

## VERSLAG

### Bijeenkomst inrichting bedrijventerrein Steenakker Noord

Datum : 27 november 2024

**Aanwezig:** Omwonenden en belanghebbenden van het gebied, vertegenwoordigers van de gemeente.

#### Opening door Gerben van den Hurk (gespreksleider)

Gerben opent de bijeenkomst en heet iedereen van harte welkom.

Vanavond zijn naast genodigden ook een aantal belanghebbenden aanwezig die via buurtgenoten, platform Prinsenbeek of de buurtapp over de bijeenkomst gehoord hebben. Hun emailadressen zijn genoteerd en worden toegevoegd aan de verzendlijst voor het verslag en de uitnodiging voor een volgende bijeenkomst.

Opgemerkt wordt dat ook inwoners van Prinsenbeek belanghebbenden zijn omdat Prinsenbeek grenst aan de andere kant van het spoor. Eén van de zorgen is dat veel mensen gebruik maken van de spoorwegovergangen om vanuit of via Prinsenbeek van en naar de Haagse Beemden te gaan, deze verbinding is belangrijk.

#### Presentatie

**Deel 1:** Terugblik op de vorige bijeenkomst "bereikbaarheid en ontsluiting Steenakker Noord" (door Ferry Aerts, stedenbouw)

Tijdens de vorige bijeenkomst zijn de mobiliteitsopgaves - inclusief de voorgedragen oplossingen – besproken in 2 aparte groepen. De gemeente is nu aan het nadenken of, en zo ja hoe, de aangedragen oplossingen en suggesties kunnen worden ingepast in de toekomstige inrichting en ontsluiting van het gebied.

De volgende varianten zijn bij die besprekingen aan bod gekomen:

1. Huidige situatie handhaven
2. Nieuwe compacte op- en afrit (korte elleboog)
3. Nieuwe op- en afrit gescheiden.

Onderstaand een samenvatting van de opgehaalde punten.

##### Groep 1

1. Niet op Breda maar op Prinsenbeek georiënteerd en verbonden blijven zowel met de auto als met de fiets
2. A16 bereikbaar zonder door Prinsenbeek te rijden (met als suggestie rotonde en spoortunnel)
3. Voorkomen sluipverkeer noord-zuid
4. Geen overlast van (extra) vrachtverkeer door de woonwijk
5. Veiligheid oversteekplaatsen spoor verbeteren (met als suggestie langere slagbomen)  
Suggesties rotonde/tunnel.

##### *Opmerkingen uit de zaal:*

- Deze oplossing gaat via Prinsenbeek. *Reactie uit de zaal:* Nee door de belanghebbenden is een tunnel voorgesteld met rechtstreekse toegang tot de A16 en dus niet door Prinsenbeek.
- Als oplossing 2 gerealiseerd wordt is oplossing 5 niet meer nodig.

##### Groep 2

1. Niet op Breda maar op Prinsenbeek georiënteerd en verbonden blijven zowel met de auto als met de fiets
2. Sluipverkeer vanaf de A16 inclusief niet bestemd vrachtverkeer met als suggestie afsluiten Moskesweg

3. Afsluiten Moskesweg waarbij verminderde bereikbaarheid A16 op de koop wordt toegenomen (met als suggestie verbetering rotonde Velsgoed en aansluiting overig wegennet)
4. Overgangen spoor beter beveiligen maar wel openhouden
5. Nieuwe af- en oprit (elleboog) kort/compact houden (variant 2) waardoor minimaal overlast woonwijk (dus niet de stroomweg  
(In deze groep werd ook aandacht gevraagd voor het sluipverkeer daarbij kwam m.n. punt 3 naar voren.)

