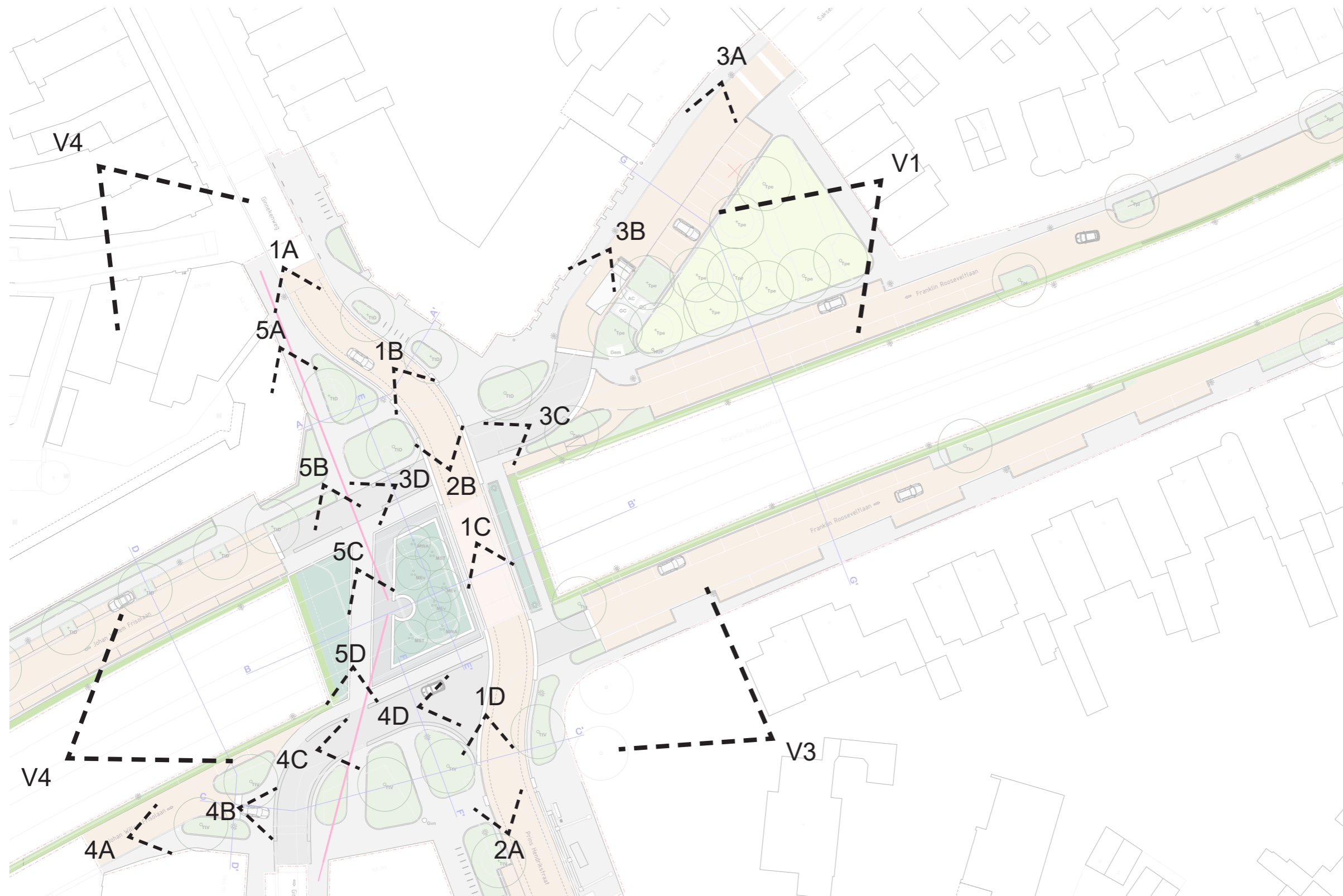
De eerste uitsnede is de pleinruimte van het Marga Mincoplein. Het plein kent een vloer met een stevige omranding waarin kinderkoppen uit de huidige situatie worden hergebruikt. Dit materiaal geeft een klassieke uitstraling en verbindt de plek met de historische route. De bak welke op het plein staat is een verhoogde rand van 50 centimeter hoog welke hierdoor als zitrand gebruikt kan worden. In de bak worden opgaande heesters toegepast om het zicht te sturen. Centraal op het plein komen de lichtlijnen dicht bij elkaar waar ze vervolgens 9 meter de hoogte in gaan om als bakken te dienen voor het plein. Naast deze bakens wordt een nis gemaakt in de plantenbak om een rustige ruimte te maken waar de tekst van Marga Minco afgespeeld kan worden.

De tweede uitsnede is het Saksen Weimarplein waarbij de infrastructuur gewijzigd is. Hier is een driehoekige parkruimte vrij gespeeld door aan de noordzijde haaks parkeerplaatsen toe te passen bij de bedrijvigheid. Hierdoor kan de parkruimte tot de woningen doorgetrokken worden. Dit is een sterke verbetering van de leefkwaliteit voor deze bewoners. Langs de tunnel wordt het éénrichtingsverkeer doorgetrokken tot voorbij de parkruimte. De gekozen inrichting maakt het mogelijk om de ondergrondse afvalvoorziening te laten liggen.





# Sfeerimpressies



Hierboven zijn de locaties van de hierop volgende sfeerimpressies weergegeven.

De sfeerimpressies geven een beeld van de toekomstige situatie die beoogd is voor het Marga Mincoplein. Er zijn vijf routes op ooghoogte gereden door het 3D model. Dit zijn van de Ginnekenweg naar de Prins-Hendrikstraat (1), van Prins-Hendrikstraat naar de Ginnekenweg (2), van de Saksen Weimarlaan naar de Johan Willem Frisolaan (3), van de Johan Willem Frisolaan naar de Prins Hendrikstaat (4) en de recreatieve route over het Marga Mincoplein (5). Daarnaast zijn er verschillende vogelvluchten gemaakt om de samenhang van bovenaf te illustreren.