### **Resultaten input themabijeenkomst**

1. **Wij zijn Prinsenbeek**, woonwijk is onderdeel van gemeenschap Prinsenbeek en wenst via auto en fiets direct met dorp verbonden te blijven.
2. **Geen sluipverkeer** van auto's en vrachtwagens door de woonwijk en over de spoorwegovergangen (nu 4.500 motorvoertuigen per etmaal waarvan 10% woonwijk en 90% elders).
3. Zo snel en direct mogelijk verbonden met A16 en Noordelijke Rondweg.
4. **Verbetering veiligheid spooroverwegen** voor voetgangers en fietsers.
5. **Korte elleboog** als voorkeursvariant voor ontsluiting Noordelijke Rondweg

**Deel 2:** Terugblik op de vorige bijeenkomst "bereikbaarheid en ontsluiting Steenakker Noord" – gevolgen voor mobiliteit (door Martijn Geervliet, verkeer)

"Meten is weten". Het is belangrijk om vooraf te onderzoeken wat de gevolgen zijn van het afsluiten van de Moskesweg. Het afsluiten van een weg kan getest worden door deze weg door middel van een betonblok tijdelijk af te sluiten. Ook moet onderzocht worden wat de effecten zijn van het toepassen van een nieuwe rotonde met onderdoorgang spoor. Vraag is hoe realistisch deze optie is. De gemeente kijkt zorgvuldig naar alle varianten. Er is een routeanalyse gemaakt van gegevens die opgehaald kunnen worden via systemen (zoals bv. tomtom) die door automobilisten worden gebruikt. (Dit wordt toegelicht met dia's – zie bijgevoegde presentatie).

*Opmerkingen uit de zaal:*

- De tunnel was een optie, daarnaast zijn ook andere mogelijkheden genoemd: een viaduct of – een relatief goedkopere oplossing - op de voor een tunnel genoemde locatie een veilige spoorwegovergang creëren. Gehoopt wordt dat deze variant ook meegenomen wordt in de overwegingen.
- Er zal veel bezwaar zijn als er later gezegd wordt dat een geopperde oplossing te duur is voor een kleine wijk. Spreker wil graag exclusief benoemd hebben dat de overgangen door veel meer mensen gebruikt worden dan alleen de inwoners van de wijk. *Reactie gemeente:* dit is bekend, dit feit is opgehaald via metingen.
- Steenakker is in de omgevingsvisie genoemd als één van de 4 bedrijventerreinen, nu wordt alleen over Steenakker gepraat. *Reactie:*
  - klopt; wij zijn bij elkaar om dit gebied te bespreken.
  - het is niet zo dat als Steenakker doorgaat de andere niet zouden doorgaan.

**Deel 3:** afsluiting presentatie (door Ferry Aerts, stedenbouw)

Tijdens de vorige bijeenkomst heeft de gemeente een groot aantal zaken gehoord die van belang zijn voor de inrichting.

### **Reflectie input 6/11**

1. Woonwijk is onderdeel van Prinsenbeek en daarop georiënteerd via auto en fiets
2. Afsluiten Moskesweg voor beperking sluipverkeer van/naar Haagse Beemden
3. Voorkeur voor een directe en korte verbinding woongebied met A16
4. Korte elleboog als voorkeur voor ontsluiting B+R weg en bedrijventerrein
5. Fietsroutes noord-zuid (Haagse Beemden) waarborgen
6. Veiligheid spooroverwegen verbeteren
7. Toegankelijkheid vrachtwagens ondernemers Gageldonkseweg

Op basis hiervan zullen de volgende 4 onderwerpen aan tafels besproken worden waarbij ideeën en wensen worden opgehaald:

Het gaat om:

1. Bufferzone (belangrijke zone voor de aansluitende tuinen)
2. Fietsverbindingen
3. Wandelen
4. Bedrijven

*Opmerkingen:*

- M.b.t. bedrijven: eerder is gesproken over categorie 2.0. inmiddels wordt gesproken over hogere categorieën (3.1) dan is er dus sprake van redelijk zware industrie. Is er een verklaring waarom nu toegewerkt wordt naar 3.1 / 3.2?

*Reactie:* Hierop is nu geen kort antwoord te formuleren. Het antwoord wordt toegevoegd aan het verslag.