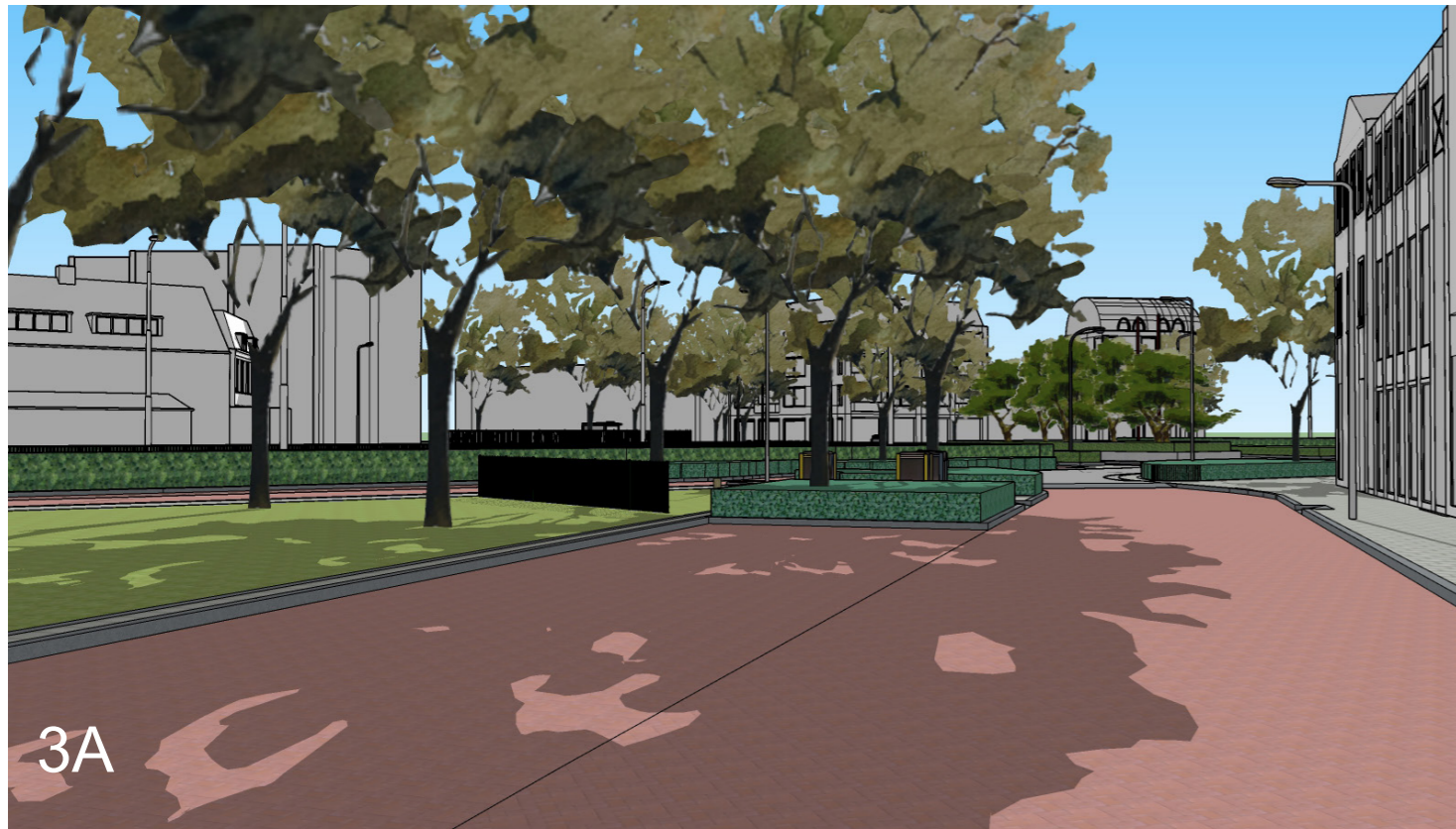


Rijbaan van Ginnekenweg naar Prins-Hendrikstraat





Rijbaan van Prins-Hendrikstraat naar Ginnekenweg



3A



3B



3C



3D

Rijbaan van Saksen Weimarlaan naar Johan Willem Frisolaan



4A



4B

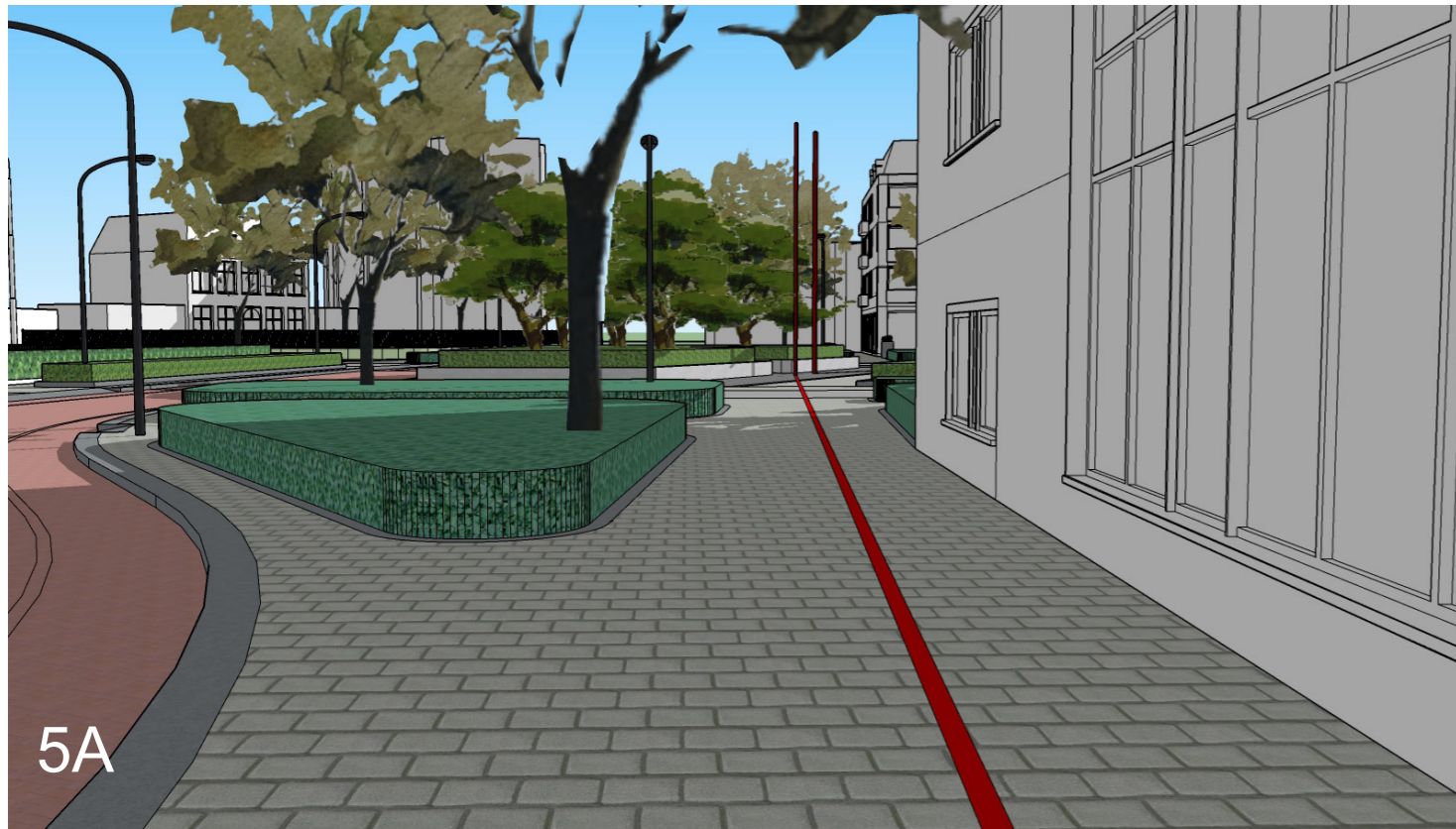


4C

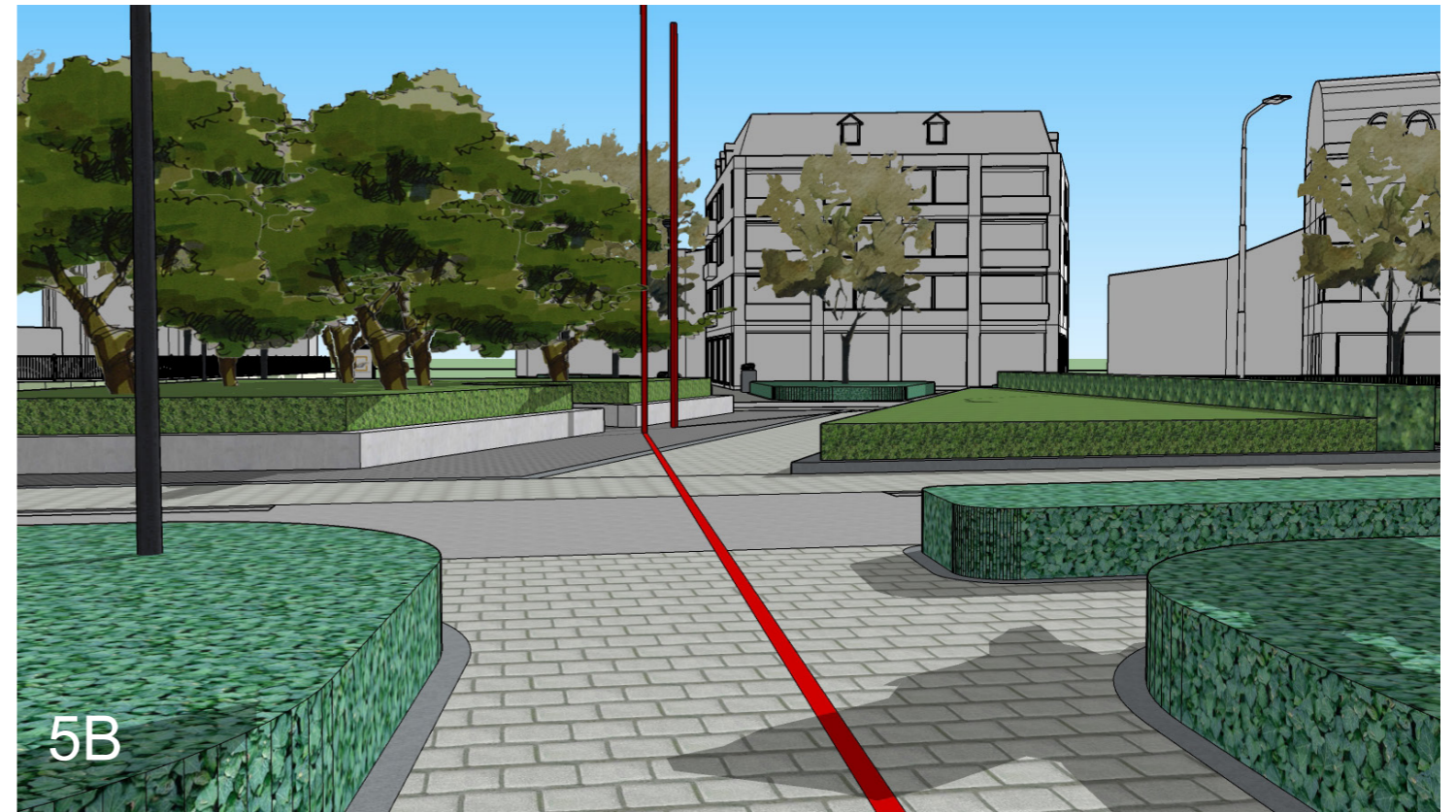


4D

Rijbaan van Franklin Roosevelddlaan west naar oost



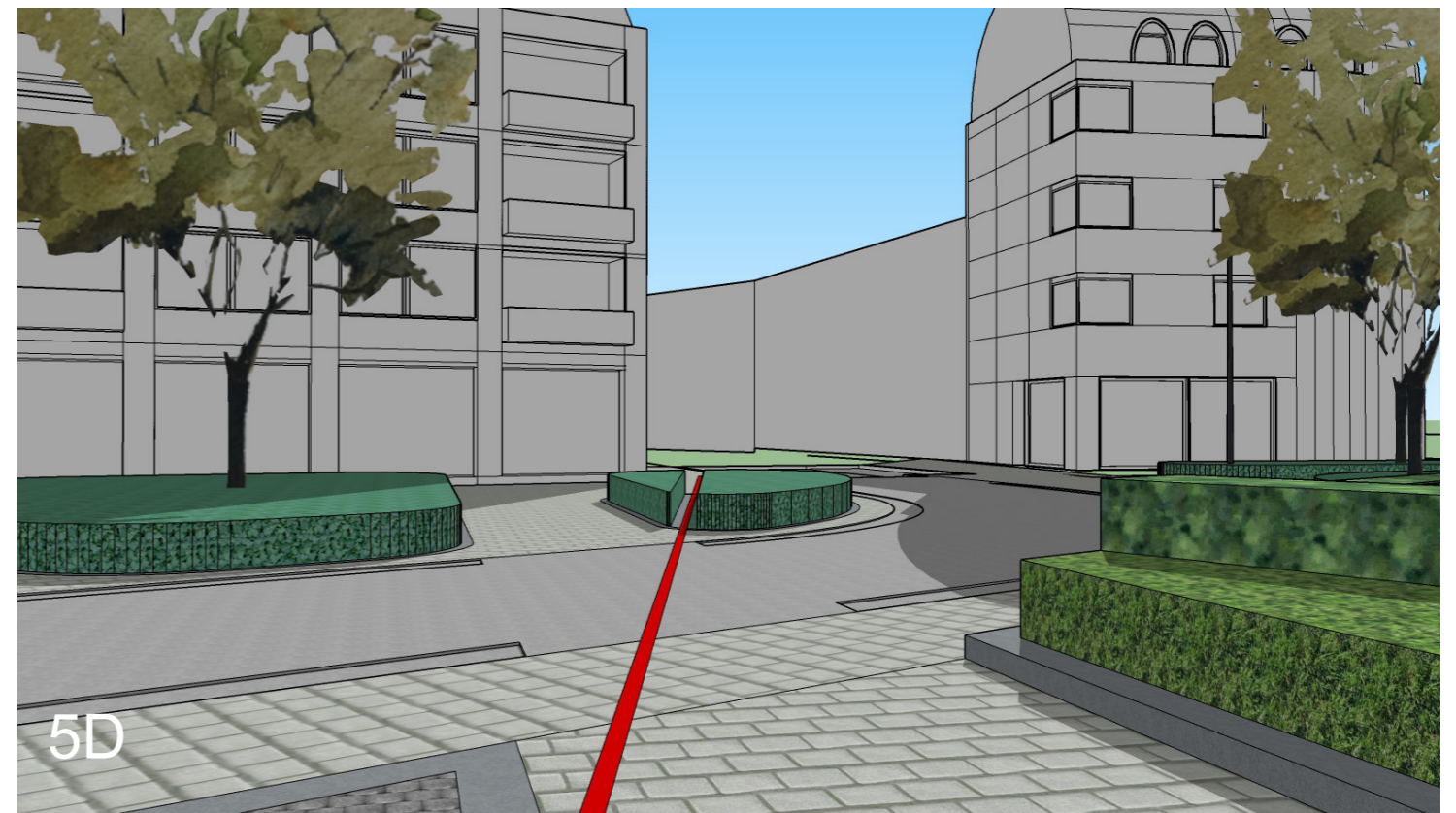
5A



5B

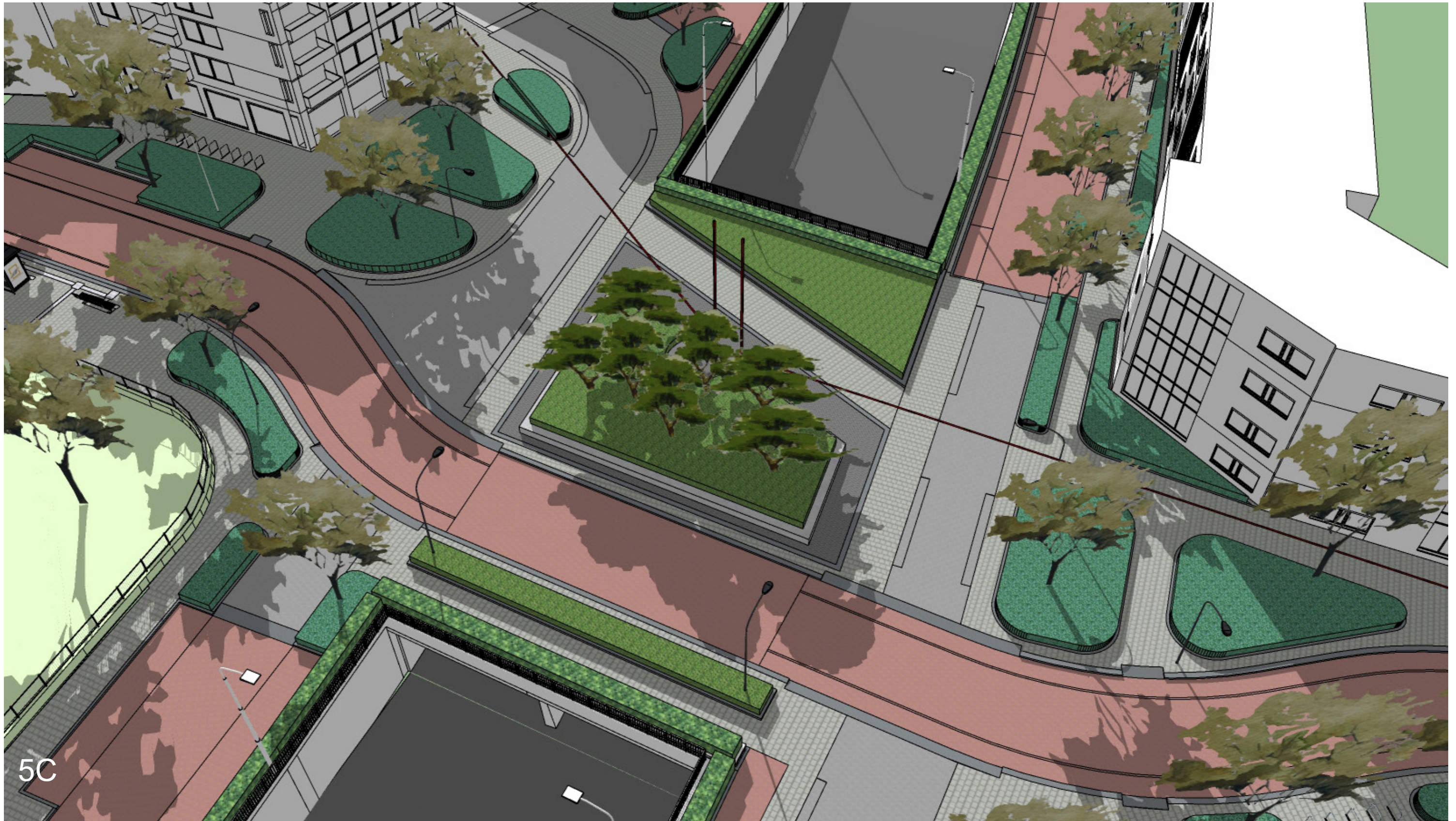


5C



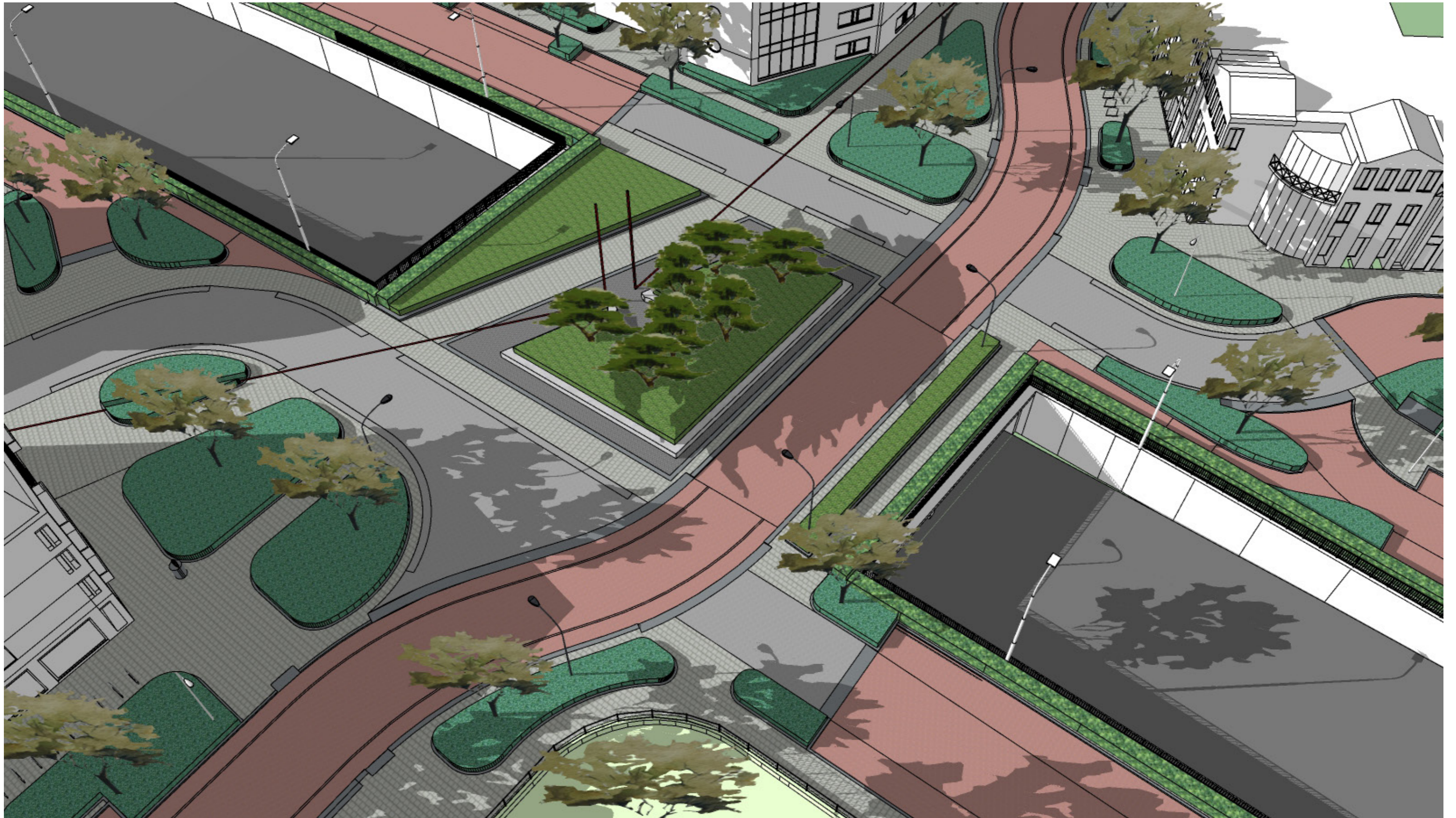
5D

Looproute binnenstad naar Ginnekenweg

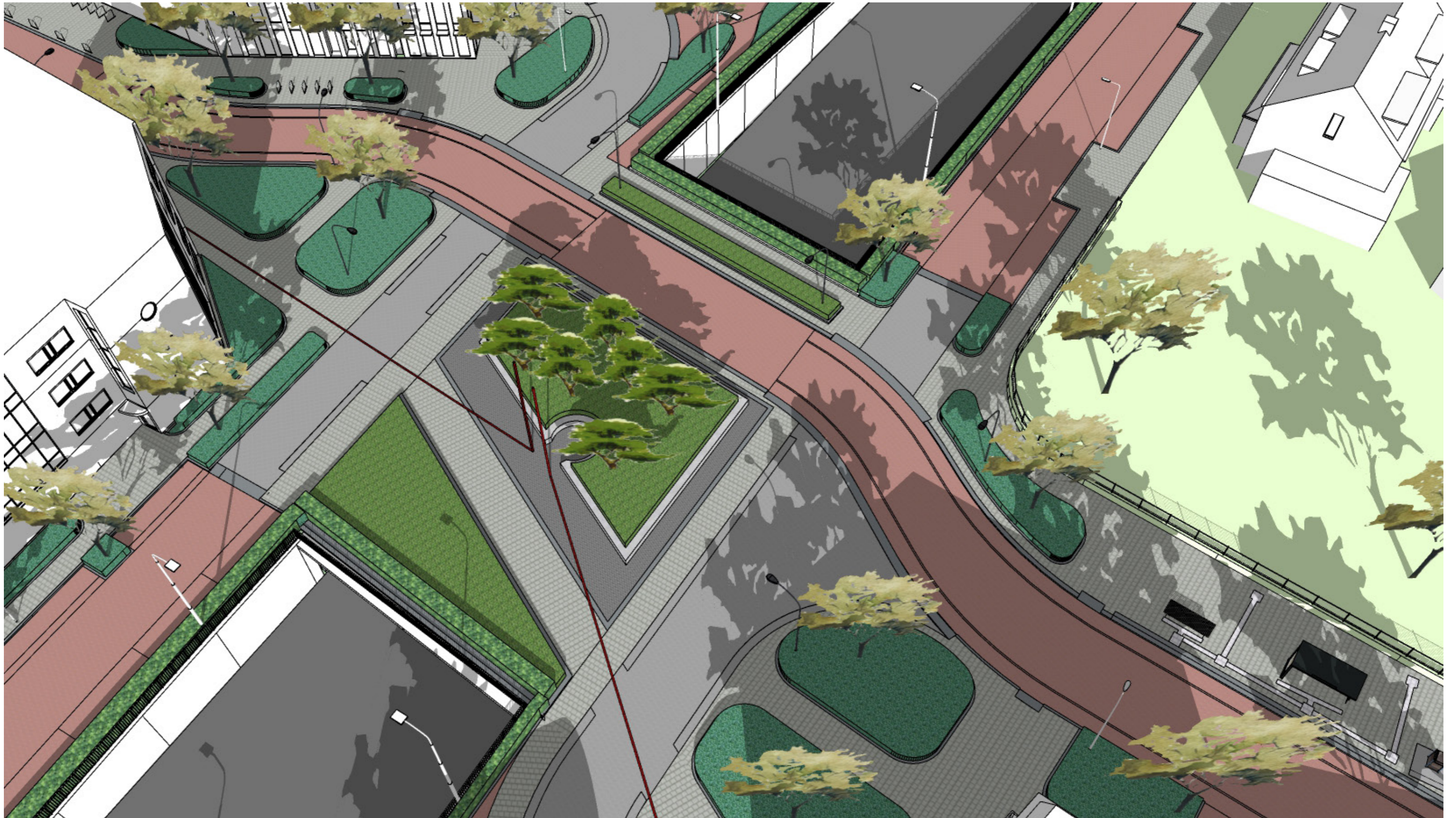


5C

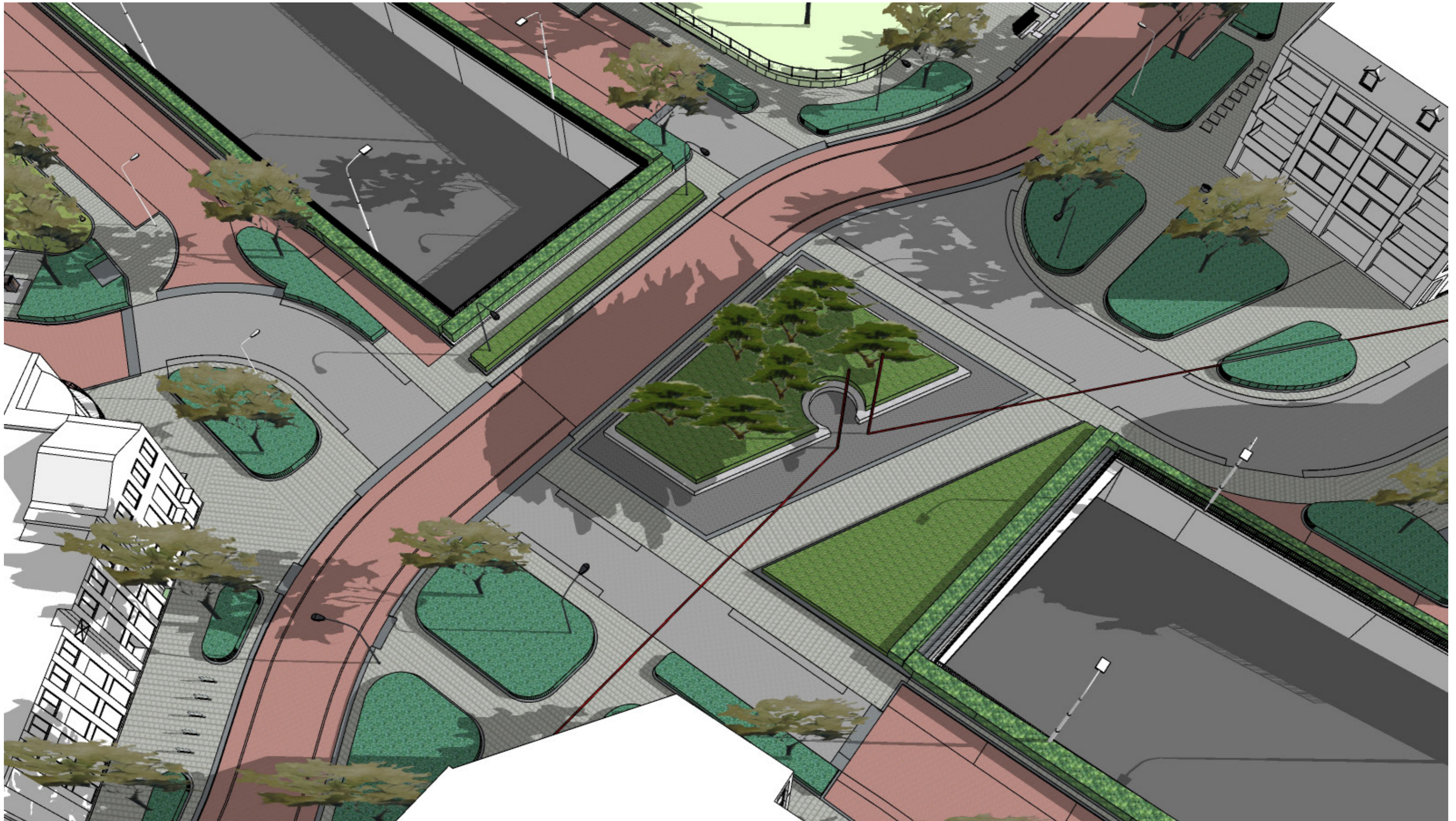
Vogelvlucht vanuit noordoosten



Vogelvlucht vanuit zuidoosten