### **ANTWOORD**

*In Breda zal circa 100 ha aan bestaande bedrijventerreinen worden omgezet naar voornamelijk een woonfunctie. Het betreft vooral bedrijventerreinen waar hogere milieucategorieën waren/zijn toegestaan. Om ook in de toekomst vestiging van bedrijven met een wat hogere milieucategorie mogelijk te blijven maken (tot 3.2), streven we ernaar om dit op de nieuwe bedrijventerreinen te accommoderen, waar dat qua omstandigheden/hinder kan. Overigens, wanneer gesproken wordt over zware industrie, dan moet gedacht worden aan milieucategorie 4 en hoger. Referentieterreinen voor Steenakker-Noord zijn meer (delen van) Steenakker, Rithmeesterpark en Hoogeind.*

*Als in een later stadium het Omgevingsplan wordt opgesteld, voegen we daar een bedrijvenlijst bij. In deze lijst wordt de gewenste bedrijvigheid opgenomen en daarmee dus ook niet-gewenste bedrijvigheid uitgesloten. Deze lijst kan met belanghebbende worden gedeeld en besproken.*

Het verzoek wordt gedaan om transparant te zijn met betrekking tot de bedrijven die geïnteresseerd zijn om zich te vestigen in het gebied. *Reactie:* Dit is echt nog veel te ver vooruit gedacht. Het is een punt van onderzoek. Overigens zijn vestigingsplannen van bedrijven veelal vertrouwelijke informatie.

*Toevoeging door projectleider:* er is een doelgroepen analyse ontwikkeld. Er wordt uitgegaan van een spreiding en er zal misschien een bedrijf in categorie 3.2. tussen zitten. Er is nog geen besluit genomen waar de keuze op zal vallen. Vanuit de zaal wordt ervoor gepleit om – als er dan toch een bedrijventerrein moet komen – er voor te zorgen dat het maximaal om bedrijven categorie 2.0 zal gaan. Het gaat om een relatief klein gebied wat geheel omsloten wordt door woningen. Kan 3.2 weer teruggebracht worden naar 2.0?

Vanuit de zaal wordt verwezen naar de omgevingsvisie, daar wordt vermeld dat het om een bedrijventerrein 3.0 gaat, hier is echter niet bij vermeld dat er gewisseld is van kantoren naar bedrijven.

De discussie wordt afgerond. Het is duidelijk dat er zorgen zijn. Wat nu van belang is om met elkaar input te geven aan het team stedenbouwkundigen die hiermee aan de slag kan.

Nog een laatste vraag: is er al ecologisch onderzoek gedaan? *Antwoord:* er worden meerdere onderzoeken uitgevoerd (bv. ecologie, archeologie).

## **TAFELGESPREKKEN**

De aanwezigen worden uitgenodigd om in carrouselvorm deel te nemen aan de bespreking van 4 specifieke onderwerpen. Per tafel/onderwerp is een kwartier besprekingsduur.

Daarna zullen de resultaten van deze gesprekken plenair worden teruggekoppeld.

## PLENAIRE TERUGKOPPELING

### 1. Bufferzone

- Bufferzone is al getekend in het bestemmingsplan (20m), men wil dit graag zo houden of vergroten
- Terrein wordt gebruikt door zwervers/daklozen, graag aandacht daarvoor
- Functie van geluidswal, maar liever geen pad boven op de wal (i.v.m. privacy tuinen)
- Een wal voorkomt zicht op bedrijventerrein (positief)
- Voorkom weerkaatsing door de wal van andere geluidsbronnen
- Wens: een echte groene zone
- Als er een tunnel komt: trek dan bufferzone door achter de woningen aan de Spoorstraat, en ook achter McDonalds, dat terrein is lelijk.
- Wandelpaden achter de tuinen in de bufferzone geven onveilig gevoel, bufferzone ontoegankelijk maken; paden verder weg leggen. (Iemand maakte de opmerking: liever een bedrijf tegen mijn tuin, dat is veiliger dan een bufferzone")
- Bufferzone gebruiken als ecologische zone.
- Idee ontstaat dat Steenakker een wijk op een bedrijventerrein wordt, men wil een wijk in een park worden. Is er een kans om het bedrijventerrein zo in te richten?
- Zet de bufferzone om het bedrijventerrein heen dan is het niet meer zichtbaar.
- Er is rattenoverlast in het groen.
- De huidige bosschages behouden

### 2. Fietsverbindingen

- Er zijn veel onveilige oversteekplaatsen, komt ook door de hoogte van de hagen.
- Nieuwe fietsverbindingen creëren – autovrij
- Tolheffing voor fatbikes
- Huidige verbindingen behouden maar versterken; bij de inrichting inzetten op fietsen.
- Inzetten op fietsstraten

### 3. Wandelen

- Er wandelen veel hondenbezitters.
- Hondenuitlaatplekken met voorzieningen (afvalzakjes)
- Belangrijk thema: veiligheid.
- Er is sprake van daklozen en verslaafden in het gebied, dit is niet wenselijk.
- Functiescheiding: maak verschil fiets – wandel – auto duidelijk.
- Onveilige punten: fietskruispunten
- Voorbeeld: park Overbosch (goed ingepast in het hele gebied)
- Zorg voor vergroening van het bedrijventerrein wat al in het gebied ligt.
- Circulair inrichten: inspirerend als wandelfunctie.
- Zorg voor gezonde lucht (opletten bij categorie bedrijven)

### 4. Bedrijven

- Geen 3.2 !!!! (Zet hier maar helemaal een streep doorheen)
- Wandelen moet mogelijk blijven als er bedrijven komen
- Locatie van zwaardere categorie bedrijven: dichterbij de Backer en Ruebweg
- Graag combinatie bedrijven/woonhuis.
- Inrichting: Kleurstelling? Heeft gemeente daar invloed op?
- Wateroverlast: ook voor bestaande bewoners van belang. Hou hier rekening mee.
- Respectvol omgaan met milieumaatregelen.

## AFSLUITING

Gerben bedankt alle aanwezigen voor hun inbreng. Er wordt een volgende bijeenkomst georganiseerd waarin de resultaten van de opbrengst van beide bijeenkomsten wordt gepresenteerd. (In januari volgt hierover nader bericht via de mail).

*Opmerkingen:*

- Gepleit wordt om ook een plan te maken voor een versie zonder bedrijventerrein met een oplossing voor het (erkende) verkeersprobleem.
- Ooit is gezegd dat het plan in december aan de gemeenteraad wordt voorgelegd, wordt dit nu uitgesteld? *Antwoord:* Ja. Plannen worden eerst besproken met belanghebbenden.
- Gevoel: een surrealistische avond. Begin avond gesprekken over zware categorie bedrijven en daarna zijn er gesprekken over wandelpaden etc. Hoe moet ik dit met elkaar verbinden? Er zal toch een visie zijn? Wat is het plan?

Afrondend:

Met de input van omwonenden moet gezocht worden naar een balans. De gemeente is bezig met een haalbaarheidsstudie. Er zijn veel belangen die met elkaar verenigd moeten worden. De gemeente probeert naar haar beste vermogen om plannen en prioriteiten bij elkaar te brengen.

We kunnen het gesprek voeren over de in dit proces te maken keuzen.

*Een laatste opmerking:*

- We hebben het over ontsluiting voor wandelaars en fietsers. We moeten voorkomen dat werknemers van het bedrijventerrein parkeren in de wijk. *Reactie gemeente:* het is noodzakelijk om – bij de inrichting van een bedrijventerrein – parkeerplaatsen aan te leggen. Hiervoor gelden strikte normen gerelateerd aan de omvang van het bedrijf.

Tot slot:

Aanvullende gedachten die na afloop van deze avond nog opkomen kunnen per mail bekend gemaakt worden aan de projectleider: [pjh.van.zantvoort@breda.nl](mailto:pjh.van.zantvoort@breda.nl), cc aan: [projectondersteuner e.van.neutegem@breda.nl](mailto:projectondersteuner.e.van.neutegem@breda.nl).

Alle berichten worden beantwoord. Dit kan enkele dagen duren omdat meerdere specialismen bij de beantwoording betrokken zijn.