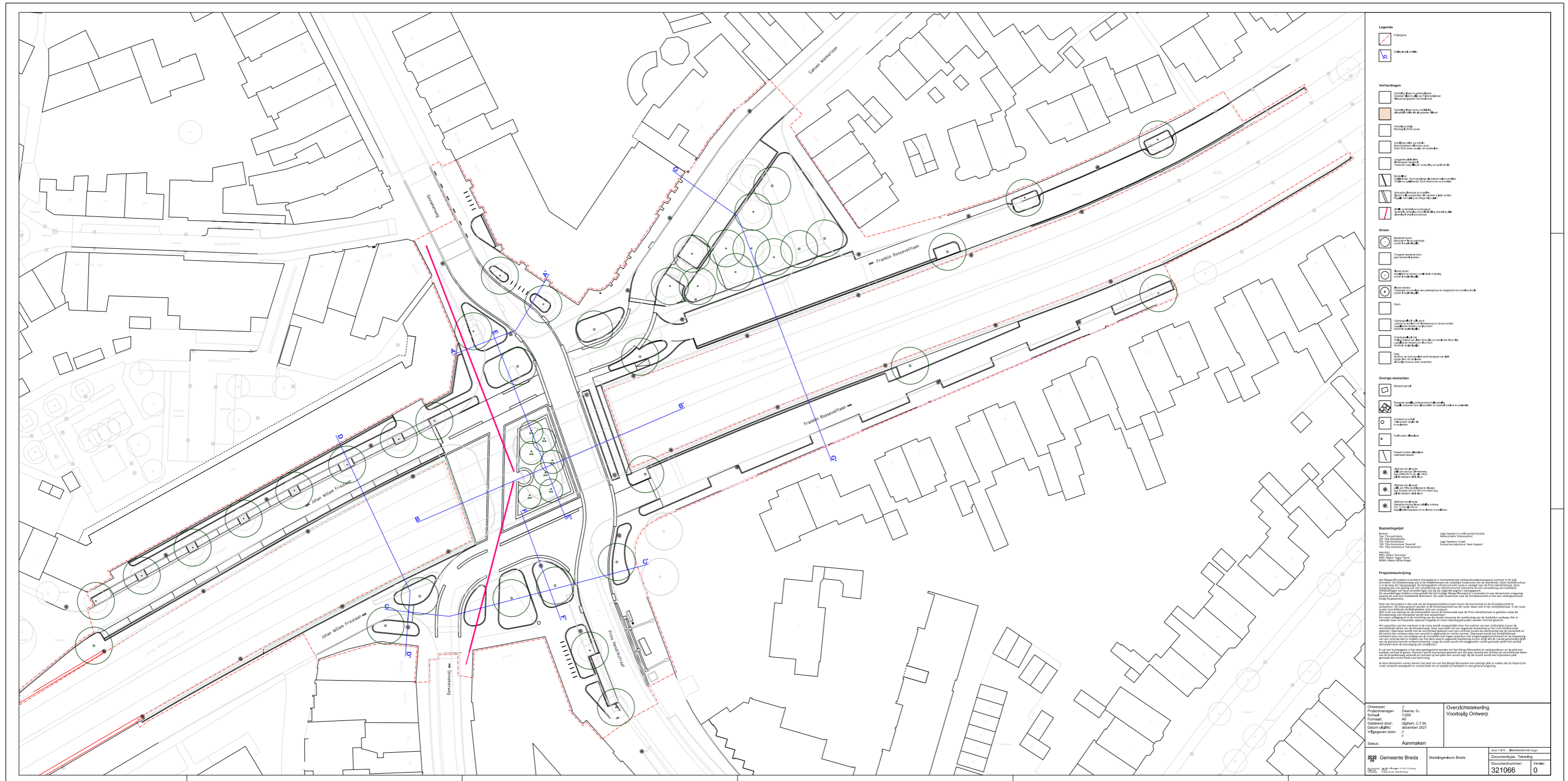
Vogelvlucht vanuit zuidwesten



Vogelvlucht vanuit noordwesten



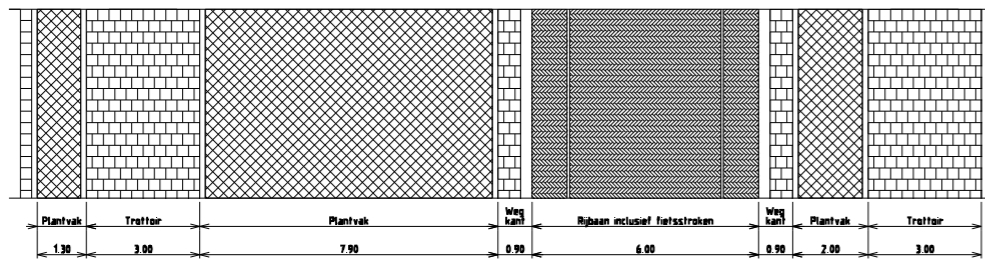
# Profielen



De locaties van de profielen die voor het Voorlopig Ontwerp zijn gemaakt, worden in de afbeelding hieronder weer gegeven. Vervolgens zijn ze op schaal (1 op 200 bij papierformaat A3) in dit rapport opgenomen



A'

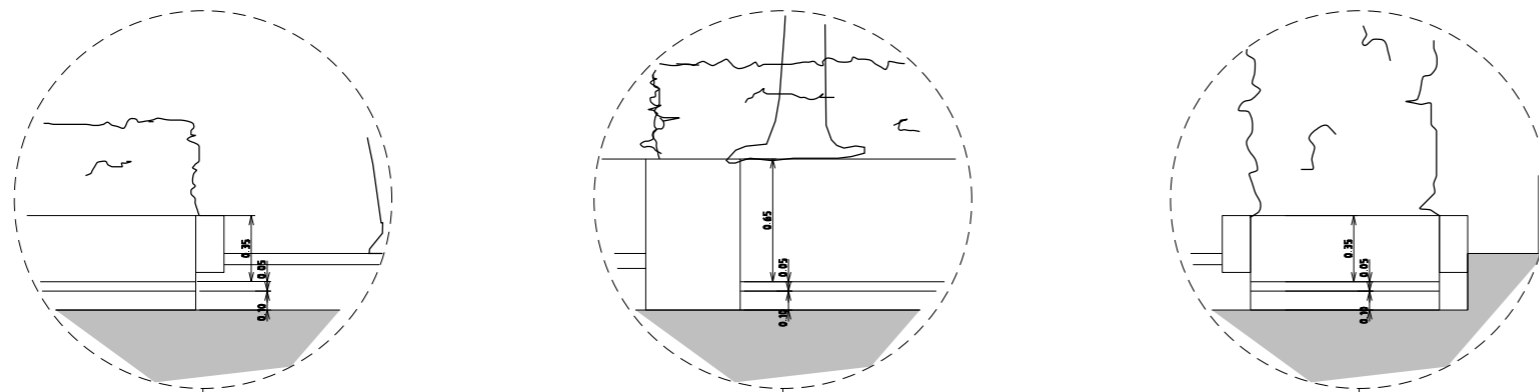


Profiel AA' - Ginnekenweg noordzijde

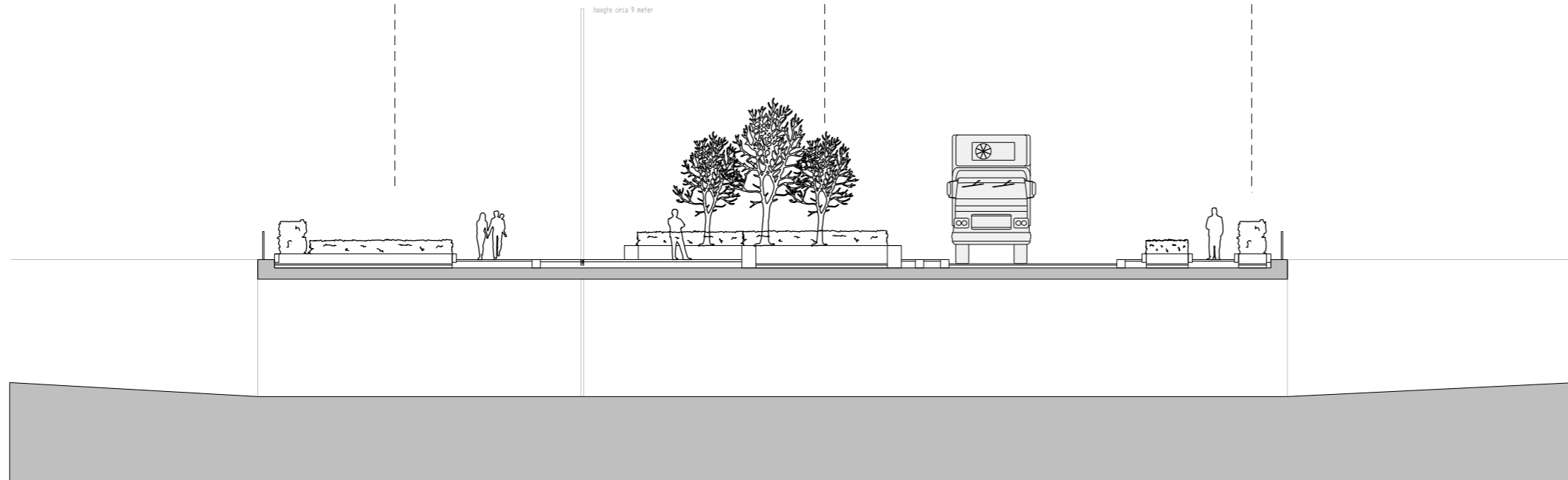
Situatie lage heester op tunnelbak  
35 cm substraat + 5cm drainagezand +  
10 cm EMK drainmat

Situatie opgaande heester op tunnelbak  
65 cm substraat + 5cm drainagezand +  
10 cm EMK drainmat

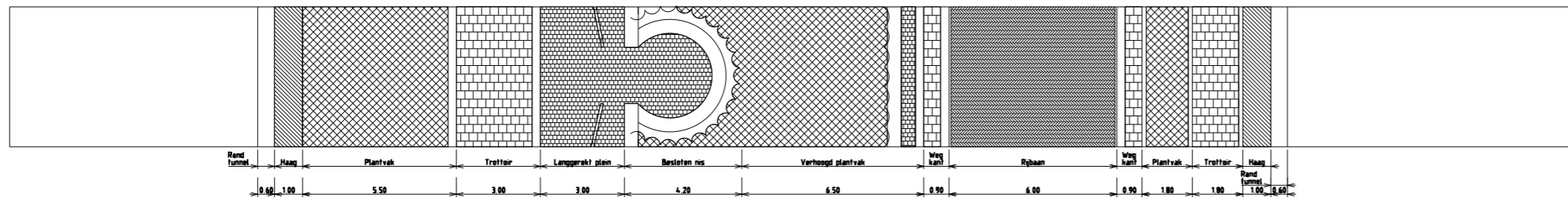
Situatie hagen op tunnelbak  
35 cm substraat + 5cm drainagezand +  
10 cm EMK drainmat



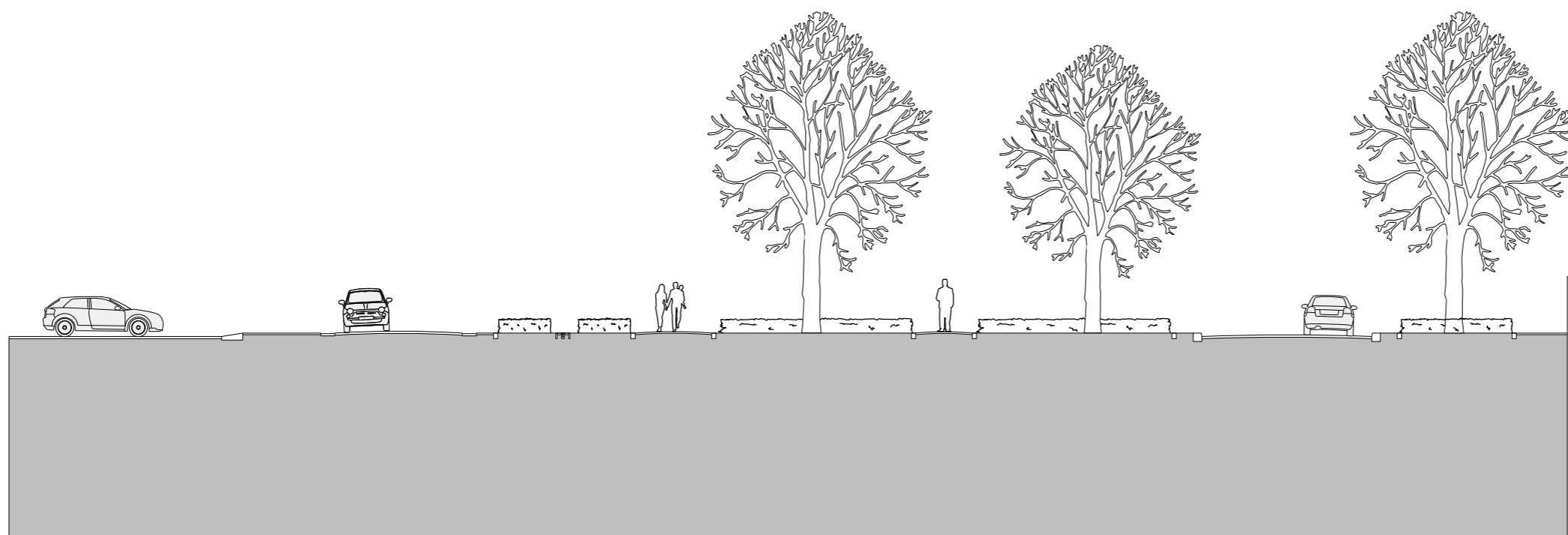
hoogte circa 9 meter



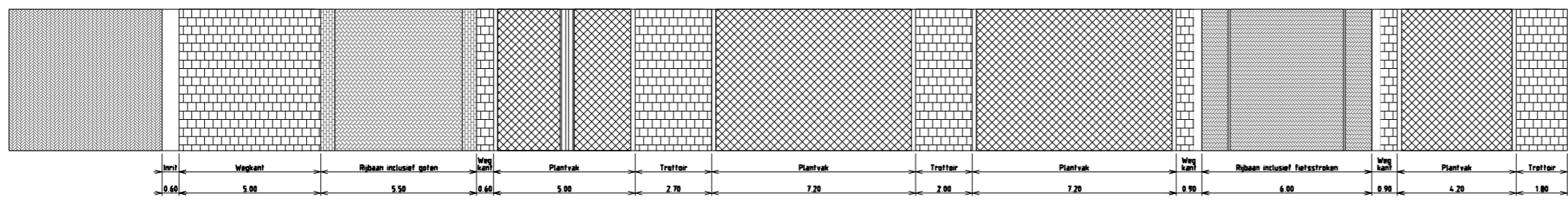
B B'



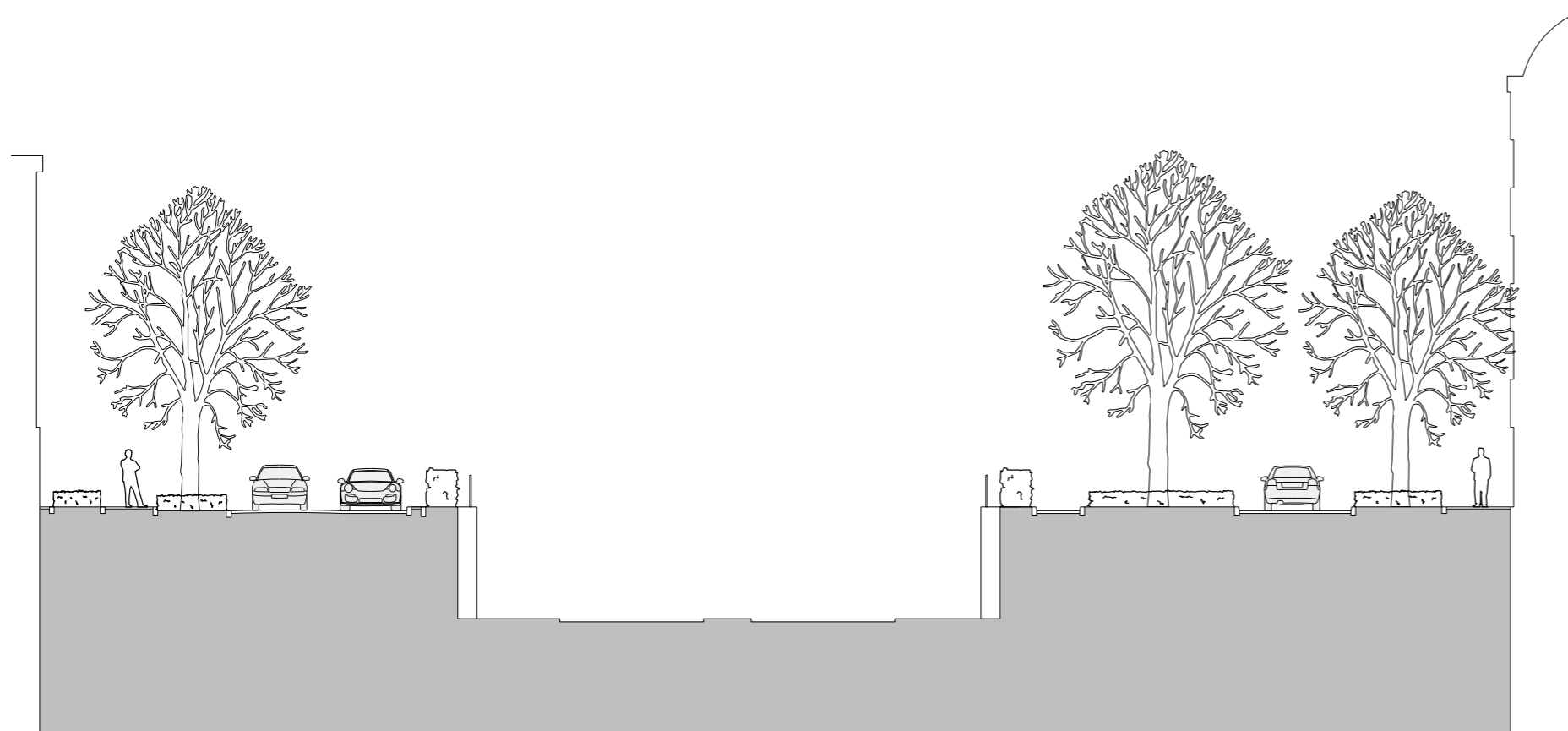
Profiel BB' - tunnelbak oostwest



C C'

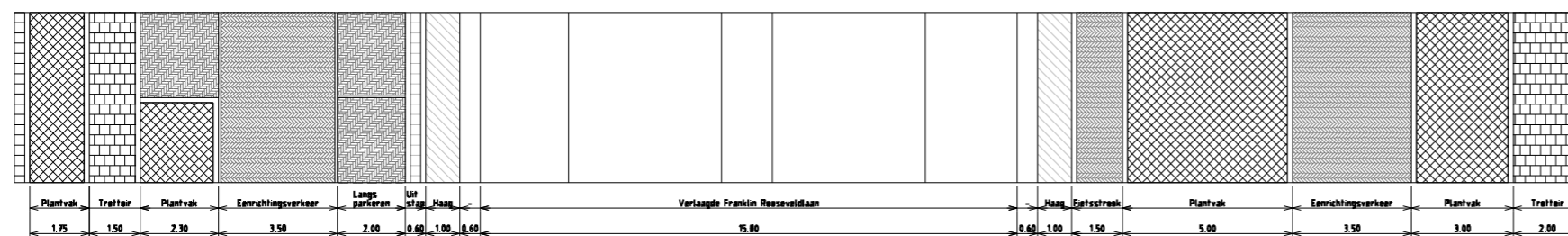


Profiel CC' - Ginnekenweg zuid en Prins Hendrikstraat

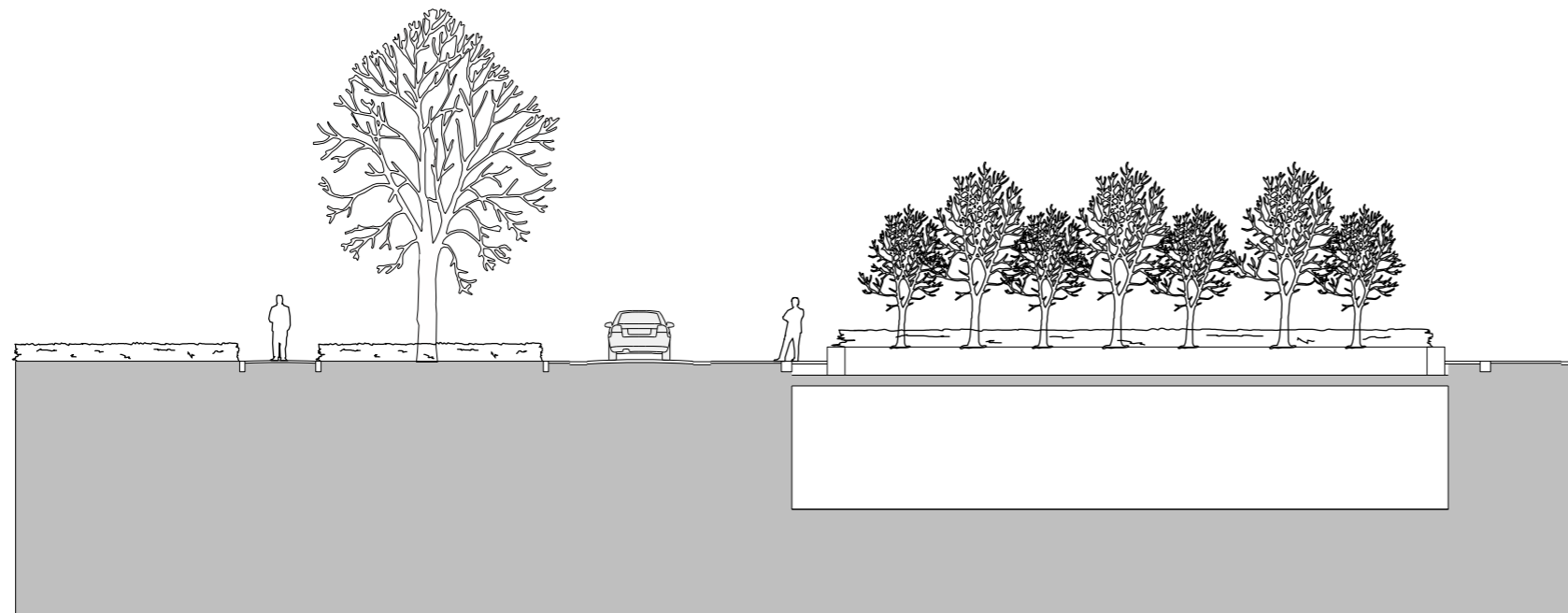


D

D'

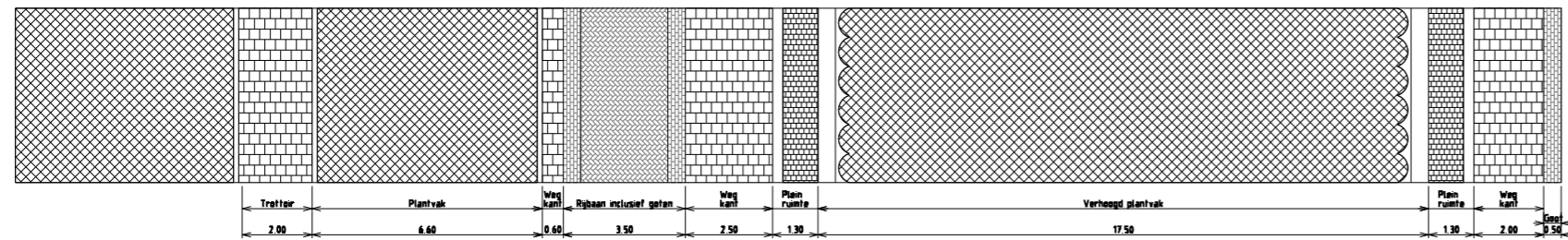


Profiel DD' - Johan Willem Frisolaan en Franklin Rooseveltlaan

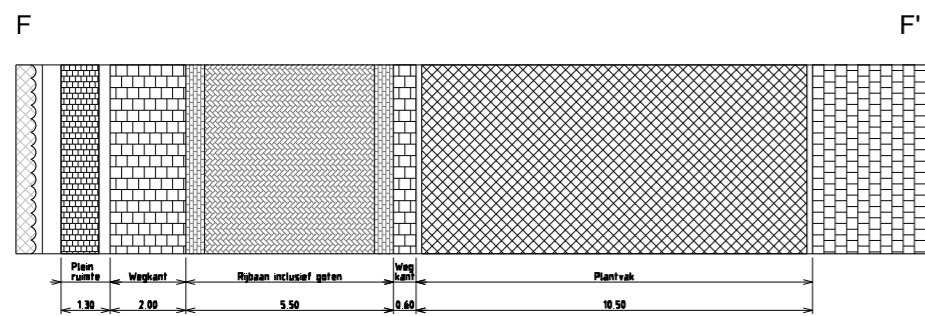
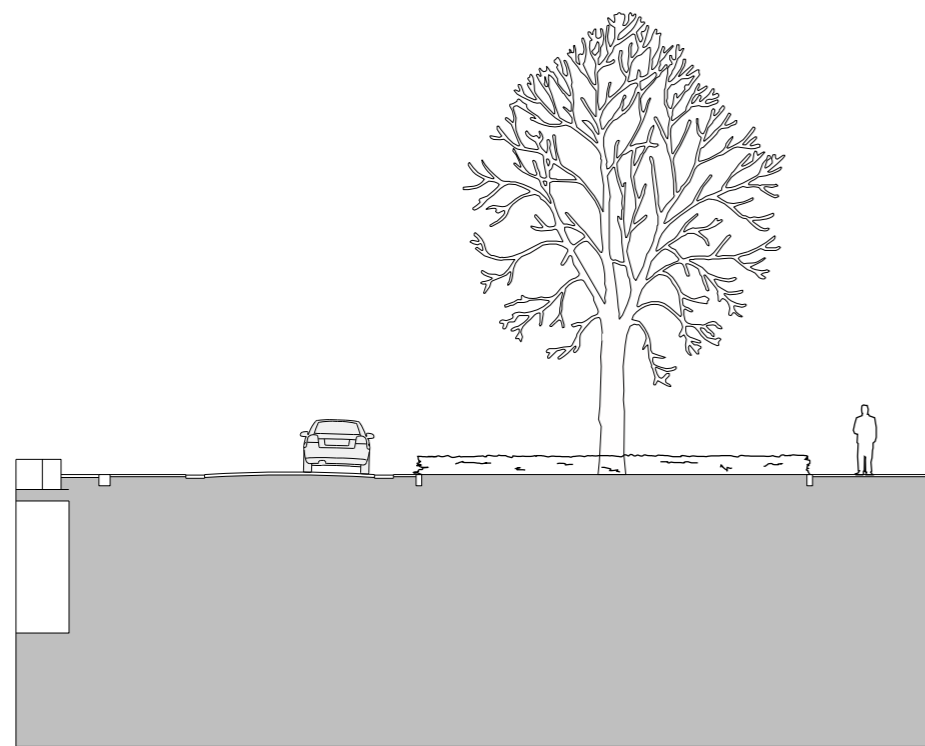


E

E'



Profiel EE' - Tunnelbak noordzuid

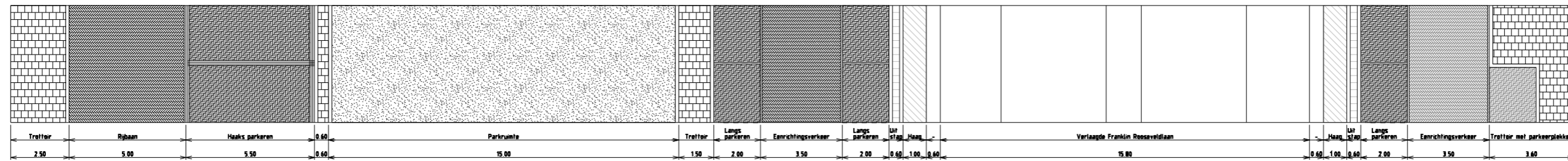


Profiel FF' - Ginnekenweg zuid



G

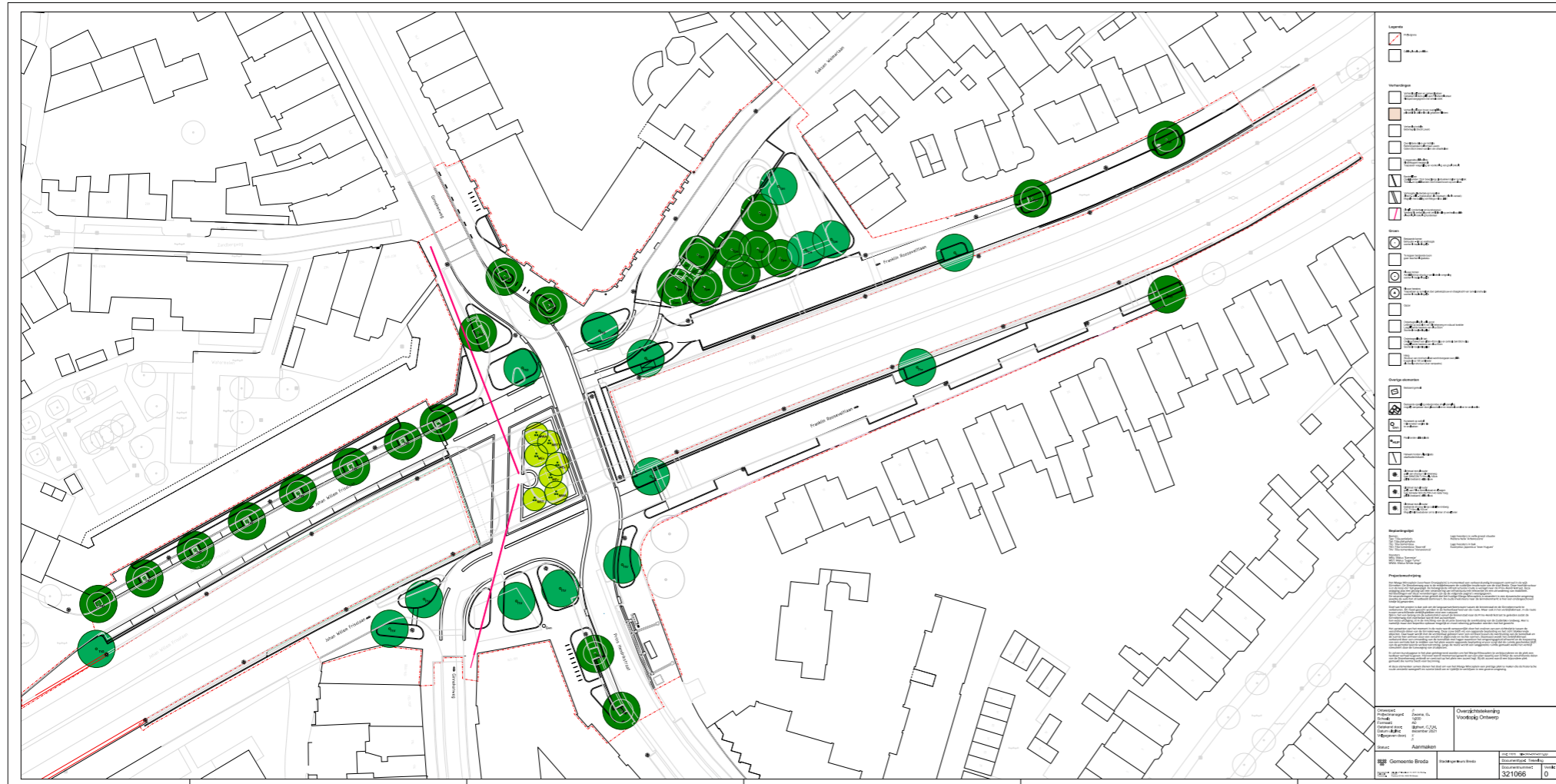
G'



Profiel GG' - Saksen Weimarplein en Franklin Rooseveltlaan



# Bomenstructuur - vormt relatie tot context



## Bestaande bomen

Rond het bestaande Oranjeplein staan allemaal lindes. Deze lindes zijn in verschillende soorten toegepast. De bestaande bomen krijgen een groter plantvak zodat de groeiomstandigheden verbeteren.



## Nieuwe bomen

De nieuwe bomen worden in de volle grond toegepast. De soorten sluiten aan op de bomen in de omgeving zodat ze samen een structuur vormen. De bomen begeleiden de verkeersstromen en brengen een menselijke schaal in de wijdse ruimte.



## Nieuwe opgaande heesters

Op de tunnelbak worden opgaande heesters toegepast. De heesters vormen een kroon op de onderbeplanting en scheiden het gebruiksdeel van het plein met de rijbaan. De soortkeuze is afgestemd op het thema van Marga Minco. Zo is gekozen voor appels welke wit bloeien rond de belangrijkste joodse feestdagen. De witte kleur, de appel als vrucht en de bloeimaanden april/mei sluiten aan op de joodse cultuur.



Accentbeplanting door Joodse cultuur  
 Appelboom, witte bloesem, bloeimoment

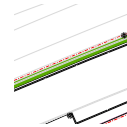


# Onderbeplanting - vormt structuurdrager en stuurt gebruiker



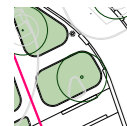
## Gazon

Het Saksenweimarplein zal bestaan uit gazon. Dit gazon maakt het tot een parkje waarin spelen een ruimte krijgt. Ook dient de westelijke punt als honden uitlaatplaats



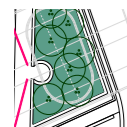
## Haag

De haag met geluidswerend scherm wat langs de Zuidelijke Rondweg wordt toegepast, zal hier doorgezet worden. Hiervoor worden dezelfde soorten als in andere fases worden toegepast (*Acer campestre*).



## Plantvakken in volle grond

De plantvakken die in de volle grond worden toegepast krijgen een organische (losse vorm) contour. In enkele vakken staan bestaande bomen vandaar dat een robuuste soort wordt toegepast (*Hedera Helix 'Arborescens'*). Deze worden op een hoogte van circa 50 centimeter onderhouden om voldoende overzicht te houden voor de automobilist.



## Plantvakken op tunnelbak

De plantvakken op de tunnel worden in een bak geplaatst om in voldoende groeistruaat te voorzien. Door de beperkte opbouwhoogte (35 cm substraat, 10cm EKM drianmat en 5cm drainagezand) is er gekozen voor een laagblijvende soort die oogt als een heester (*Euonymus japonicus 'Jean Huegus'*). Qua kleur sluit deze plant mooi aan bij die van de beplanting in het noordelijk deel van de Ginnekenweg (*Ilex aquifolium*).



Lage groenblijvende heesters in vorm gesnoeid

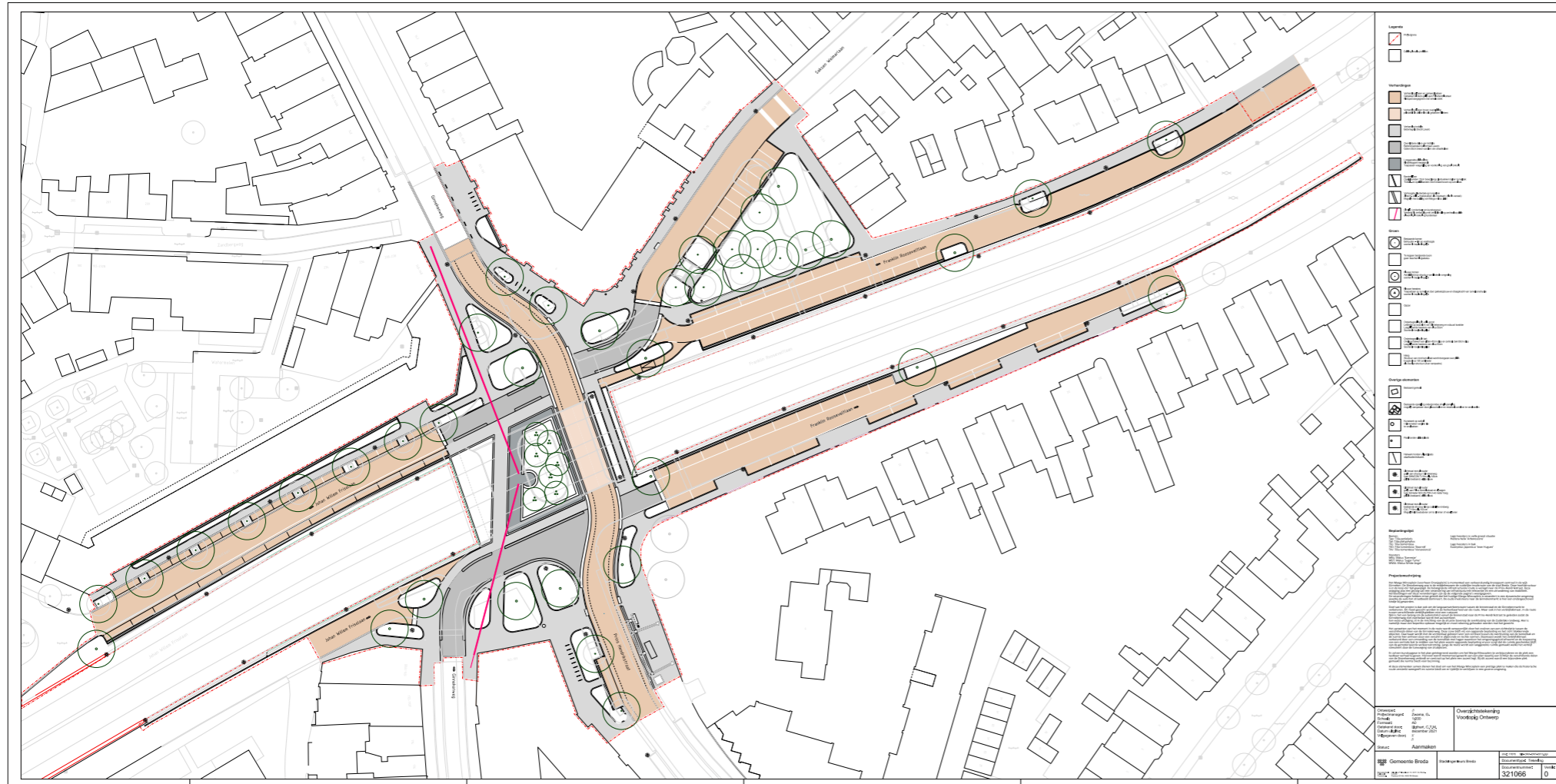


*Hedera helix 'Arborescens'*



*Euonymus japonicus 'Jean Huegus'*

# Verhardingen - volgen van het gebruik



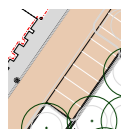
Gebakken straatsteen



Betontegel Lavarò

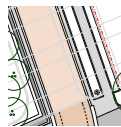


Kinderkoppen



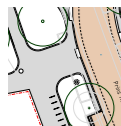
## Gebakken straatsteen

Het grootste deel van de rijbanen en parkeervakken wordt uitgevoerd in een gebakken straatsteen. Deze sluit qua materiaal en kleur aan op de structuur waar deze op aanhaakt. In het profiel van de Prins Hendrik straat worden fietsstroken van één meter breed toegepast. De duiding van deze strook wordt doorgezet tot het plateau aan de Ginnekenweg (met uitzondering van op printasfalt).



## Printasfalt in uitstraling gebakken straatsteen

Op de tunnelbak kan geen gebakken straatsteen toegepast worden. Hier is een materiaal nodig wat wel dezelfde uitstraling heeft zodat de straat visueel doorloopt. Hiervoor is het gebruik van printasfalt bedacht.



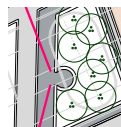
## Betontegels

De trottoir sluiten aan op de standaard van Breda. Dit is de 30x30cm betontegel type Lavarò.



## Betonstraatsteen

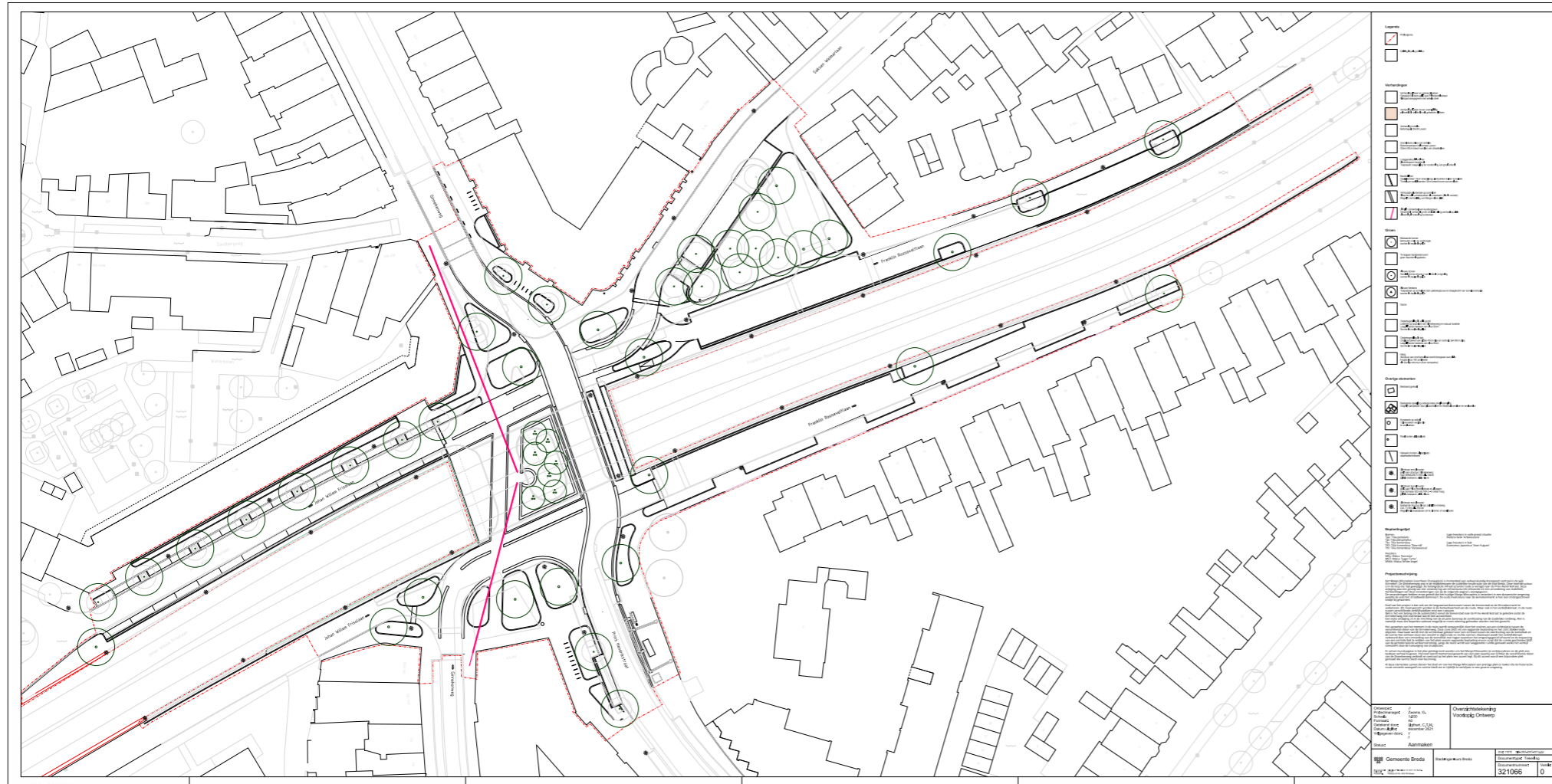
Op plaatsen waar gemotoriseerd over de shared space situatie gaat rijden wordt een materiaal toegepast wat aansluit bij de uitstraling van de tegels, maar wel de functionele sterkte heeft om deze verkeersstroom te ondersteunen. Hiervoor is een keiformaat betonstraatsteen type Lavarò gekozen. Ook de goten worden in dit materiaal uitgevoerd.



## Kinderkoppen

Op het plein worden kinderkoppen toegepast welke hergebruikt worden uit de bestaande situatie. Dit materiaal heeft een nostalgische hoogwaardige uitstraling waardoor de pleinruimte benadrukt wordt en mee doet met de recreatieve route tussen de binnenstad en de Ginnekenmarkt. Tussen de kinderkoppen zal een voegmateriaal zorgen dat onkruidgroei wordt beperkt/voorkomen.

# Verlichting - samenspel van verlichtingsvormen



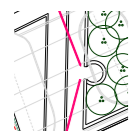
Klassieke mast Ginnekenweg



Standaard mast Prins-Hendrikstraat

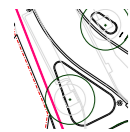


Hoge masten langs tunnelbak



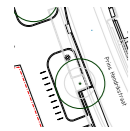
## Lichtlijn

Vanuit de kunstopgave wordt een lichtlijn aangebracht welke de verschillende delen van de Ginnekenweg met elkaar verbindt. Deze lichtlijn wordt uit de bestrating gefreesd. Centraal op het plein zullen de twee lichtlijnen de hoogte in gaan (circa 9 meter). De lijnen worden ook in de tunnel doorgetrokken. Er wordt gedacht aan de kleur rood doordat dit direct in het oog springt. Dit is afgestemd met verkeer.



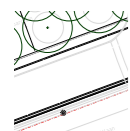
## Klassieke lichtmast met uithouder Ginnekenweg

De Ginnekenweg maakt onderdeel uit van een van de historische routes naar de stad. Hiervoor is door de gemeente Breda afgestemd dat deze structuur een klassieke mast krijgt.



## Standaard lichtmast met uithouder

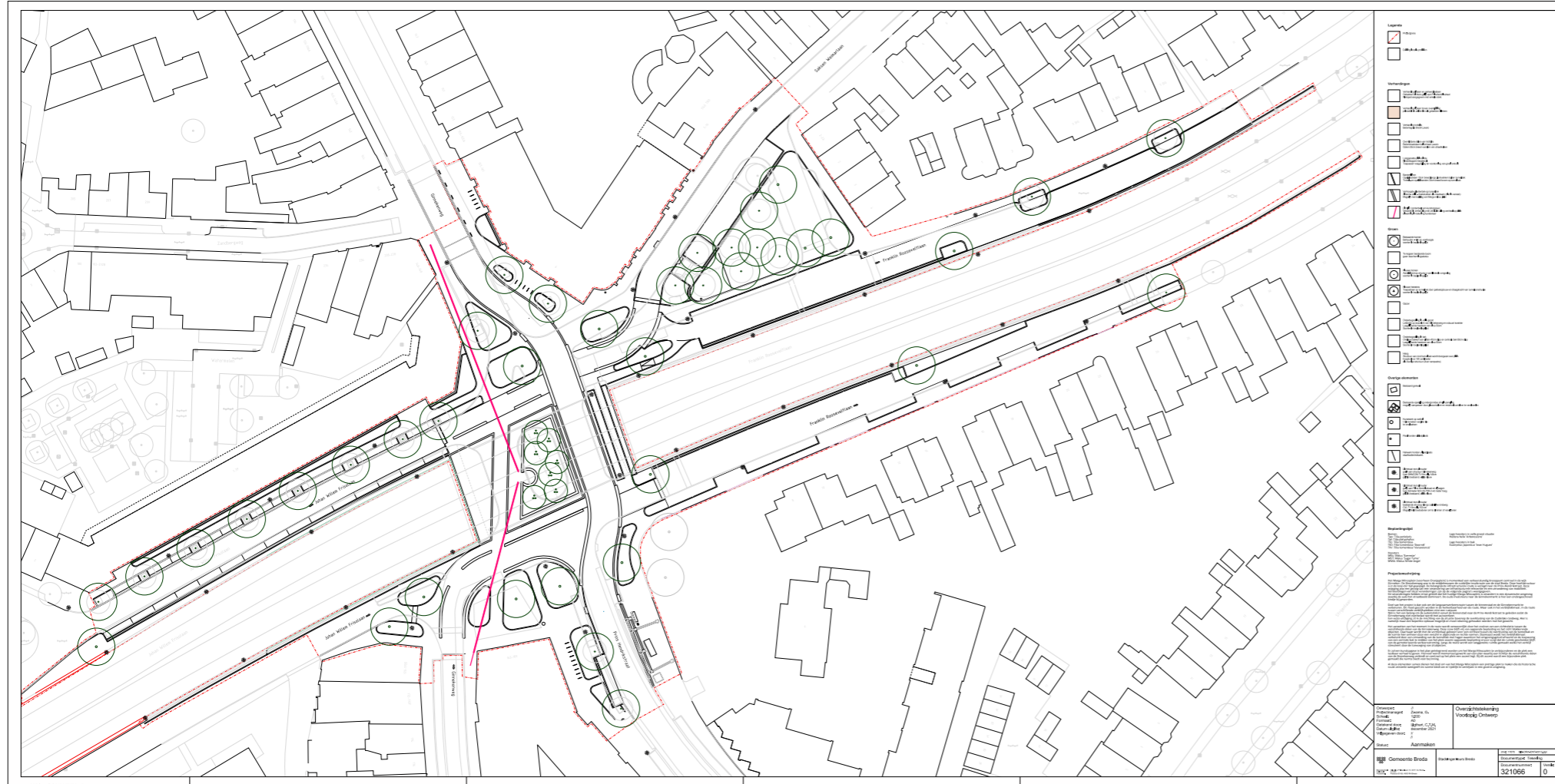
In de Prins Hendrikstraat en de zijwegen die aansluiten op het plein (shared space gebied) worden de standaard 6 meterse masten toegepast.



## Masten langs tunnelbak

Langs de tunnelbak worden 8 meter hoge lichtmasten gebruikt om de tunnel te verlichten. Deze masten werpen ook veel licht op het plein en de zijstraten. In de DO-fase zal onderzocht worden of deze masten vervangen kunnen worden door wandarmaturen in de tunnel. Mocht dit niet lukken dan worden de masten gedimd tot noodzakelijke sterkte.

# Straatmeubilair - behouden of verplaatsen



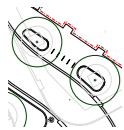
Fietsaanleunbeugels



Gemaalkast, containers en HUP

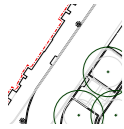


Kunstwerk 't Ginneken vergitte nie'



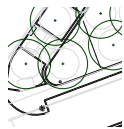
## Fietsaanleunbeugels

In het plan zijn verschillende locaties ingericht om de fiets te parkeren. De locaties zijn afgestemd op de huidige hoeveelheid en worden geplaatst nabij de voorzieningen. Indien mogelijk worden ze uit het zicht ontnomen middels nabij gelegen groen.



## Ondergrondse afvalinzameling

De afvalvoorziening in de bestaande situatie blijft in de toekomstige situatie gehandhaafd. Wel wordt er in de DO-fase onderzocht of het mogelijk is om de restafvalbak te verwisselen met één van de glasbakken zodat het gebruik gemakkelijker is. Tevens staat in deze hoek een gemaalkast welke niet verplaatst kan worden.



## Honden Uitlaat Plaats (HUP)

In de huidige situatie loopt over de volledige breedte van het grasveld bij het Saksen Weimarplein een Honden uitlaat Plaats. Door het opschuiven van de band is het niet niet mogelijk om over de volledige breedte een uitlaatplaats te voorzien omdat het hek dan tussen de bomen komt te staan. Vandaar dat er voor gekozen is om de uitlaatplaats op de westelijke kop te situeren. Zo blijft de rest vrij voor bijvoorbeeld spelende kinderen.



## Kunstwerk 't Ginneken vergitte nie'

Momenteel staat er op de grens van Breda en het Ginneken een kunstwerk van een varken op een sokkel. Dit kunstwerk wordt enkele meters naar het oosten verplaatst zodat het meer aandacht krijgt. Momenteel ligt het object verloren op een pleintje.